

MàJ le 06/11/2020

## Les servitudes d'utilité publique sur la commune de Wissous

Nomenclature		A4	AC1	I1	I3	I3	
Fondement juridique		Décret n°2005-115 du 7 février 2005. art. L.211-7 et L.123-10 du code de l'Environnement, art. L.151-37-1 du code Rural	Loi du 31/12/1913 art. L.621-30, L.621-31, R.621 et suivants du Code du Patrimoine	Décret n°2012-615 du 2/05/2012, arrêté ministériel du 5/03/2014, art. L.555-16 et R.555-30 du Code l'Environnement	Loi n°58-336 du 29/03/1958, décret n°59-645 du 16/05/1959, art. L.555-16 R.555-30 et R.555-31 du Code de l'Environnement	Loi n°49-1060 du 2/08/1949, loi n°51-712 du 7/06/1951, décret n°50-836 du 8/07/1950, décret n°63-82 du 4/02/1963, art. L.555-16, R.555-30 et R.555-31 du Code de l'Environnement	
Gestionnaire		Collectivités et syndicats compétents	Etat : Ministère de la Culture (UDAP)	Etat : Ministère de la Transition Ecologique (DRIEE)	ELF ANTAR ou TOTAL	TRAPIL SEPAL ou SFDM	
Communes	code INSEE	EPCI	Servitudes de passage dans le lit ou sur les berges des cours d'eau non domaniaux	Servitudes de protection des monuments historiques classés ou inscrits	Servitudes relatives à la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz ou assimilés, d'hydrocarbures et de produits chimiques	Servitudes pour la construction et l'exploitation de canalisations de transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression d'intérêt général	Servitudes relatives à la construction et l'exploitation de canalisations de transport d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression
Wissous	91689	CA Communauté Paris Saclay	<p>Arrêté inter-préfectoral n°2019-DDT-SE-218 du 20 juin 2019</p> <p>Portant renouvellement de la DIG pour l'entretien de la rivière Bièvre et de ses affluents et instaurant une servitude de passage pour la période 2019-2023</p> <p>6m à compter de la rive</p> <p>Bénéficiaire : SIAVB</p> <p>Valable jusqu'au 31/12/2023</p>	<p>Eglise Saint-Denis : Cœur, clocher et bas côté sud (classement)</p> <p>Arrêté ministériel Du 24 décembre 1913</p>	<p>Arrêté N° 2017-PREF/DRCL/BEPAFI/SSPILL/358 Du 06/06/2017</p> <p>Instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques sur la commune</p>	<p>Canalisations Diamètre Nominal (DN) 150 mm Pression Maximal en Service (PMS) 11,6 bar</p> <p>Canalisation (DN) 300 mm (PMS) 11,6 bar</p> <p>↑ Société SMCA</p>	<p>Canalisation Diamètre Nominal (DN) 508 mm Pression Maximal en Service (PMS) 65,1 bar</p> <p>Société TRAPIL</p>
Wissous	91689	CA Communauté Paris Saclay		Débord du périmètre de la croix de Wissous (située à Fresnes)	<p>Canalisations Diamètre Nominal (DN) 150 mm Pression Maximal en Service (PMS) 11,6 bar</p> <p>Canalisation (DN) 300 mm (PMS) 11,6 bar</p> <p>↑ Société SMCA</p>		
Wissous	91689	CA Communauté Paris Saclay			<p>Canalisation Diamètre Nominal (DN) 508 mm Pression Maximal en Service (PMS) 65,1 bar</p> <p>Société TRAPIL</p>		
Wissous	91689	CA Communauté Paris Saclay					
Wissous	91689	CA Communauté Paris Saclay					
Wissous	91689	CA Communauté Paris Saclay					

MàJ le 06/11/2020

## Les servitudes d'utilité publique sur la commune de Wissous

I4	PT1	PT2	T1	T4	T5	T7
loi du 15/06/1906, loi du 13/07/1925, loi n°46-628 du 8/04/1946, décret n°67-886 du 6/10/1967, décret n°70-492 du 11/06/1970	Arrêté du 21/08/1953, art. L.57 à L.62-1 et R.27 à R.29 du Code des Postes et Télécommunications, art. L.5113-1 du Code de la Défense	Art. L.54 à L.56-1 et R.21 à R.26 et R.39 du Code des Postes et Télécommunications, art.L.5113-1 du Code de la Défense	Loi du 15/07/1845, décret du 30/10/1935, art. L.114-1 à 114-6, L.123-6, R.123-3, 131-1, 141-1 et suivants du Code de la Voirie Routière	Art.L.281-1 et R.241-1 à R.243-3 du Code de l'Aviation Civile, art. L. 6351-1, 6351-6 à 6351-9, L.6372-8 à 6372-10 du Code des Transports, arrêté du 7/06/2007, arrêté du 3/09/2007, arrêté du 7/12/2010	Loi du 4/07/1935, décret n°59-92 du 3/01/1959, art. L.6350-1 à 6351-5 et L.6372-10 du Code des Transports, art.R.241-3 à R,242-2 du Code de l'Aviation Civile, arrêté du 7/06/2007	Art. L.6352-1 du Code des Transports, R.244-1 et D.244-2 à D.244-4 du Code de l'Aviation Civile, arrêté du 25 juillet 1990
RTE	Etat : Ministère des Armées et exploitants publics de communications électroniques	Etat : Ministère des Armées Direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information Ile-de-France ( DIRISI IDF)	SNCF Mobilité et SNCF Réseau Ou RATP	Aviation Civile (DGAC) Ou Aviation Militaire	Aviation Civile (DGAC) Ou Aviation Militaire	Aviation Civile (DGAC) Ou Aviation Militaire
Servitudes au voisinage d'une ligne électrique aérienne ou souterraine	Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques	Servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles	Servitudes relatives aux voies ferrées	Servitudes aéronautiques de balisage	Servitudes aéronautiques de dégagement	Servitudes à l'extérieur des zones de dégagement
Liaisons aériennes 225 kV n°1, 2 et 3 Chevilly - Villejust (notice technique jointe) ↓ Réseau stratégique ↓			Le territoire communal est traversé par les emprises de la ligne ferroviaire 985000 De Choisy-le-Roi à Massy-Verrières Du Km 18, 148 au Km 20, 691	Aéroport d'Orly Décret du 05/06/1992	Aéroport d'Orly Décret du 05/06/1992	Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation  Pour les obstacles faisant l'objet d'une demande de permis de construire ou d'aménager de plus de 50 m : Consultation obligatoire du service instructeur auprès du guichet unique de la DGAC : DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD 82 rue des Pyrénées 75970 PARIS CEDEX 20
Liaison aérienne 225 kV n°4 Chevilly - Massy - Villejust	PT 1 Centre radioélectrique Orly-aéroport Décret du 10/07/1961 Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) nord	Décret du 18 aout 1962  Fixant l'étendue des zones et les servitudes de protection contre les obstacles applicables autour des stations et sur le parcours du faisceau hertzien de PARIS à BOURGES  Liaison hertzienne Paris - Bourges Tronçon Boissy-sous-Saint-Yon Neuvy-Deux-Clochers  Centre de Boissy-sous-Saint-Yon  T.D.F				
		PT 2 Faisceau hertzien Les Lilas - Fort de Romainville à Boissy-sous-Saint-Yon Décret du 03/08/1979				
		PT 2 Faisceau hertzien Kremlin-Bicêtre à Puiset-le-Marais Décret 19/10/1993 Ministère de la défense				
		PT 2 Faisceau hertzien Brétigny-sur-Orge Taverny-Bessancourt Décret du 14/02/1996 Ministère de la défense				

# Liste des gestionnaires des servitudes d'utilité publique

RECUE EN PREFECTURE

1<sup>e</sup> 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

Code	Gestionnaires	Coordonnées
<b>A10</b>	Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS)	6 boulevard Dubreuil 91400 Orsay
<b>AC1</b>	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Boulevard de France 91000 Évry
<b>AC2 AC3 I1 (anciennement SUP Cana) PM2</b>	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie Île-de-France (DRIEE)	Service Du Développement Durable Des Territoires Et Des Entreprises 12 Cours Louis Lumière CS 70027 94307 Vincennes Cedex
<b>AR3 AR6 PT1 PT2</b>	Établissement du Service d'infrastructure de la Défense Île-de-France Monsieur le Général Gouverneur militaire de Paris	Bureau stationnement infrastructure Base des Loges 8 avenue du Président Kennedy 78102 Saint Germain-en-Laye Cedex
<b>PT2 De Brétigny à Taverny Bessancourt</b>	Direction Interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information Ile-de-France (DIRISI)	8ème RT Site du Mont Valérien à Suresnes / base des Loges 8 avenue du président Kennedy BP 40202 78102 Saint-Germain-en-Laye Cedex
<b>AS1</b>	Agence Régionale de Santé (ARS) d'Île-de-France Délégation départementale de l'Essonne Contrôle et Sécurité Sanitaire des Milieux	Délégation départementale de l'Essonne Département Veille et sécurité sanitaire Service Santé environnement Immeuble France-Évry Tour Lorraine 6-8 Rue Prométhée 91035 Évry Cedex
<b>EL3</b>	HAROPA-Ports de Paris	2 Quai de Grenelle 75732 Paris Cedex 15
<b>EL6</b>	Direction interdépartementale des routes Île-de-France (DIRIF)	2-4-6 rue Olof Palme 94046 Creteil Cedex
<b>I3 (anciennement I1)</b>	Total France	Établissement pétrolier de Gargenville 40 avenue Jean Jaurès 78440 Gargenville
<b>I3 (anciennement I1 Bis)</b>	Société des Transports Pétroliers par Pipeline (SFDM) Bureau Régional Exploitation Donges Metz	Bureau Regional Exploitation Donges-Metz 47 avenue Franklin Roosevelt 77210 Avon
<b>I3 (anciennement I1 Bis)</b>	Société Trapil	Division Lignes 7-9 rue des frères Morane 75738 Paris Cedex 15
<b>I3</b>	GRTGAZ	Direction des opérations Pôle exploitation Val de Seine Département maintenance données techniques et travaux tiers Xavier BIOTTEAU 01 40 85 27 21 2 rue Pierre Timbaud 93238 Gennevilliers
<b>I4</b>	Réseau Transport Électrique (RTE)	29 Rue des Trois Fontanots 92024 Nanterre Cedex
<b>I3 (anciennement I5)</b>	Air Liquide France Industrie	Activité Grande Industrie Site de Moissy-Cramayel Z.I. - 507 avenue Poincaré 77555 Moissy-Cramayel
<b>PM6</b>	Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN)	Cours Louis Lumière CS 70027 94307 Vincennes Cedex
<b>PT3</b>	Télédiffusion de France (TDF) Direction Opérationnelle de Paris	4 rue Ampère Montigny-le-Bretonneux 78897 Saint-Quentin-en-Yvelines

Code	Gestionnaires	Coordonnées
<b>T1</b>	SNCF IMMOBILIER	DIRECTION IMMOBILIERE ILE DE FRANCE - DIIDF Pôle Développement et Planification 10 rue CAMILLE MOKE - CS 20012 – 93212 SAINT-DENIS Cedex
<b>T1</b>	RATP – Département Val	Esp/Dsl Lac Ph 41 1 rue Philidor 75980 Paris Cedex
<b>T4</b> <b>T5</b>	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord (DSAC-Nord)	9 rue de Champagne 91200 Athis-Mons

**DEPARTEMENT DE L' ESSONNE****IDENTIFICATION DE L'OUVRAGE**

**PIPELINE GARGENVILLE - COIGNIERES - ORLY  
( ø 508mm. )**

**REFERENCES JURIDIQUES**

Code National de Référence (art.. R126.1 du code de l'Urbanisme) : **I 1 bis**

Textes instituant la servitude :

**Servitudes relatives à la construction et à l'exploitation de pipeline par la  
Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL)**

**Loi 49-1060 du 2 août 1949 modifiée par la Loi 51-712 du 7 juin 1951**

**Décret 50-836 du 8 juillet 1950 modifié par le Décret 63-82 du**

**4 février 1963 pour application des articles 7 et 8 de la Loi 49-1060**

Acte(s) lié(s) à l'Ouvrage :

(le cas échéant)

**SERVICE GESTIONNAIRE**

**Société des Transports Pétroliers par Pipeline (TRAPIL)**

**7 et 9, rue des Frères Morane**

**75738 PARIS CEDEX 15**

**01.55.76.80.00**

**COMMUNES CONCERNEES**

**BOULLAY LES TROUX**

**LES MOLIERES**

**LIMOURS**

**BRIIS SOUS FORGE**

**JANVRY**

**MARCOUSSIS**

**NOZAY**

**VILLEJUST**

**SAULX LES CHARTREUX**

**LONGJUMEAU**

**CHAMPLAN**

**MASSY (concerné par la servitude faible)**

**CHILLY MAZARIN**

**PARAY VIEILLE POSTE**

**WISSOUS**

**ATHIS MONS**

## HYDROCARBURES LIQUIDES

### I. GENERALITES

Servitudes relatives à la construction et à l'exploitation de pipelines par la société d'économie mixtes des transports pétroliers par pipelines (TRAPIL).

Loi n° 49.1060 du 2 août 1949 modifié par la loi n° 51.712 du 7 juin 1951.

Décret n° 50.836 du 8 juillet 1950 modifié par le décret n° 63.82 du 4 février 1963

Ministère de l'Industrie - Direction générale de l'énergie et des matières premières - Direction des hydrocarbures

### II PROCEDURE D'INSTITUTION

#### A. Procédure

##### a. Pipelines concernés

Pipelines, que la société d'économie mixte des transports pétroliers par pipelines (TRAPIL) est autorisée à construire entre la Basse Seine et les dépôts d'hydrocarbures de la région parisienne (Loi n° 49.1060 du 2 août 1949 article 6-1er alinéa);

tous autres pipelines présentant un intérêt pour la défense nationale et autorisés par décret en Conseil d'Etat (Loi n° 51.712 du 7 juin 1951, article 1er)

##### b. Procédure

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires, les servitudes dont peut bénéficier au titre des textes mentionnés au § I. ci-dessus, la société des transports pétroliers par pipelines, sont instituées après déclaration d'utilité publique, conformément à la législation relative à l'expropriation (article 3 modifié du décret n° 50.836 du 8.7.1950).

La société des transports pétroliers par pipelines distingue dans le plan parcellaire des terrains qu'elle établit, en vue de la déclaration d'utilité publique des travaux, les terrains pour lesquels est demandée l'expropriation totale ou partielle et ceux qu'elle désire voir grever de servitudes (article 3 ter du décret n° 50.836 du 8.7.1950).

Au cours de l'enquête parcellaire, les propriétaires font connaître s'ils acceptent l'établissement des servitudes ou s'ils demandent l'expropriation. Le propriétaire qui garde le silence sur ce point est réputé accepter l'établissement des servitudes (article 3 ter du décret n°50.836 du 8.7.1950).

L'arrêté de cessibilité, pris au vu des résultats de l'enquête parcellaire détermine les parcelles frappées de servitudes et celles qui devront être cédées. Parmi les parcelles soumises à servitudes l'arrêté de cessibilité distingue, éventuellement, celles pour qui les servitudes pourront être limitées (article 3 ter et 4 du décret n° 50.836 du 8.7.1950).

A défaut d'accord, le juge compétent prononce les expropriations ou décide de l'établissement des servitudes conformément aux dispositions de l'arrêté de cessibilité (article 4 du décret n° 50.836 du 8.7.1950).

Les propriétaires n'acceptant pas les servitudes, ainsi établies, disposent d'un délai d'1 an à compter de la décision judiciaire, pour demander l'expropriation (article 3 ter du décret n° 50.836 du 8.7.1950).

#### B. Indemnisation

(Loi n° 49.1060 du 2 août 1949 article 7)

L'indemnité due en raison de l'établissement de la servitude correspond à la réduction permanente des droits des propriétaires des terrains grevés (article 4 du décret n° 50.836 du 8.7.1950 modifié).

La détermination du montant de l'indemnité se poursuit conformément aux règles relatives de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'indemnité due à raison des dommages causés par les travaux est à la charge du bénéficiaire. Le dommage est déterminé à l'amiable ou fixé par le tribunal administratif en cas de désaccord. En tout état de cause, sa détermination est précédée d'une visite contradictoire des lieux effectuée par l'ingénieur en chef du contrôle technique en présence du propriétaire et des personnes qui exploitent le terrain si tel est le cas (article 5 du décret n° 50.836 du 8.7.1950 modifié).

La demande d'indemnité doit être présentée au plus tard dans les 2 ans à dater du moment où ont cessé les faits constitutifs du dommage.

#### C. Publicité

Notification aux propriétaires intéressés, de l'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire, dans les conditions prévues par l'article R11.22 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

.../...

## Fiche d'information relative aux risques présentés par les canalisations de transport de matières dangereuses intéressant la commune de WISSOUS

### 1- Les différentes canalisations de transport intéressant la commune de WISSOUS

La commune de WISSOUS est concernée par plusieurs canalisations sous pression de transport de matières dangereuses, réglementées par l'arrêté du 4 août 2006 (NOR: INDI0608092A) du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministre délégué à l'industrie. Il s'agit de canalisations de transport d'hydrocarbures exploitées les sociétés TRAPIL et SMCA.

Le tracé est donné sur la carte ci-après. Pour toute information complémentaire et notamment obtenir une carte des tracés avec une échelle plus fine, il conviendra de se rapprocher directement de l'exploitant dont les coordonnées sont indiquées ci-dessous :

#### TRAPIL

7-9 rue des Frères Morane  
75738 PARIS CEDEX 15  
(tél. : 01-55-76-80-00)

#### SMCA

Aéroport Charles de Gaulle  
BP 19  
95380 LOUVRES  
(tél :01-34-47-30-20)

Les renseignements mentionnés sur cette carte ne sauraient engager les organismes ayant contribué à son élaboration. Il s'agit d'un document informatif. La position mentionnée ne permet pas la localisation précise sur le terrain de certaines catégories de canalisations. Pour tous travaux à proximité des canalisations de transport, il est nécessaire d'effectuer auprès de l'exploitant concerné une demande de renseignement ou une déclaration d'intention de commencement de travaux conformément au décret n° 91-1147 du 14 octobre 1991 et à son arrêté d'application du 16 novembre 1994 ou de tout autre texte pouvant s'y substituer. De manière générale, les personnes souhaitant des informations plus précises sur les réseaux de canalisations sous pression sont invitées à se rapprocher de leurs exploitants respectifs.

### 2- Maîtrise de l'urbanisation

Les contraintes en matière d'urbanisme concernent les projets nouveaux relatifs aux établissements recevant du public (ERP) les plus sensibles et aux immeubles de grande hauteur (IGH). Ces contraintes s'apprécient au regard des informations figurant dans les tableaux ci-après et qui sont issues de l'étude de sécurité partielle reçue le 5 mai 2008 pour les hydrocarbures TRAPIL :

#### Canalisations d'hydrocarbures exploitées par la société TRAPIL

Caractéristiques des canalisations	Zones justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation		Zone justifiant vigilance et information
	Zone permanente d'interdiction de toutes nouvelles constructions ou extensions d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes	Zone intermédiaire où des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes existent	Zone d'information du transporteur de tout projet d'urbanisme
diamètre 20''	10 m	205 m	260 m

Ces distances s'entendent de part et d'autre de l'axe de la canalisation considérée.

## **Canalisations d'hydrocarbures exploitées par la société SMCA**

Les données actuellement disponibles relatives aux canalisations de transport exploitées par SMCA ne permettent pas de connaître les distances d'effets à retenir pour les accidents redoutés. Il convient pour l'instant dans l'attente de la fourniture d'une étude de sécurité conforme aux exigences réglementaires, de se rapprocher directement du transporteur pour plus d'informations en cas de projet situé à moins de 300 m des ouvrages.

### **Zones justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation**

La première distance délimite la zone dans laquelle toutes constructions ou extensions d'IGH et ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sont interdites sans qu'il ne soit possible de revenir dessus.

La zone intermédiaire nécessite que l'aménageur de chaque projet engage une étude pour s'assurer que les conditions de sécurité sont satisfaisantes au regard des risques présentés. Cette étude repose sur les caractéristiques de l'ouvrage de transport, de son environnement mais aussi du projet envisagé et du respect de certaines contraintes en matière de sécurité (modalité d'évacuation des personnes...). En outre, la mise en œuvre de mesure compensatoire de type physique sur l'ouvrage de transport (protection mécanique par dalle béton...) destinée à réduire l'emprise de cette zone en limitant la principale source de risque d'accident (travaux tiers) est à privilégier. Cependant, malgré la mise en place de mesures compensatoires et dans certaines conditions, l'interdiction de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes peut intervenir. La DRIRE devra être consultée a minima lors de la procédure de demande de permis de construire.

### **Zone justifiant vigilance et information**

La distance la plus grande définit la zone dans laquelle une information du transporteur doit être réalisée pour tout projet d'urbanisme. Cette démarche doit permettre au transporteur de suivre l'évolution de l'environnement à proximité de ses ouvrages afin de renforcer le cas échéant leur niveau de sécurité.

En outre, cette zone doit servir de référence pour l'élaboration du plan communal de sauvegarde (PCS) et, le cas échéant, du document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM).

D'une manière générale et afin d'anticiper toutes difficultés, il convient d'avertir le plus en amont possible le transporteur de tout projet situé dans les zones figurant dans les tableaux ci-dessus.

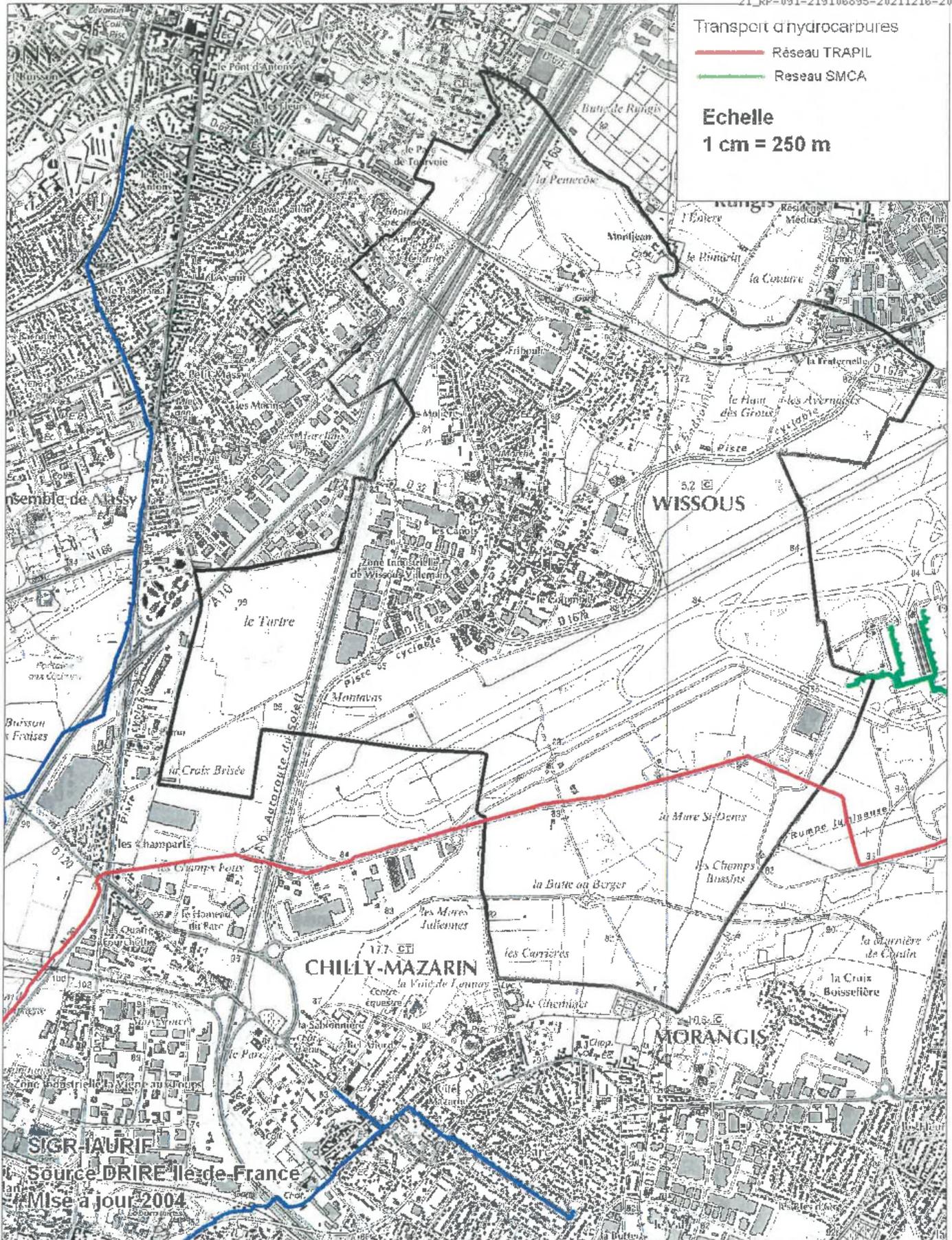
Transport d'hydrocarbures

— Réseau TRAPIL

— Réseau SMCA

Echelle

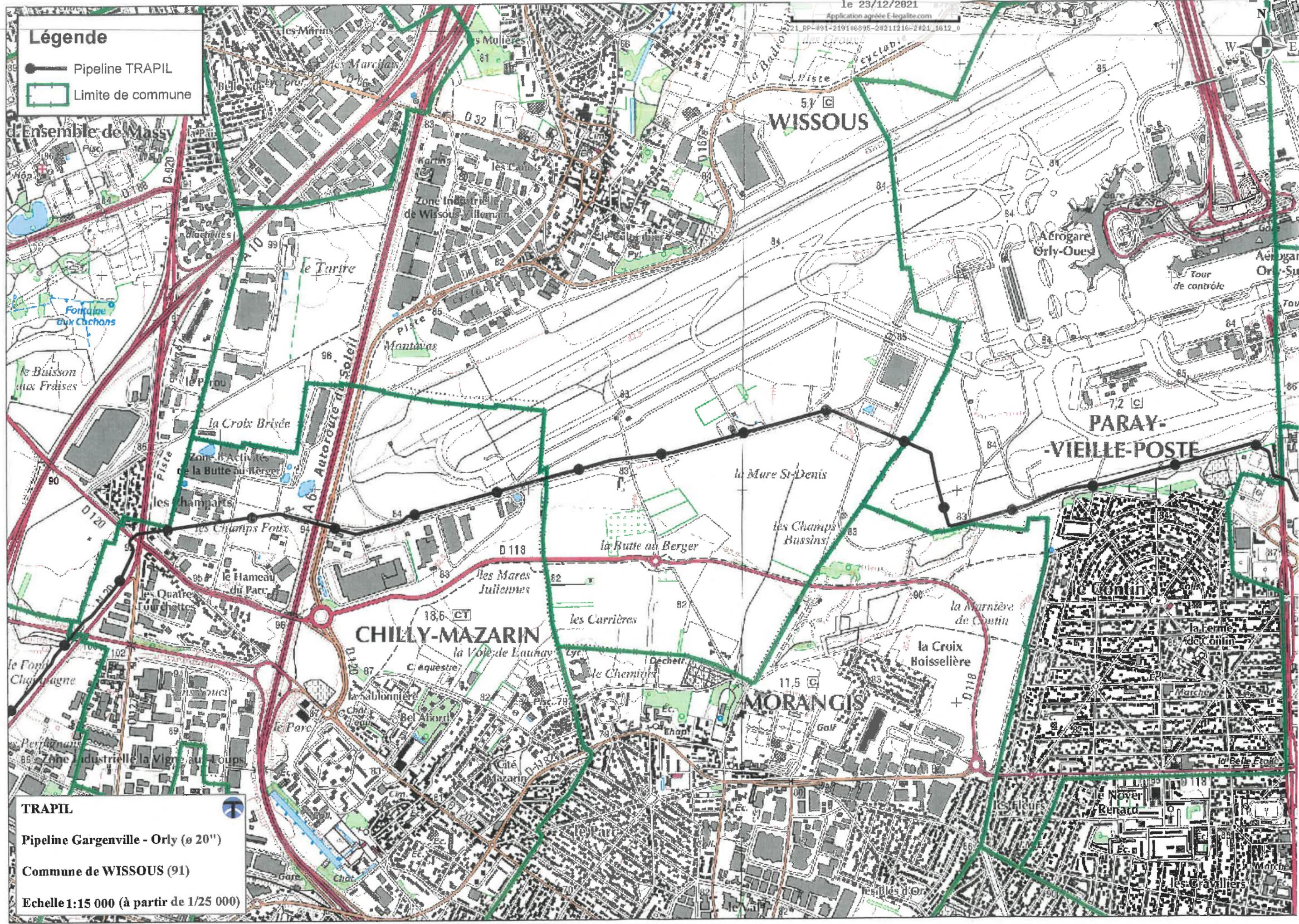
1 cm = 250 m



CANALISATIONS REGLEMENTEES DE TRANSPORT  
DE MATIERES DANGEREUSES SOUS PRESSION  
Commune de WISSOUS

**Légende**

-  Pipeline TRAPIL
-  Limite de commune



**TRAPIL**

-  Pipeline Gargenville - Orly (ø 20")
- Commune de WISSOUS (91)
- Echelle 1:15 000 (à partir de 1/25 000)

**NOTE D'INFORMATION RELATIVE AUX  
LIGNES ET CANALISATIONS ELECTRIQUES**

**Ouvrages du réseau d'alimentation générale**

**SERVITUDES I4**

**Ancrage, appui, passage, élagage et abattages d'arbres**

**REFERENCES :**

Articles L.321-1 et suivants et L.323-3 et suivants du Code de l'énergie ;

Décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique ;

Décret n° 70-492 du 11 Juin 1970 modifié portant règlement d'administration publique pour l'application de l'article 35 modifié de la loi n° 46-628 du 8 Avril 1946 concernant la procédure de déclaration d'utilité publique des travaux d'électricité et de gaz qui ne nécessitent que l'établissement des servitudes ainsi que les conditions d'établissement des dites servitudes.

**EFFETS DE LA SERVITUDE**

Ce sont les effets prévus par les articles L.323-3 et suivants du Code de l'énergie. Le décret n° 67-886 du 6 Octobre 1967 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de la loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique établit une équivalence entre l'arrêté préfectoral de mise en servitudes légales et les servitudes instituées par conventions.

**A - PREROGATIVES DE LA PUISSANCE PUBLIQUE**

Droit pour le bénéficiaire d'établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, à condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur, dans les conditions de sécurité prescrites par les règlements administratifs (servitude d'ancrage).

Droit pour le bénéficiaire, de faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés, sous les mêmes conditions que ci-dessus, peu importe que les propriétés soient, ou non, closes ou bâties (servitude de surplomb).

Droit pour le bénéficiaire, d'établir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour les conducteurs aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes (servitude d'implantation).

Droit pour le bénéficiaire, de couper les arbres et les branches qui se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, gênent leur pose ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages (article L.323-4 du Code de l'énergie).

## **B - LIMITATIONS D'UTILISER LE SOL**

### **1°/ Obligations passives**

Obligation pour les propriétaires de réserver le libre passage et l'accès aux agents et aux préposés du bénéficiaire pour la pose, l'entretien, la réparation et la surveillance des installations. Ce droit de passage ne doit être exercé qu'à des heures normales et après avoir prévenu les intéressés, sauf en cas d'urgence.

### **2°/ Droits des propriétaires**

Les propriétaires, dont les immeubles sont grevés de servitudes d'appui sur les toits ou terrasses, conservent le droit de démolir, réparer ou surélever. Les propriétaires, dont les terrains sont grevés de servitudes d'implantation ou de surplomb, conservent également le droit de se clore ou de bâtir. Dans tous les cas, les propriétaires doivent toutefois un mois avant d'entreprendre ces travaux, prévenir par lettre recommandée l'exploitant de l'ouvrage.

## **REMARQUE IMPORTANTE**

Il convient de consulter l'exploitant du réseau avant toute délivrance de permis de construire à moins de 100 mètres des réseaux HTB > 50 000 Volts, afin de vérifier la compatibilité des projets de construction avec ses ouvrages, en référence aux règles de l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

## **EFFETS DE LA SERVITUDE CONCERNANT LES TRAVAUX**

Mesures à prendre avant l'élaboration de projets et lors de la réalisation de travaux (excepté les travaux agricoles de surfaces) à proximité des ouvrages de transport électrique HTB (lignes à haute tension).

En application du décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution, codifié aux articles R.554-20 et suivants du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage des travaux est soumis à plusieurs obligations et doit notamment consulter le guichet unique sur l'existence éventuelle d'ouvrages dans la zone de travaux prévue.

Lorsque l'emprise des travaux entre dans la zone d'implantation de l'ouvrage, le maître d'ouvrage doit réaliser une déclaration de projet de travaux (DT).

L'exécutant des travaux doit également adresser une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) reprenant les mêmes informations que la DT (localisation, périmètre de l'emprise des travaux, nature des travaux et techniques opératoires prévues).

L'exploitant des ouvrages électriques répond alors dans un délai de 9 jours pour les DT dématérialisées et 15 jours pour les DT non dématérialisées et toute DICT. Des classes de précisions sont données par les exploitants et des investigations complémentaires peuvent être réalisées.

**SERVICES RESPONSABLES**

**NATIONAL** : Ministère en charge de l'énergie

**REGIONAUX OU DEPARTEMENTAUX :**

Pour les tensions supérieures à 50 000 Volts :

- DREAL,
- RTE.

Pour les tensions inférieures à 50 000 Volts, hors réseau d'alimentation générale

- DREAL,
- Distributeurs ERDF et/ou Régies.

## Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques souterraines

### **De manière générale, il est recommandé :**

- De conserver le de libre accès à nos installations,
- De ne pas implanter de supports (feux de signalisation, bornes, etc.) sur nos câbles, dans le cas contraire, prévoir du matériel de type démontable,
- De ne pas noyer nos ouvrages dans la bétonite de manière à ne pas les endommager et à en garantir un accès facile,
- De prendre toutes les précautions utiles afin de ne pas endommager nos installations pendant les travaux.

### **Concernant tous travaux :**

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra appliquer le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011, relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ( déclaration de projet de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.
- Toute déclaration devra obligatoirement être précédée d'une consultation du guichet unique auprès de l'INERIS, afin d'obtenir la liste et les coordonnées des exploitants des ouvrages en service concernés par les travaux.

### **Concernant les indications de croisement :**

- Dans tous les cas cités ci après et conformément à l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, il est obligatoire de respecter une distance minimum de 0,20 mètre en cas de croisement avec nos ouvrages.

### **Croisement avec nos fourreaux :**

- Préférer les croisements par le dessous en évitant impérativement que les différentes installations reposent l'une sur l'autre.

### **Croisement avec nos caniveaux :**

- Préférer les croisements par le dessous. Le croisement devra être réalisé à une distance conseillée de 0,5 mètre au-dessus ou au-dessous. Veiller à effectuer un soutènement efficace de nos ouvrages pour les croisements que vous ferez au-dessous.

### **Croisement avec un ouvrage brique et dalles :**

- Préférer les croisements par le dessous. L'accessibilité de ces ouvrages doit rester libre en respectant une distance conseillée de 0,4 mètre minimum pour les croisements que vous effectuerez au-dessus.
- Veiller à maintenir efficacement ces ouvrages et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.
- Effectuer, à proximité de nos ouvrages, un sondage à la main sur une profondeur de 1,50 mètre afin de les localiser et ne pas les endommager.
- Dans le cas où une canalisation serait parallèle à la liaison souterraine électrique, une distance minimum de 0,3 mètre est conseillée entre les deux génératrices.

### **Concernant les plantations :**

- Ne pas implanter d'arbres à moins de 1,5 mètre de l'axe de nos ouvrages dans le cas d'essences à racines pivots et de 3 mètres dans le cas d'essences à racines traçantes,
- En cas d'essouchage, en présence d'ouvrages électriques, découper les racines et les laisser en terre,
- Lors de la pose de jardinières, bacs à fleurs, etc ..., l'accès aux ouvrages électriques devra être conservé en toutes circonstances, il est donc interdit de poser des bacs à fleurs « non démontables » au-dessus de ces derniers.

### **Particularité C.P.C.U.**

#### ***• Dans le cas d'un parcours parallèle ou d'un croisement avec nos ouvrages :***

Les parcours au-dessus et au-dessous de nos ouvrages ainsi que les croisements au-dessus de nos ouvrages sont fortement déconseillés. Tout parallélisme ou croisement **à moins de 4 mètres** devra faire l'objet d'une étude d'élévation thermique des ouvrages électriques. Vous veillerez à maintenir efficacement les ouvrages électriques et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.

#### ***• Dans tous les cas :***

- Une ventilation du caniveau vapeur à l'aide de bouches d'aération disposées de part et d'autre des câbles haute tension est nécessaire. La longueur ventilée, la plus courte possible, est déterminée en tenant compte du fait que ces bouches d'aération doivent être implantées, si possible, sous trottoir,

- Obturation du caniveau vapeur à l'aide de laine de verre à chaque extrémité de la longueur ventilée,
- Renforcement éventuel du calorifugeage des conduites de vapeur,
- Une pose éventuelle de thermocouple pour contrôler la température de la gaine extérieure des câbles ou la température à proximité de ceux-ci,

Les études réalisées doivent prendre en compte le respect de la dissipation thermique de nos ouvrages et l'échauffement éventuel produit par vos conduites.

Votre responsabilité restant entière dans le cas d'une contrainte d'exploitation des ouvrages électriques due à un échauffement provoqué par vos canalisations. Il en va de même dans le cas de dommages occasionnés aux ouvrages électriques lors de l'exécution des travaux.

Si le marché de travaux ou la commande des travaux n'est pas signé dans les trois mois suivant la date de la consultation du guichet unique, le responsable du projet renouvelle sa déclaration sauf si le marché de travaux prévoit des mesures techniques et financières permettant de prendre en compte d'éventuels ouvrages supplémentaires ou modifications d'ouvrages, et si les éléments nouveaux dont le responsable de projet a connaissance ne remettent pas en cause le projet.

## Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques aériennes

### Les aménagements paysagers - voirie et réseaux divers :

- Les arbres de hautes tiges seront à prohiber sous l'emprise de nos conducteurs,
- La hauteur de surplomb entre les conducteurs et les voies de circulation ne devra pas être inférieure à 9 mètres,
- Le franchissement de la traversée doit se faire en une seule portée,
- Le surplomb longitudinal des voies de communication dans une partie normalement utilisée pour la circulation des véhicules ou la traversée de ces voies sous un angle inférieur à 7° sont interdits,
- L'accès à nos pieds de supports doit rester libre dans un rayon de 5 m autour de ces derniers,
- Les canalisations métalliques transportant des fluides devront éviter les parcours parallèles à nos conducteurs et respecter une distance de 3 mètres vis-à-vis de nos pieds de supports.
- En cas de voisinage d'un support de ligne électrique aérienne très haute tension et d'une canalisation métallique de transport de gaz combustible, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ou d'autres fluides dont la dissémination présente des risques particuliers, des dispositions sont à prendre pour que l'écoulement de défaut éventuel par le pied du support ne puisse entraîner le percement de la canalisation.

### Les constructions :

- L'Article R.4534-108 du code du travail interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la haute et très haute tension HTB (>50 000 Volts) à une distance inférieure à 5 mètres hors balancement des câbles,
- L'Article 12 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la Très Haute Tension (400 000 Volts) à une distance inférieure à 6 mètres hors balancement des câbles,
- Une distance supplémentaire de 2 mètres est recommandée en cas de surplomb accessible (terrasse, balcon, etc.),
- L'article 20 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixe à 100 mètres la distance de voisinage entre un établissement pyrotechnique ou de l'aplomb extérieur de la clôture qui entoure le magasin et l'axe du conducteur le plus proche (balancement du conducteur non compris),

- L'Article 71 de l'Arrêté du 17 mai 2001 interdit l'implantation de supports au voisinage d'un établissement d'enseignement, d'une installation d'équipement sportif ou d'une piscine en plein air,
- Au cas où l'Article 71 ne pourrait être appliqué, toutes les dispositions seront prises pour que les abords du pylône implanté sur la parcelle soient rendus inaccessibles (suppression de l'échelle d'accès sur une hauteur de 3 mètres),
- La nécessité de prescrire au-dessus de tous les terrains dans lesquels peut être pratiquée l'irrigation par aspersion, un dégagement suffisant sous les lignes, fixé à 6 mètres pour les conducteurs nus. Toutefois, dans le cas d'utilisation de gros diamètre d'ajutage près de lignes haute tension (>50000 volts), il convient, pour éviter tout risque pour les personnes, de les placer, par rapport à l'aplomb des câbles, à :
  - 20 mètres si le diamètre d'ajutage est compris entre 26 et 33 mm limites comprises,
  - 25 mètres si le diamètre est supérieur à 33 mm.

**D'où l'interdiction aux services de secours (pompiers, etc.) de se servir de jets canon.**

### **Les terrains de sport :**

L'arrêté du 17 mai 2001 fixe :

- Une distance de 9 mètres minimum entre le conducteur le plus proche et le terrain de sport,
- Un surplomb longitudinal de celui-ci par les lignes haute tension est autorisé sous réserve que l'angle de traversée soit supérieur à 5° par rapport à l'axe des conducteurs,
- Tout sport de lancers ou tirs à distance devront s'effectuer dans la moitié de terrain non surplombé par la ligne afin d'éviter d'agresser les câbles,
- Les charpentes métalliques devront être reliées à la terre.
  - **ATTENTION** : Les terrains d'installations d'équipements sportifs comprennent, notamment, les terrains d'éducation physique et sportive ainsi que les terrains pour les jeux d'équipes et l'athlétisme. Des distances minimales plus importantes peuvent être imposées selon le mode d'utilisation et la fréquentation des installations, en application de l'Article 99 (chapitre 3) de l'arrêté technique du 17 mai 2001. L'usage des cerfs-volants, ballons captifs, modèles réduits aériens commandés par fils est très dangereux à proximité de lignes aériennes. Il y a lieu de tenir compte de la présence de ces lignes pour les lancers et les tirs à distances (disques, javelot, marteau, pigeons d'argile, etc.)

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra impérativement respecter le décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (déclaration de projets de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux ...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.

Afin que RTE puisse répondre avec exactitude et dans les plus brefs délais à la faisabilité de certains projets, les éléments ci-après devront être fournis :

- La côte N.G.F. du projet,
- Un plan du projet sur lequel l'axe de la ligne existante sera représenté,
- Un point de référence coté en mètre par rapport à un des pylônes de la ligne concernée,
- Un plan d'évolution des engins (grues, engins élévateurs, camions avec bennes basculantes, etc..) qui seront impérativement mis à la terre,
- L'entreprise devra tenir compte, lors de l'évolution de ces engins, de l'élingage des pièces qu'elle devra soulever.

**Cette liste n'est pas exhaustive** (voir documents de référence : Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, les dispositions réglementaires du code du travail article R.4534-707 et suivants, le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution) ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application

## Format/ Projection

Shapefile projection Lambert 93.

## Signification des codifications

- **Les lignes électriques** : couche d'arcs contenant la géométrie des lignes du réseau de transport en deux dimensions. Les attributs associés sont :

CHAMP	TYPE	DESCRIPTION
U_MAX	Entier	<p>Tension maximale d'exploitation du tronçon. Si le tronçon correspond à plusieurs lignes de tensions différentes, la tension maximale est prise en compte. La codification est identique que pour les postes de transformation.</p> <p>Tension maximale d'exploitation des liaisons connectées au poste, selon la codification :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 7 : 400 kV</li> <li>○ 6 : 225 kV</li> <li>○ 4 : 90 kV</li> <li>○ 3 : 63 kV</li> <li>○ 1 : &lt;45 kV</li> <li>○ 0 : hors tension</li> </ul>
ETAT	Texte	<p>E : Ligne en exploitation</p> <p>H : Ligne hors conduite mais maintenue en exploitation</p>
CONFIG	Texte	Configuration de l'ouvrage A = aérien ou S = souterrain.
TERNE_EX	Entier	Nombre de circuits portés par le tronçon.
ADR_LIT_1 ADR_LIT_5	à Texte	Appellation pour chaque circuits (jusqu'à 5 champs possibles)

## Symbologie / Code couleur

Le code CMIN pour la symbologie des lignes et des postes est fonction du niveau de tension (U\_MAX) :

0 : hors tension : 0/0/0/50

3 : 63kV : 0/75/42/25

4 : 90kV : 0/50/100/0

6 : 225kV : 58/0/50/42

7 : 400kV : 0/100/100/0

Pour les lignes, le souterrain est représenté par des symboles ponctuels sur un symbole linéaire (même couleur pour les points et la ligne selon le niveau de tension).

Exemple d'une ligne souterraine à 63kV :



**Important :** Toutes les lignes souterraines hors conduite en exploitation ont également le code couleur 0/0/0/50.



Région SNCF : 34 PARIS RIVE GAUCHE  
Département : 91 Essonne

Commune : 91689 Wissous

DESIGNATION DES PARCELLES				SUBDIVISION FISCALE				SITUATION A LA DATE DE REFERENCE			MONTANT DE L'IMPOT (EN €)		
Préfixe	Section	N° de plan	Code voie	Lieu-dit	N° de voirie	Lettre SUF	Sous-groupe de nature de culture	Nature spéciale	Cl.	Cont. en m²	Emploi	Prop.	Payé (1)
B		0046	B050	LE HT DU BOIS CHARLET	9999		Sol			55	En service	MOBILIT	0
B		0194	B050	LE HT DU BOIS CHARLET	9999		Sol			280	En service	MOBILIT	0
B		0195	B050	LE HT DU BOIS CHARLET	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	779	En service	MOBILIT	5
B		0197	B050	LE BOIS CHARLET	9999		Sol			1 341	En service	MOBILIT	0
B		0263	B050	LE HT DU BOIS CHARLET	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	413	En service	MOBILIT	3
B		0264	B050	LE HT DU BOIS CHARLET	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	916	En service	MOBILIT	6
B		0265	B050	LE HT DU BOIS CHARLET	9999		Sol			124	En service	MOBILIT	0
B		0266	B008	LE BOIS CHARLET	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	942	En service	MOBILIT	0
B		0267	B008	LE BOIS CHARLET	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	550	En service	MOBILIT	4
D		0007	B053	GARE SNCF	9001		Sol			37 776	En service	MOBILIT	0
D		0010	B091	LA VOIE DES MEUNIERS	9999		Terre			13	En service	MOBILIT	0
D		0296	B091	LA VOIE DES MEUNIERS	9999		Sol			260	En service	MOBILIT	0
D		0590	B091	LA VOIE DES MEUNIERS	9999		Sol			273	En service	MOBILIT	0
D		0591	B091	LA VOIE DES MEUNIERS	9999		Sol			31 107	En service	MOBILIT	0
E		0059	B030	DES GROUX	300		Sol			42	En service	MOBILIT	0
E		0060	B006	LE BAS DES GROUX	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	5 386	En service	MOBILIT	41
E		0095	B085	LA VOIE BARBIN	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	3 409	En service	MOBILIT	22
E		0110	B002	LA BADRONNIERE	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	2 433	En service	MOBILIT	16
E		0111	B040	DES GROUX	9001		Sol			44	En service	MOBILIT	0
E		0112	B048	LE HT DES GLAISES	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	2 366	En service	MOBILIT	15
E		0132	B005	LE BAS DES GLAISES	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	2 893	En service	MOBILIT	19
E		0133	B023	COMMUNES DES GLAISES	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	2 791	En service	MOBILIT	18
E		0149	B019	SUR LE CHEM DE MONTJEAN	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	1 476	En service	MOBILIT	10
H		0042	B001	LES AVERNAISES	9999		Chemin de fer	Chemin de fer	01	6 266	En service	MOBILIT	41
<b>TOTAL DES IMPOSITIONS DE LA COMMUNE DE Wissous (91689) DU DEPARTEMENT Essonne (91)</b>													<b>257</b>

REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

T i

VOIES FERREESI - GENERALITES

Servitudes relatives aux chemins de fer.

Servitudes de grande voirie :

- alignement ;
- occupation temporaire des terrains en cas de réparation ;
- distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés ;
- mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.

Servitudes spéciales :

- constructions ;
- excavations ;
- dépôt de matières inflammables ou non.

- Servitudes de débroussaillage.

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer - Décret du 22 mars 1942.

Code minier : articles 84 modifié et 107.

Code forestier : articles L. 322-3 et L. 322-4.

Loi du 29 décembre 1892 occupation temporaire.

Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.

Décret n° 59-962 du 31 juillet 1959 modifié concernant l'emploi des explosifs dans les minières et carrières.

Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

Décret n° 69-601 du 10 juin 1969 relatif à la suppression des installations lumineuses de nature à créer un danger pour la circulation des trains.

Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives.

Fiche note 11.18 BIG. n° 78-04 du 30 mars 1978.

Ministère des transports - Direction générale des transports intérieurs -  
Direction des transports terrestres.

.../...

- 2 -

## II - PROCEDURE D'INSTITUTION

### A - Procédure

Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.

Sont applicables aux chemins de fer :

- les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (articles 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public, que constituent les communications ferroviaires (articles 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845) ;
- les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).

Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

#### Alignement

L'obligation d'alignement :

- s'impose aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares et avenues d'accès non classées dans une autre voirie ;
- ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public où seule existe l'obligation éventuelle de boznage à frais communs.

L'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté du Commissaire de la République, a pour but essentiel, d'assurer le respect des limites du chemin de fer.

L'administration ne peut pas, comme en matière de voirie, procéder à des redressements ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt Pourreyron 3 juin 1910).

#### Mines et carrières

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Commissaire de la République.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des Commissaires de la République des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communication. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.

.../...

- 3 -

## B - Indemnisation

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845), ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixée comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de plantations, excavations, couvertures en chaumes, amas de matériaux existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages de travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes des articles L. 322-3 et L. 322-4 du code forestier, ouvre aux propriétaires un droit à indemnité. En cas de contestation l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le tribunal d'instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus, les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

## C - Publicité

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le Commissaire de la République.

## III - EFFET DE LA SERVITUDE

### A - Prérogatives de la puissance publique

#### 1°) Prérogatives exercées directement par la puissance publique

Possibilité pour la S.N.C.F., quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée du bord extérieur de la voie et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (articles L. 322-3 et L. 322-4 du code forestier).

#### 2°) Obligations de faire imposées au propriétaire

Obligation pour le riverain avant tous travaux de construction, de demander la délivrance de son alignement.

Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire après intervention pour ces dernières d'un arrêté du Commissaire de la République (Loi des 16-24 août 1790). Sinon intervention d'office de l'Administration.

.../...

- 4 -

Obligation pour les riverains d'une voie communale, au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies, à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).

Application aux croisements à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée, des dispositions relatives à la servitude de visibilité, figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'Administration, de procéder moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou non existants dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10, loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 réprimées comme en matière de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif, à supprimer dans un délai donné, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression a lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11 alinéas 2 et 3, loi du 15 juillet 1845).

## B - Limitation au droit d'utiliser le sol

### 1°) Obligations passives

Obligation pour les riverains voisins d'un croisement à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,50 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de fer. L'interdiction ne s'impose qu'aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvus de voies, elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les magasins, hangars, écuries, etc. (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de planter des arbres à moins de 6 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 mètres. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de constructions (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 ventôse an XIII).

.../...

- 5 -

Interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie, à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures en chaume, à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.

Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus (article 6, loi du 15 juillet 1845).

Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3, loi du 15 juillet 1845).

## 2°) Droits résiduels du propriétaire

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les riverains propriétaires de constructions antérieures à la loi de 1845 ou existant lors de la construction d'un nouveau chemin de fer, de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5, loi du 15 juillet 1845).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Commissaire de la République, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,50 mètre).

Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République déterminant dans chaque cas la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres, dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Commissaire de la République délivrée après consultation de la S.N.C.F.

Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables, dans la zone de prohibition lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu autorisation du Commissaire de la République.

Les dérogations accordées à ce titre sont toujours révocables (article 9, loi du 15 juillet 1845).

NOTICE TECHNIQUE  
POUR LE REPORT AUX P.L.U  
DES SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES  
DU CHEMIN DE FER

-:-:-

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituent des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du Chemin de Fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du Chemin de Fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la S.N.C.F.

Selon l'article 5 de cette loi, la limite légale du Chemin de Fer est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plate-forme sans fossé

Une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1).

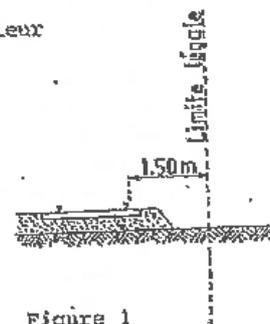


Figure 1

- 2 -

b) Voie en plate-forme avec fossé

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

Figure 2

c) Voie en remblai

L'arête inférieure du talus du remblai (figure 3).

Figure 3

ou

Le bord extérieur du fossé si cette voie comporte un fossé (figure 4).

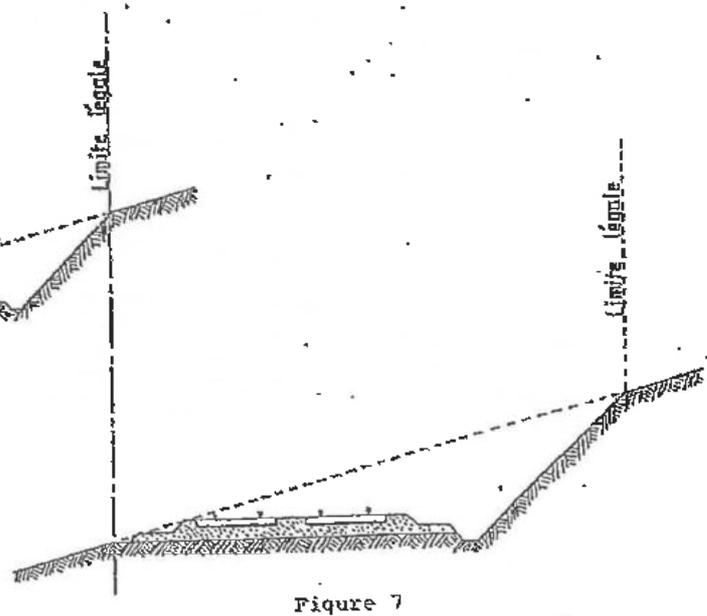
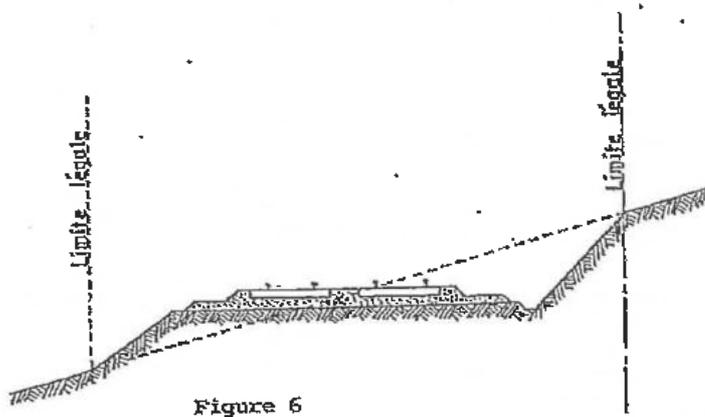
Figure 4

d) Voie en déblai

L'arête supérieure du talus du déblai (figure 5).

Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7).



- 3 -

Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9).

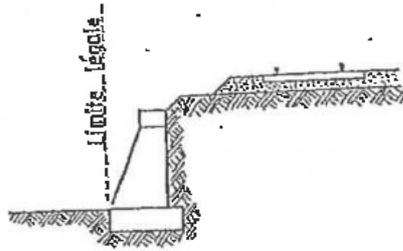


Figure 8

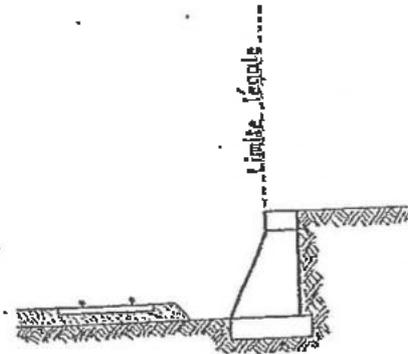


Figure 9

Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de Fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du Chemin de Fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

.../

## 1 - Alignement

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du Chemin de Fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du Chemin de Fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits "aisances de voirie". Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

## 2 - Ecoulement des eaux

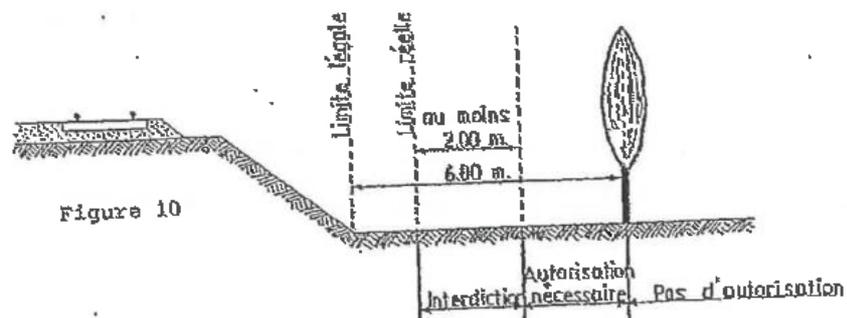
Les riverains du Chemin de Fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de sources ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre, il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du Chemin de Fer.

## 3 - Plantations

### a) Arbres à haute tige

Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 m de la limite légale du Chemin de Fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 m par autorisation préfectorale.



- 5 -

b) Haies vives

Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines ; une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.

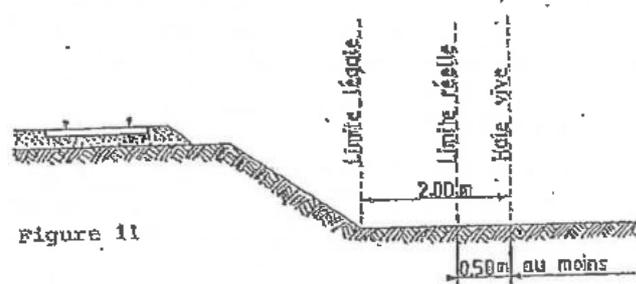


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 m de la limite réelle du chemin de fer et une haie vive à moins de 0,50 m de cette limite.

4 - Constructions

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans d'occupation des sols, aucune construction, autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale du Chemin de Fer.

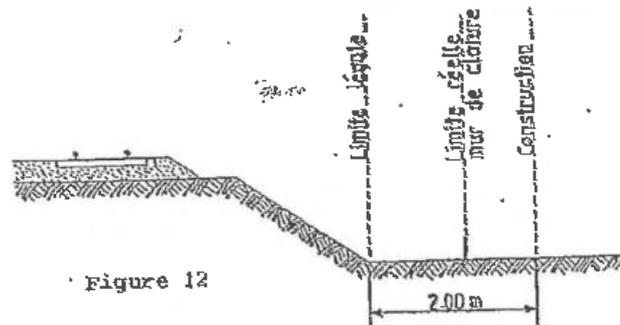


Figure 12

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

.../

- 6 -

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du Chemin de Fer d'édifier, sans l'autorisation de la S.N.C.F., des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire.

### 5 - Excavations

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

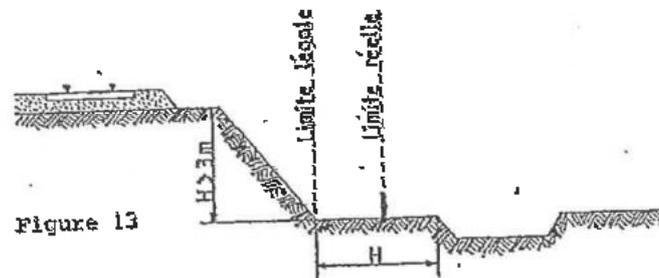


Figure 13

### 6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toutes superstructures à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'Administration, d'opérer la résection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la S.N.C.F., pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

.../

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14).

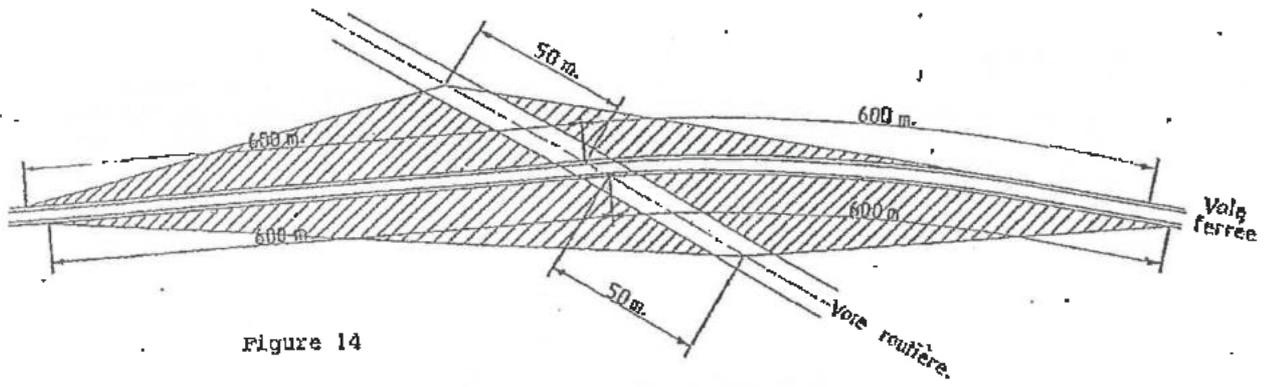


Figure 14



## SERVITUDES DE TYPE T1 GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DES VOIES FERREES

Servitudes reportées en annexe du Plan Local d'Urbanisme conformément à l'article R. 126-1 du Code de l'urbanisme qui dispose que :  
*« Doivent figurer en annexe au plan local d'urbanisme les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol et appartenant aux catégories figurant sur la liste annexée au présent chapitre ».*

-----

Les servitudes d'utilité publique constituent des limitations administratives au droit de propriété et d'usage du sol. Les servitudes ferroviaires sont établies dans l'intérêt de la protection, de la conservation ou de l'utilisation du domaine public ferroviaire.

Elles représentent une charge pour les riverains du chemin de fer et engendrent :

- des interdictions ou limitations d'occupation et d'utilisation du sol,
- des prérogatives au bénéfice des exploitants ferroviaires.

Les servitudes ferroviaires sont définies essentiellement par le Code des transports (articles L 2231-3 et suivants).

# SERVITUDES LIEES AUX CONSTRUCTIONS, EXCAVATIONS, PLANTATIONS, DEBROUSSILLEMENTS ET DEPOTS A PROXIMITE DU CHEMIN DE FER

## 1 - FONDEMENTS JURIDIQUES

Il s'agit de servitudes concernant les propriétés riveraines du chemin de fer et instituées dans des zones définies :

- par le Code des transports à savoir :
  - interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (article L2231-5),
  - interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres (article L2231-6),
  - interdiction de déposer des matières/ objets quel qu'ils soient, sans autorisation préfectorale préalable, à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (article L2231-7),
  - interdiction de planter des arbres à moins de 2 mètres du chemin de fer (par renvoi à l'article R116-2 du code de voirie routière).

Il existe d'autres dispositions dans le Code des transports visant à protéger le domaine public ferroviaire relatives notamment à l'écoulement des eaux, à l'exploitation des mines et aux enseignes lumineuses.

- par l'article L114-6 du code de la voirie routière.

Les exploitants ferroviaires ont par ailleurs des prérogatives : ils peuvent être autorisés à occuper temporairement des terrains privés pour effectuer des travaux publics, ils peuvent aussi réaliser des travaux de débroussaillage en zone boisée.

### 1.1 Délimitation de la zone de servitude par l'alignement

Les servitudes ferroviaires comprennent ainsi notamment des servitudes de recul par rapport à la limite du chemin de fer (cf. § suivant), cette dernière étant définie par arrêté préfectoral d'alignement établi en fonction de la topographie des lieux.

Ainsi, tout propriétaire riverain du chemin de fer, qui désire notamment élever une construction doit demander l'alignement.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral, lequel peut indiquer également (en fonction des demandes des pétitionnaires) les limites de la zone de servitudes à l'intérieur

de laquelle il est interdit, en application des articles L. 2231-2 et suivants du Code des transports issus des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, d'élever des constructions, d'établir des plantations et/ou d'effectuer des excavations.

Sur le plan pratique, le service SNCF IMMOBILIER chargé de centraliser les demandes d'arrêté d'alignement sur le périmètre de l'Île de France répond aux coordonnées suivantes :

*Direction Immobilière IDF  
Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine  
Campus Rimbaud – 10 rue Camille MOKE  
CS 20012  
93212 SAINT DENIS cedex  
contact.patrimoine.idf@sncf.fr*

## **1.2 Sanctions en cas de non-respect des servitudes ferroviaires**

En cas d'infraction aux prescriptions du Code des transports, les contrevenants sont condamnés par le juge administratif à supprimer, dans un délai déterminé, les constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires auxdites prescriptions.

A défaut, la suppression a lieu d'office et ce, aux frais des contrevenants (Article L. 2232-2 du Code des transports).

## **1.3 Indemnisations.**

### Principe :

Les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent aucun droit à indemnité.

### Exceptions :

Lors de la construction d'une nouvelle voie ferrée et si la sécurité ou l'intérêt du service ferroviaire l'exigent, l'autorité administrative peut faire supprimer les constructions, plantations, excavations ou amas de quelque matière que ce soit, existant dans la zone de servitudes, moyennant une indemnité (Article 2231-8 du Code des transports).

Le débroussaillage effectué par l'exploitant ferroviaire en application de l'article L131-16 du nouveau code forestier ouvre aux propriétaires un droit à indemnité.

## 2 - DEFINITION DES SERVITUDES

### 2.1 Détermination de la limite du chemin de fer

La limite du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

- a) Voie en plate-forme sans fossé :

Une ligne idéale tracée à 1,50 mètre du bord du rail extérieur (figure 1).

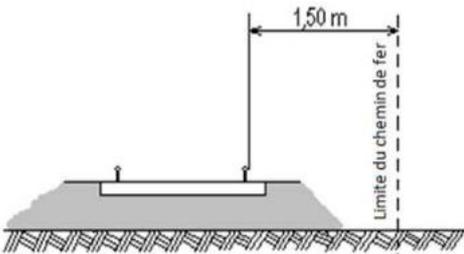


Figure 1

- b) Voie en plate-forme avec fossé :

Le bord extérieur du fossé (figure 2).

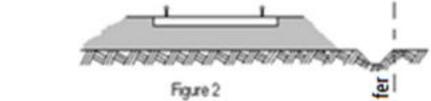


Figure 2

- c) Voie en remblai :

L'arête inférieure du talus de remblai (figure 3).

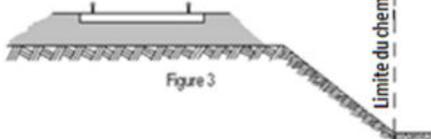


Figure 3

OU

Le bord extérieur du fossé si cette voie en comporte un (figure 4).

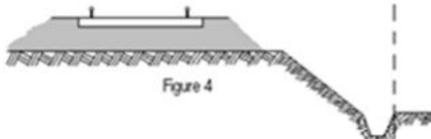


Figure 4

- d) Voie en déblai :

L'arête supérieure du talus de déblai (figure 5).

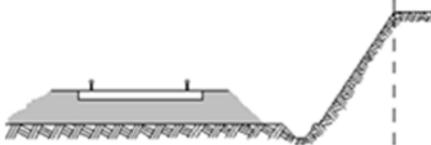
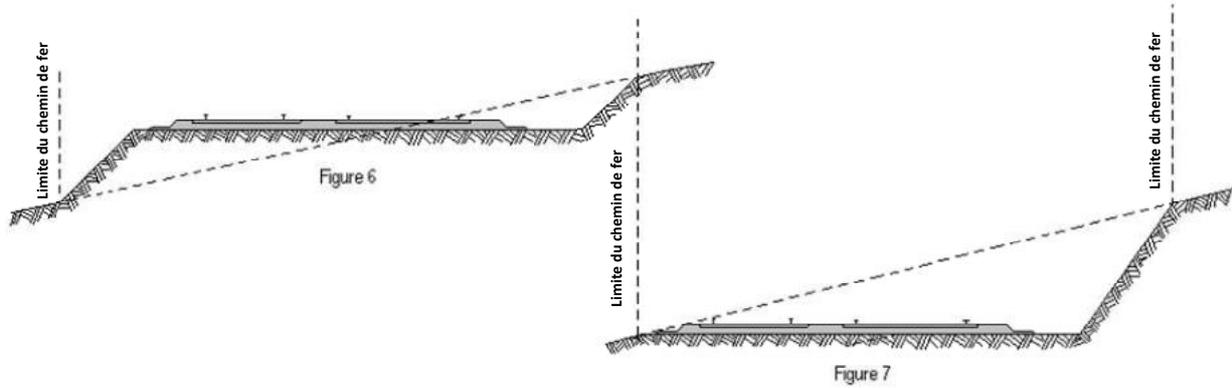
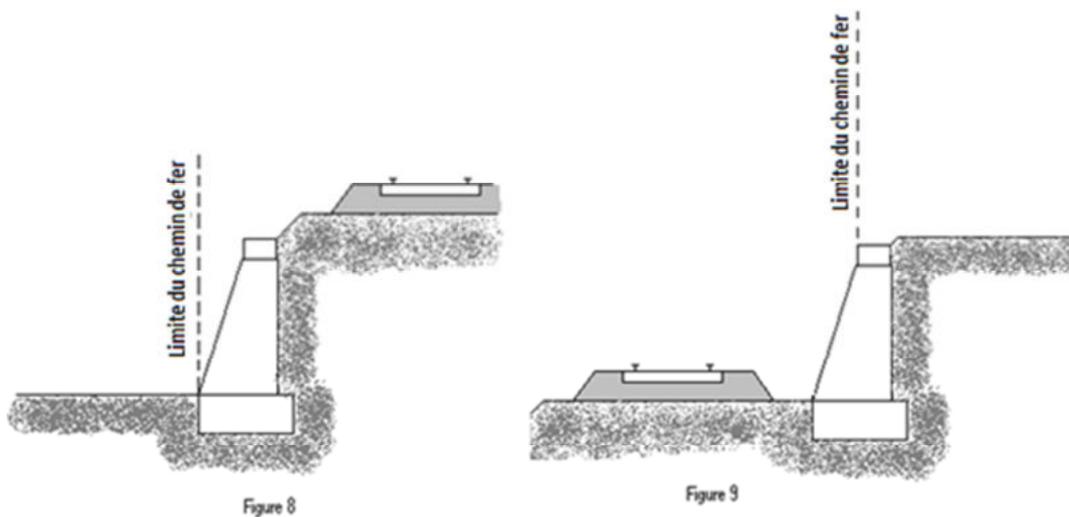


Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à flan de coteau, la limite du chemin de fer à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du terrain naturel (figures 6 et 7).



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite du chemin de fer est, en cas de remblai, le pied, et, en cas de déblai, la crête de ce mur (figures 8 et 9).



Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite du chemin de fer pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plate-forme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plate-forme a été acquise pour 2 voies, la limite du chemin de fer est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés. Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par le code des transports n'ouvrent pas droit à indemnité.

## 2.2 Les différentes servitudes liées aux constructions, excavations, plantations, débroussailllements et dépôts riverains du chemin de fer

### a) Les constructions (Article L. 2231-5 du Code des transports)

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou dans les cartes communales pour les communes dépourvues de PLU, aucune construction, autres qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de deux mètres de la limite du chemin de fer.

Il y a une obligation pour tout riverain du chemin de fer, avant tous travaux de construction, de demander la délivrance d'un arrêté préfectoral d'alignement.

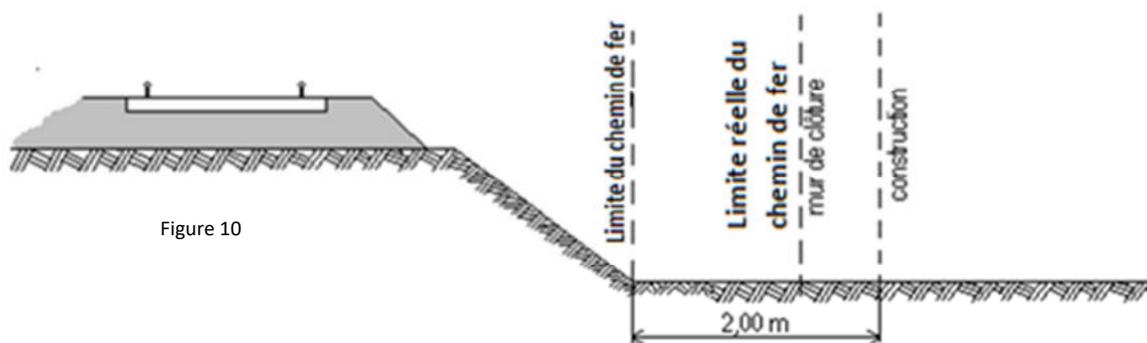


Figure 10

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite dans le cas où celle-ci serait située à moins de deux mètres de la limite du chemin de fer.

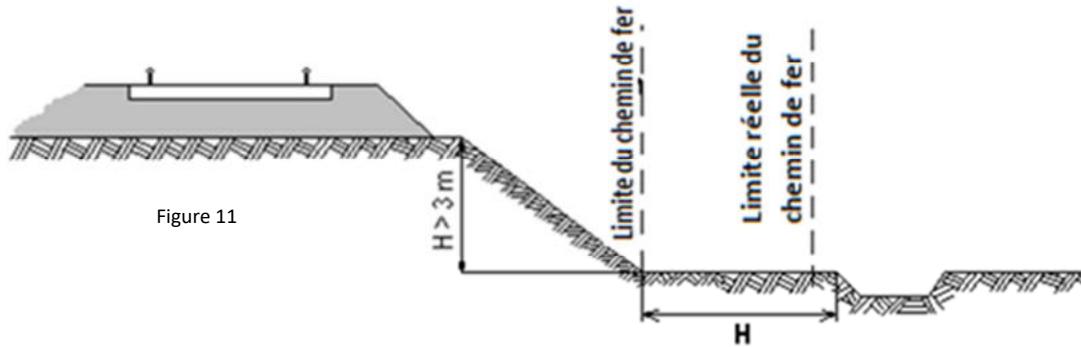
Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est possible pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Préfet, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, après consultation de la SNCF

Les constructions existantes lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, qui ne respectent pas les dispositions ci-dessous peuvent être entretenues dans cet état.

**b) Les excavations (article L. 2231-6 du Code des transports)**

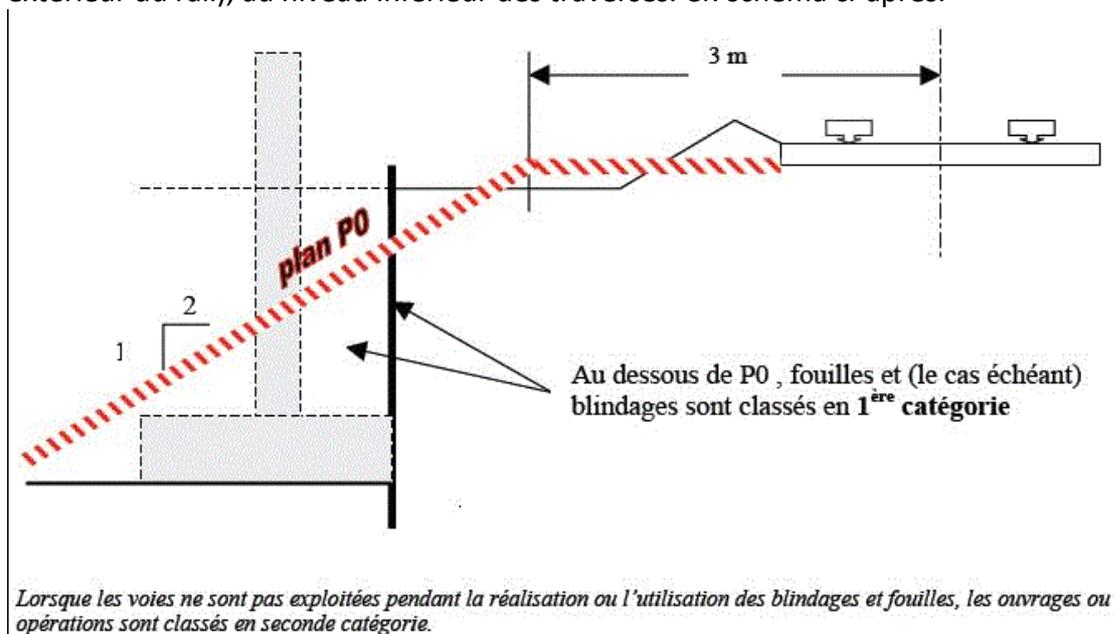
Dans les localités où le chemin de fer se trouve en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus, sauf dérogation spéciale



Prescriptions particulières nécessitant l'expertise de SNCF Réseau

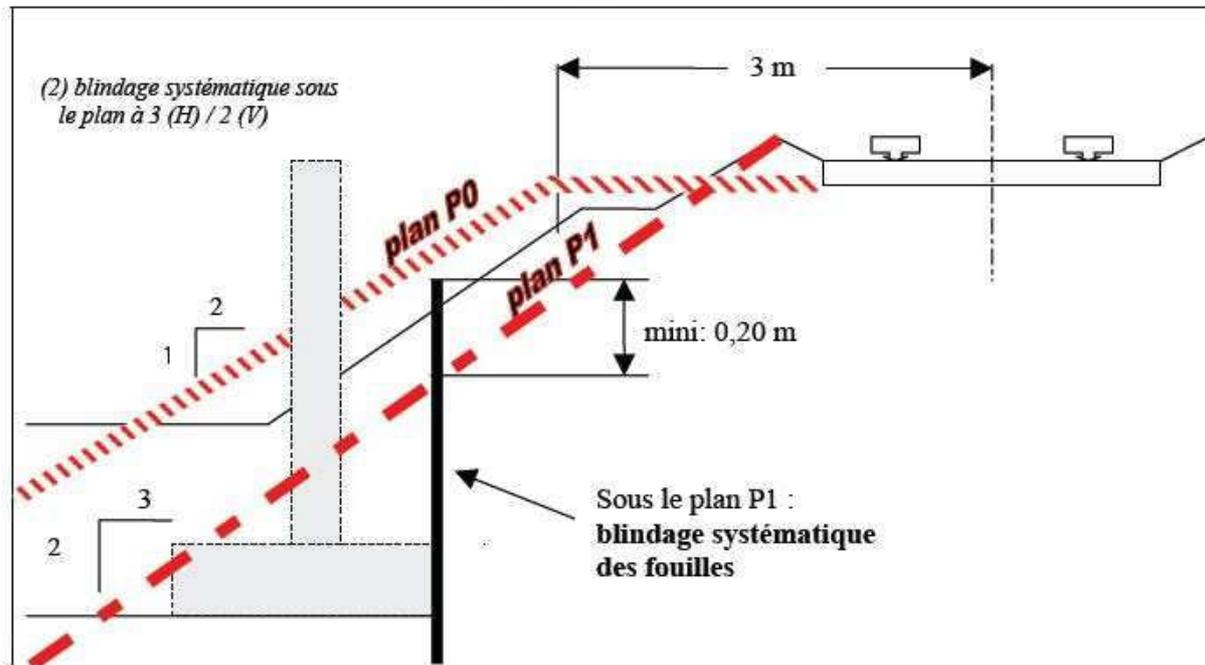
Nonobstant les dispositions législatives et réglementaires sus-visées, tous les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage réalisés à proximité des voies ferrées peuvent présenter un danger pour la stabilité de la plate-forme, des voies ferrées elles-mêmes et par conséquent des circulations ferroviaires.

Sont considérés comme « à proximité des voies ferrées », les travaux de fouille, de terrassements ou de blindage dont l'exécution est susceptible de modifier la géométrie et/ou la stabilité des voies ferrées. On admet que c'est le cas lorsque les fouilles ou déblais pénètrent sous un plan P0 incliné à 2 (sens horizontal) pour 1 (sens vertical) passant par un point situé à 3 mètres de l'axe de la voie la plus proche (soit 2.22 mètres environ du bord extérieur du rail), au niveau inférieur des traverses. Cf. schéma ci-après.



Nota : l'exécution de terrassements (fouilles, déblais ou remblais) à moins de 3 mètres de l'axe d'une voie ferrée exploitée est interdite.

Des blindages (ou soutènements, ou dispositions pouvant y être assimilées de type paroi clouée), sont obligatoires dès lors que le volume excavé pénètre sous le plan P1 incliné à 3 (sens horizontal) pour 2 (sens vertical) passant par la crête de ballast de la voie la plus proche. Cf. schéma ci-après.



Dans pareil cas, il est indispensable qu'un examen préalable soit réalisé par les services d'ingénierie de SNCF Réseau. Un contrat d'étude puis, le cas échéant, une convention de travaux peuvent être rendus nécessaires, y compris lorsque le projet se situe en dehors des emprises du chemin de fer (au-delà de la limite réelle et/ou du chemin de fer). Le maître d'ouvrage tiers porteur de la demande doit intégrer dans son calendrier d'opérations en amont tous les délais suffisants pour procéder à ces études préalables et à leur contractualisation.

Le service SNCF IMMOBILIER chargé de centraliser ces demandes répond aux coordonnées suivantes :

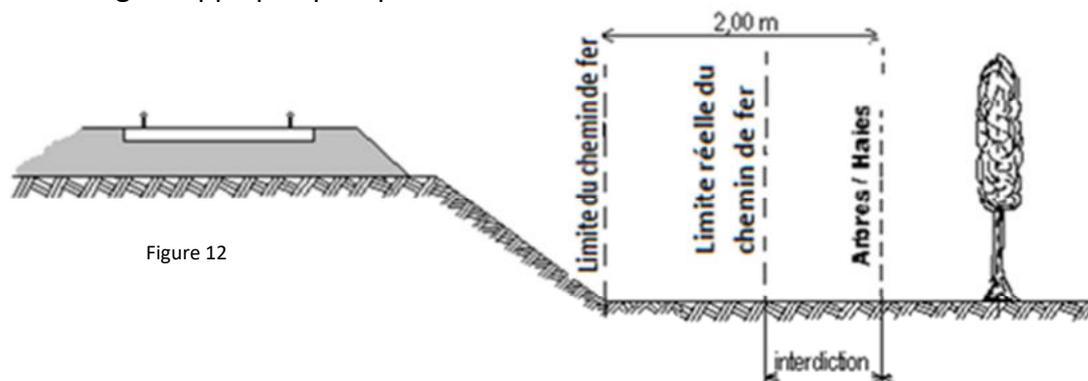
*Direction Immobilière IDF*  
*Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine*  
*Campus Rimbaud – 10 rue Camille MOKE*  
*CS 20012*  
*93212 SAINT DENIS cedex*  
*contact.patrimoine.idf@sncf.fr*

Il fera l'interface avec les services de l'ingénierie de SNCF RESEAU pour toutes les demandes de cette nature ainsi que pour l'ensemble des dispositifs constructifs tiers pouvant impacter le domaine public ferroviaire à titre provisoire (installations de chantier, etc.) et/ou définitif (opérations de construction, démolitions, terrassements, etc.) et aussi pour : les questions liées au tour et survol de grues, traversées du domaine, etc.

**c) Les plantations (article L2231-3 du code des transports et article R116-2 du code de voirie routière)**

Il est interdit aux riverains du chemin de fer d'établir ou de laisser croître des arbres ou haies à moins de 2 mètres de la limite du chemin de fer.

Cette règle s'applique quel que soit la limite réelle du chemin de fer.



**d) Les débroussailllements (article L131-16 du nouveau code forestier)**

Conformément à l'article L 131-16 du nouveau code forestier, lorsqu'il existe des bois et forêts à moins de 20 mètres de la limite de l'emprise d'une voie ferrée, le propriétaire des infrastructures ferroviaires a le droit, sous réserve de l'application de l'article 1382 du code civil et après en avoir avisé les propriétaires des bois et forêts, de débroussailler une bande longitudinale sur une largeur de 20 mètres à partir du bord extérieur de la voie.

Dans le mois qui suit le débroussaillage, les propriétaires des bois et forêts peuvent enlever tout ou partie des produits, le propriétaire d'infrastructures ferroviaires restant chargé de faire disparaître le surplus.

Les contestations auxquelles peuvent donner lieu l'exercice de la servitude sont portées, selon la nature et le montant de la demande, devant le tribunal d'instance ou de grande instance.

**e) Les dépôts (article L2231-7 du code des transports)**

Dans une distance de moins de cinq mètres de la limite du chemin de fer, aucun dépôt de quelque matière que ce soit ne peut être établi sans autorisation préalable de l'autorité administrative. Lorsque la sécurité et l'intérêt du service ferroviaire le permettent,

cette distance peut être réduite en vertu d'une autorisation délivrée par l'autorité administrative.

Cette autorisation est révocable.

Toutefois, l'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin de fer ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres. (Article L. 2231-7 du Code des transports).

Il est par ailleurs interdit d'établir des dépôts de matières inflammables à moins de 20 mètres d'un chemin de fer « desservi par des machines à feu » (Article 7 de la loi du 15 juillet 1845). Eu égard au fait que le chemin de fer n'utilise plus de locomotive à vapeur, cette servitude n'a en fait plus lieu de s'appliquer.

## AUTRES SERVITUDES POUVANT EXISTER

### 1 Servitudes de visibilité aux abords de passage à niveau

En application de l'article L. 114-1 et suivants du Code de la voirie routière :

Les propriétés riveraines ou voisines des passages à niveau sont susceptibles de supporter des servitudes résultant d'un plan de dégagement institué par arrêté préfectoral.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

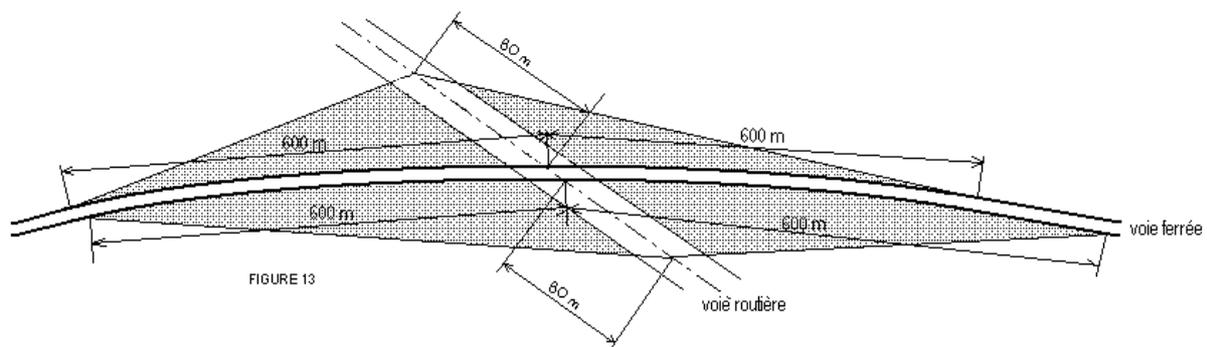
- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'administration, d'opérer la résection des talus, remblais et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vues satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, le service instructeur du permis de construire ou la DDT, soumet à SNCF, pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Une obligation pour les propriétaires riverains des passages à niveau est de réaliser les travaux prescrits par le plan de dégagement institué par arrêté préfectoral.

Cette zone est teintée en gris sur le croquis ci-dessous.



## 2 Servitudes en tréfonds

Conformément aux dispositions des articles L2113-1 et suivants du code des transports, le maître d'ouvrage d'une infrastructure souterraine de transport public ferroviaire peut demander à l'autorité administrative compétente d'établir une servitude d'utilité publique en tréfonds.

La servitude en tréfonds confère à son bénéficiaire le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport.

Cette servitude, qui ne peut être établie qu'à partir de 15 mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, est créée dans les conditions fixées aux articles L2113-2 à L2113-5.

## AUTRES DISPOSITIONS

### 1 Enseignes ou sources lumineuses (Article L2242-4-7° du code des transports)

Il est interdit de laisser subsister, après mise en demeure du Préfet de les supprimer, toutes installations lumineuses et notamment toutes publicités lumineuses au moyen d'affiches, enseignes ou panneaux lumineux ou réfléchissants lorsqu'elles sont de nature à créer un danger pour la circulation des convois en raison de la gêne qu'elles apportent pour l'observation des signaux par les agents des chemins de fer

### 2 Mines (article L2231-3-5° du code des transports)

Il est possible pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et les carrières à proximité des voies ferrées, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant dans chaque cas, la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.

### 3 Travaux (article L2231-3- 3° code des transports)

L'article 3 de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics permet l'occupation temporaire des terrains pour les besoins de la réalisation de travaux ferroviaires. En effet, il prévoit que :

*« Lorsqu'il y a lieu d'occuper temporairement un terrain, soit pour en extraire ou ramasser des matériaux, soit pour y fouiller ou y faire des dépôts de terre, soit pour tout autre objet relatif à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, cette occupation est autorisée par un arrêté du préfet, indiquant le nom de la commune où le territoire est situé,*

*les numéros que les parcelles dont il se compose portent sur le plan cadastral, et le nom du propriétaire tel qu'il est inscrit sur la matrice des rôles.*

*Cet arrêté indique d'une façon précise les travaux à raison desquels l'occupation est ordonnée, les surfaces sur lesquelles elle doit porter, la nature et la durée de l'occupation et la voie d'accès. Un plan parcellaire désignant par une teinte les terrains à occuper est annexé à l'arrêté, à moins que l'occupation n'ait pour but exclusif le ramassage des matériaux ».*

#### **4 Ecoulement des eaux (Article 2231-3 2° du Code des transports)**

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles qu'eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée ; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, il leur est en revanche interdit de déverser leurs eaux usées et résiduelles dans les dépendances du chemin de fer.

### **PROSPECTS SUSCEPTIBLES D'AFPECTER LE DOMAINE FERROVIAIRE**

L'attention des constructeurs est appelée sur le fait qu'au regard de l'application des règles définies par les documents d'urbanisme, le domaine ferroviaire doit être assimilé, non pas à la voie routière, mais à une propriété privée, sous réserve, le cas échéant, des particularités tenant au régime de la domanialité publique.

Les constructeurs ne peuvent, par conséquent, constituer sur le domaine ferroviaire les prospects qu'ils sont en droit de prendre sur la voie routière. Ils sont tenus de se conformer aux dispositions relatives à l'implantation des bâtiments par rapport aux fonds voisins, telles qu'elles sont prévues par le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), ou à défaut, par le règlement national d'urbanisme. En outre, compte tenu des nécessités du service public du chemin de fer, des prospects ne peuvent grever les emprises ferroviaires que dans la mesure où ils sont compatibles avec l'affectation donnée à ces emprises.

Dès lors, tout constructeur qui envisage d'édifier un bâtiment qui prendrait prospect sur le domaine ferroviaire, doit se rapprocher de la Direction Immobilière Territoriale de SNCF. Elle examine alors si les besoins du service public ne s'opposent pas à la création du prospect demandé. Dans l'affirmative, elle conclut, avec le propriétaire du prospect intéressé, une convention aux termes de laquelle elle accepte, moyennant le versement d'une indemnité, de constituer une servitude de non-aedificandi sur la partie du domaine

ferroviaire frappé du prospect en cause.

Si cette servitude affecte un terrain dépendant du domaine public ferroviaire, la convention précitée ne deviendra définitive qu'après l'intervention d'une décision de déclassement en volume des terrains concernés.

## SERVITUDE T4

\*\*\*\*

# SERVITUDE AERONAUTIQUE DE BALISAGE (AERODROMES CIVILS ET MILITAIRES)

\*\*\*\*

## I - GENERALITES

### Législation

- Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble des protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention
- Code des transports :
  - Article L.6351-1
  - Articles L.6351-6 à L.6351-9
  - Articles L.6372-8 à L.6372-10
- Arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques
- Arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes
- Arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne

### Définition

Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Elles comprennent des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs (art. L.6351-1 du code des transports).

Les surfaces de balisage sont des surfaces parallèles et se situant 10 mètres (20 mètres pour les obstacles filiformes) en dessous des surfaces de dégagement aéronautiques (servitude T5).

Elles proviennent d'une étude d'évaluation d'obstacles faite par les services de la navigation aérienne dans la note explicative jointe à la servitude aéronautique de dégagement.

Une liste non exhaustive comprenant les obstacles repérés en X, Y, Z sur un plan avec un numéro et une couleur (vert végétation, rouge tous les autres obstacles artificiels) est fournie en annexe de la servitude aéronautique de dégagement.

Toutefois, le balisage peut être imposé par rapport aux surfaces aéronautiques de dégagement basées sur les infrastructures existantes.

\*\*\*\*

**L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date de XXX**

**Aérodrome de XXX de catégorie XXX**

<b>Bénéficiaires</b>	<b>Gestionnaires</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes :<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique</li><li>◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'État</li><li>◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État</li></ul></li><li>• Les exploitants de ces mêmes aérodromes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les services de l'aviation civile :<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Le direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC)</li><li>◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR)</li></ul></li><li>• Les services de l'aviation militaire</li></ul>

## **II - PROCEDURE D'INSTITUTION**

S'agissant de la procédure d'instauration, de modification ou de suppression de ces servitudes, il convient de se référer à la servitude de type T5 dite « servitude aéronautique de dégagement » qui décrit la procédure d'approbation d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

## **III - EFFETS DE LA SERVITUDE**

L'autorité administrative peut prescrire (article L.6351-6 du code des transports) :

1. Le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;
2. L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
3. La suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Selon l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, un obstacle désigne tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- Qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- Qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- Qui se trouve à l'extérieur de ces surfaces définies et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Les obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, sont déterminés en tenant compte de leurs caractéristiques et des conditions dans lesquelles ils se présentent pour les pilotes. Sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces de dégagement d'un aérodrome, telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006, l'obligation du balisage lumineux et, éventuellement, du balisage par marques, peut être imposée dans les conditions prévues à l'annexe 7 de l'arrêté du 7 juin 2007.

### **Annexe VII de l'arrêté du 7 juin 2007**

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même. La nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présentent les obstacles pour le pilote. Ainsi, la présence d'obstacles non balisés à côté d'obstacles balisés peut-elle être plus dangereuse que l'absence totale de balisage.

La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière.

Sous cette réserve fondamentale, l'outil généralement utilisé pour cette étude à l'intérieur des zones couvertes pour les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement d'un aéroport est constitué par des surfaces dites de balisage, parallèles aux surfaces précitées.

S'agissant d'abord des obstacles massifs et des obstacles minces, ces derniers étant pris alors en compte pour leur hauteur réelle, les surfaces de balisage à considérer sont situées 10 m en dessous des différentes surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

S'agissant maintenant des obstacles filiformes (également pris ici pour leur hauteur réelle), les surfaces de balisage à considérer sont situées 20 m en dessous des différentes surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

Lorsqu'un tronçon d'obstacle filiforme devant être balisé est situé dans une trouée d'aéroport, la partie à baliser comprendra, outre ce tronçon, deux tronçons adjacents de 50 m de longueur au moins. En outre, dans le cas où deux tronçons distants de plus de 100 m seraient à baliser, chacun des deux tronçons adjacents intermédiaires à baliser sera prolongé suivant le cas jusqu'à leur rencontre ou jusqu'au support le plus proche.

Les conditions techniques de réalisation du balisage des obstacles sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile et dans l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne.

### **Financement du balisage et droits**

Sous réserve des dispositions particulières concernant le balisage sur l'emprise de l'aéroport ou concernant certains aéroports non ouverts à la circulation aérienne publique, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'État, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes électriques d'une tension égale ou supérieure à 90 000 volts ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6352-1 du code des transports, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Pour la réalisation de ces balisages, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

L'entretien du balisage incombe à la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage a été effectué. Cet entretien garantit le maintien de la visibilité de l'obstacle dans le temps. Le balisage lumineux est surveillé par la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage a été effectué (télé-surveillance ou procédures d'exploitation spécifiques). Toute défaillance ou interruption du balisage est signalée dans les plus brefs délais à l'autorité territorialement compétente (art. 4 de l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne).

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les obstacles interférant avec les aéroports, espaces, zones ou itinéraires qui le concernent, le ministre de la défense peut accorder une dérogation aux dispositions de l'arrêté de 7 décembre 2010 à la demande de la personne morale ou physique aux

frais de laquelle le balisage est effectué. Cette demande est accompagnée d'un dossier qui justifie les fondements (techniques ou environnementaux) de cette dernière, décrit le balisage souhaité et le cas échéant la durée d'application envisagée, et démontre que la sécurité des aéronefs n'est pas compromise. La décision est alors notifiée à la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage est effectué (art. 5 de l'arrêté du 7 décembre 2010).

### **Amendes encourues**

Les infractions aux dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies de 3 750 € d'amende (art. L.6372-8 du code des transports).

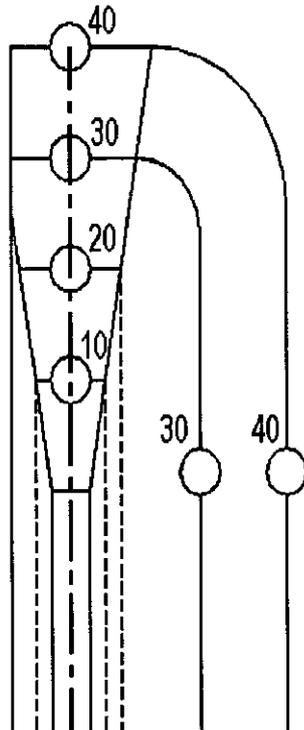
Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article L. 6372-8, sous peine d'une astreinte de 1,50 € à 15 € par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration du délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu par le premier alinéa.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation a été régularisée et que le redevable établit qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui avait été impartit.

En outre, si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes civilement responsables.



## SERVITUDE T5

\*\*\*\*

## SERVITUDE AERONAUTIQUE DE DEGAGEMENT (AERODROMES CIVILS ET MILITAIRES)

\*\*\*\*

### I - GENERALITES

#### Législation

- Code des transports
  - Article L.6350-1
  - Article L.6351-1
  - Articles L.6351-2 à L.6351-5
  
- Code de l'aviation civile
  - Articles R.242-1 et R.242-2
  - Articles D.242-1 à D.242-14

#### Définition

Servitudes créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. Elles sont définies :

- Par un plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) établi pour chaque aéroport, et
- Ou par des mesures provisoires de sauvegarde qui peuvent être mises en œuvre en cas d'urgence, avant d'être reprises dans un PSA approuvé.

\*\*\*\*

L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date du XXX :

Aéroport de XXX

Bénéficiaires	Gestionnaires
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes :               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique</li> <li>◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'État</li> <li>◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État</li> </ul> </li> <li>• Les exploitants de ces mêmes aérodromes (personnes publiques ou privées)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les services de l'aviation civile :               <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Le direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC)</li> <li>◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR)</li> </ul> </li> <li>• Les services de l'aviation militaire</li> </ul>

## II - PROCEDURE D'INSTITUTION

### A - PROCEDURE

#### 1. *Déroulement de la procédure d'élaboration d'un PSA*

- Études préalables visant à déterminer les zones de protection,
- Conférence entre services intéressés,
- Enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Approbation par :
  - **Arrêté du ministre chargé de l'aviation civile**, en accord s'il y a lieu, avec le ministre des armées,
  - Ou **décret en Conseil d'État** si les conclusions de rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont défavorables

Cet arrêté ou ce décret peuvent valoir déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan de servitudes (soit la suppression ou la modification des bâtiments, soit une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain).

#### 2. *Pièces du dossier soumis à l'enquête publiques*

- Un **plan de dégagement** qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles,
- Une **notice explicative** exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes, ainsi que la nature exacte de ces servitudes et les conditions de leur application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures
- Une **liste d'obstacles** dépassant les cotes limites,
- Un **état des signaux, bornes et repères** existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement (dispositifs mis en place, à titre provisoire ou permanent, pour la réalisation des études préalables).

### **3. Procédure d'élaboration de mesures provisoires de sauvegarde**

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais approbation par **arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre des armées.**

S'agissant de mesures transitoires, le délai de validité de cet arrêté est de deux ans au terme desquels ces mesures devront avoir été reprises dans un PSA approuvé.

### **4. Procédure de modification et de suppression d'un PSA**

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais sans enquête publique si la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer des servitudes prévues par le plan.

## **B - INDEMNISATION**

L'article R. 242-3 du code de l'aviation civile rend applicable aux servitudes aéronautiques de dégagement les dispositions des articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des télécommunications en cas de suppression ou de modification de bâtiments.

Lorsque les servitudes entraînent la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, ou encore un changement de l'état initial des lieux générateur d'un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures d'indemnisation est subordonnée à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé des armées. Cette décision est notifiée à l'intéressé comme en matière d'expropriation, par l'ingénieur en chef des bases aériennes compétent (art. D.242-11 du code de l'aviation civile).

Si les propriétaires acceptent d'exécuter eux-mêmes ou de faire exécuter par leur soin les travaux de modification aux conditions proposées, il est passé entre eux et l'administration une convention rédigée en la forme administrative fixant entre autres le montant des diverses indemnités (déménagement, détérioration d'objets mobiliers, indemnité compensatrice du dommage résultant des modifications) (art. D.242-12 du code de l'aviation civile).

En cas d'atténuation ultérieure des servitudes, l'administration peut poursuivre la récupération de l'indemnité, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur aspect primitif équivalent, et cela dans un délai de deux ans à compter de la publication de l'acte administratif entraînant la modification ou la suppression de la servitude. À défaut d'accord amiable, le montant des sommes à recouvrer, qui présentent le caractère d'une créance domaniale, est fixé selon les règles applicables à la détermination des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et le recouvrement en est effectué dans les formes qui seront prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances (art. D242-14 du code de l'aviation civile).

## **C – PUBLICITE (Art. D. 242-6 du code de l'aviation civile)**

Une copie du plan de dégagement approuvé (ou de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde) est déposée à la mairie des communes sur les territoires desquelles sont assises les servitudes.

Avis du dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est grevé de servitudes de dégagement ; s'il en est requis par écrit, il doit répondre par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans un délai de huit jours.

### III - EFFETS DE LA SERVITUDE

Ces servitudes aéronautiques comportent :

- L'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité (lumineux, radioélectriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne,
- L'interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitudes aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative.

Possibilité pour les agents de l'administration et pour les personnes auxquelles elle délègue des droits de pénétrer sur les propriétés privées pour y exécuter des études nécessaires à l'établissement des plans de dégagement, et ce dans les conditions prévues par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 29 décembre 1892 pour les travaux publics (art. D.242-1 du code de l'aviation civile).

Possibilité pour l'administration d'implanter des signaux, bornes et repères nécessaires à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des zones de servitudes (application de la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution des travaux géodésiques et de la loi du 28 mars 1957 concernant la conservation des signaux, bornes et repères) (art. D. 242-1 du code de l'aviation civile).

Obligation de modifier ou de supprimer les obstacles de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de la sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ou de pourvoir à leur balisage. Ces travaux sont exécutés conformément aux termes d'une convention passée entre le propriétaire et le représentant de l'administration. Cette convention précise :

- Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;
- L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;
- L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Obligation de laisser pénétrer sur les propriétés privées les représentants de l'administration pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement du plan de dégagement.

## SERVITUDE T7

\*\*\*\*

# SERVITUDE AERONAUTIQUE A L'EXTERIEUR DES ZONES DE DEGAGEMENT CONCERNANT DES INSTALLATIONS PARTICULIERES

\*\*\*\*

## 1 - GENERALITES

### Législation

- Code des transports : L6352-1
- Code de l'aviation civile : article R.244-1 et articles D.244-2 à D.244-4
- Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation.

### Définition

À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

\*\*\*\*

**Cette servitude s'applique à tout le territoire national.**

\*\*\*\*

### **Gestionnaires:**

- **ministère en chargé de l'aviation civile**
- **ministère en charge de la défense**

## II - PROCEDURE D'INSTITUTION

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation ainsi que la liste des pièces qui doivent être annexées à la demande d'autorisation.

## III - EFFETS DE LA SERVITUDE

### **A - CHAMP D'APPLICATION**

Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées comprennent :

- a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau ;
- b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Sont considérées comme installations toutes constructions fixes ou mobiles.

Sont considérées comme agglomérations les localités figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 (ou son équivalent pour l'outre-mer) et pour lesquelles des règles de survol particulières sont mentionnées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux lignes électriques.

Ne peuvent être soumises à un balisage diurne et nocturne, ou à un balisage diurne ou nocturne, que les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

- 80 mètres, en dehors des agglomérations ;
- 130 mètres, dans les agglomérations ;
- 50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :
  - les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
  - les zones montagneuses ;
  - les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs (bâtiments à usage d'habitation, industriel ou artisanal), il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Le balisage des obstacles doit être conforme aux prescriptions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

## **B- DEMANDE D'AUTORISATION**

Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article R.244-1, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés instituent des procédures spéciales, devront être adressées à la direction départementale des territoires du département dans lequel les installations sont situées. Un récépissé sera délivré.

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires.

La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Lors d'une demande, l'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959, constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris après avis de la commission visée à l'article R. 242-1 du code de l'aviation civile.

## **C - INDEMNISATION**

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

# Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques (PT1)

Les servitudes de catégorie PT1 concernent les servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques :

Afin d'assurer le bon fonctionnement des réseaux, des servitudes sont instituées en application des articles L. 57 à L.62-1 du code des postes et des communications électroniques afin de protéger les centres radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques pouvant résulter du fonctionnement de certains équipements, notamment électriques.

Il convient de distinguer deux régimes :

- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques concernant la défense nationale ou la sécurité publique (articles L.57 à L.62 du code des postes et des communications électroniques);
- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques appartenant à des opérateurs privés (article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques). Cependant, en l'absence de décret d'application de l'article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques, les exploitants des réseaux de communications électroniques ouverts au public ne peuvent bénéficier de servitudes radioélectriques à ce jour.

La servitude a pour conséquence :

- l'obligation de faire cesser les perturbations électromagnétiques : Tout propriétaire ou usager d'une installation électrique produisant ou propageant des perturbations gênant l'exploitation d'un centre de réception est tenu de se conformer aux dispositions qui lui seront indiquées par le ministre en charge de l'exploitation ou du contrôle du centre en vue de faire cesser le trouble;
- l'interdiction faite, dans les zones de protection radioélectrique, aux propriétaires ou usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour les appareils du centre un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec son exploitation;
- l'interdiction, dans les zones de garde radioélectrique, de mettre en service du matériel électrique susceptible de perturber les réceptions radioélectriques ou d'y apporter des modifications sans l'autorisation du ministre en charge de l'exploitation du centre

Cette ressource décrit les générateurs des servitudes de la catégorie PT1, à savoir les centres de réception radioélectrique exploités par les différents départements ministériels ou se trouvant sous la tutelle de l'un d'eux sont classés en trois catégories d'après leur importance, la nature du service qu'ils assurent et leur situation géographique

**Servitude PT1 protégeant les installations de l'aviation civile (DGAC) :** En cas de doute quant à l'application des limitations au droit d'utiliser le sol notamment dans le cadre de l'instruction d'une demande d'autorisation de construire, il convient de consulter le guichet unique de la DGAC (Courriel: [snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr), DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD-82 rue des Pyrénées-75 970 PARIS CEDEX 20), dès qu'un projet de construction, installation se situe sous une de ces servitudes.

# Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat (PT2)

Les servitudes de catégorie PT2 concernent les servitudes de protection des centres radio-électriques d'émission et de réception contre les obstacles  
Elles sont instituées en application des articles L. 54 à L.56-1 du code des postes et des communications électroniques afin de protéger les centres radioélectriques contre les obstacles physiques susceptibles de gêner la propagation des ondes.

Il convient de distinguer deux régimes :

- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques concernant la défense nationale ou la sécurité publique (articles L.54 à L.56 du code des postes et des communications électroniques);
- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques appartenant à des opérateurs privés (article L.56-1 du code des postes et des communications électroniques). Cependant, en l'absence de décret d'application de l'article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques, les exploitants des réseaux de communications électroniques ouverts au public ne peuvent bénéficier de servitudes radioélectriques à ce jour.

Un plan d'établissement des servitudes approuvé par décret fixe les zones qui sont soumises à servitudes.

Quatre types de zone peuvent être créés :

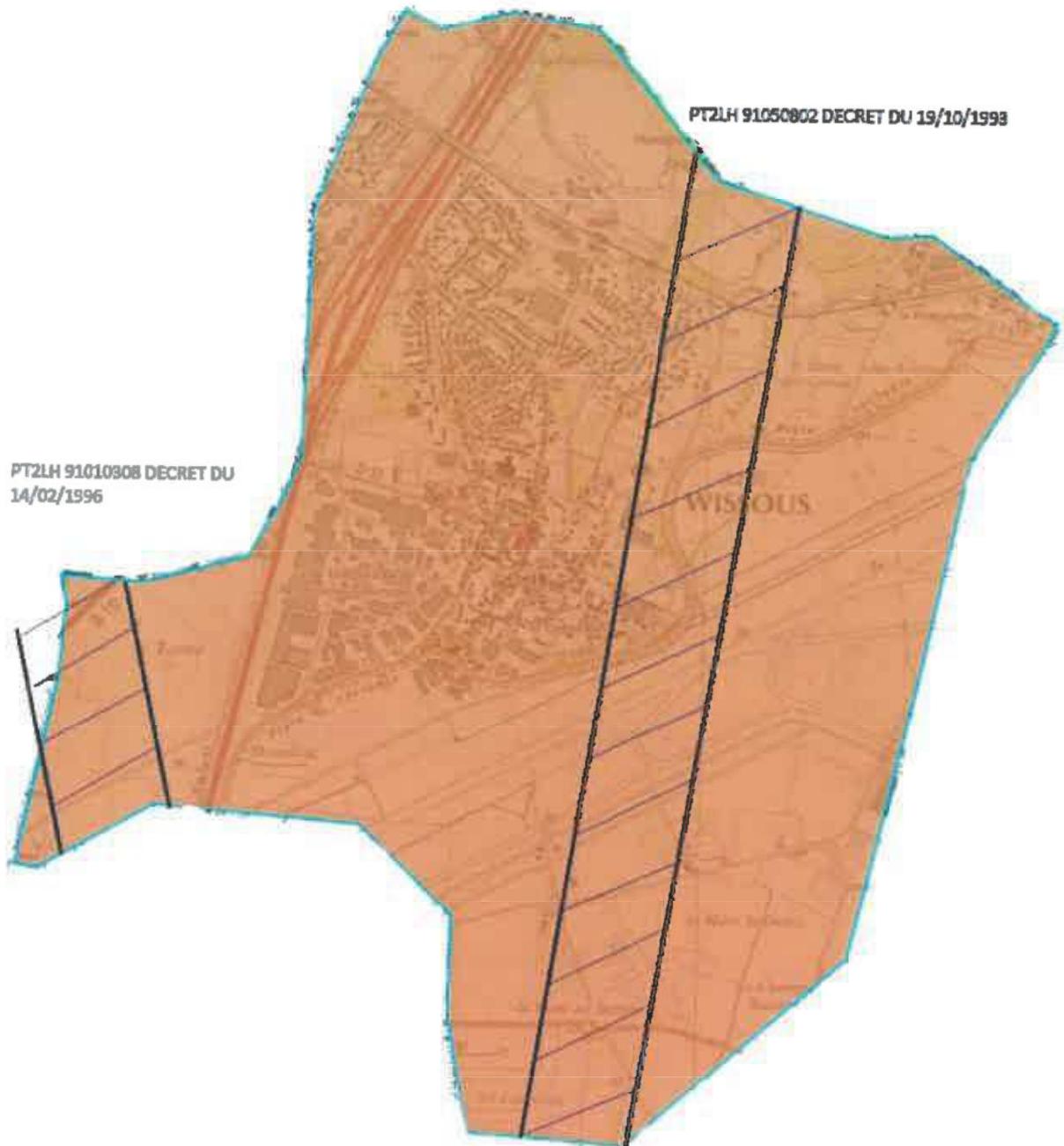
- des zones primaires de dégagement et/ou zones secondaires de dégagement autour de chaque station émettrice ou réceptrice d'ondes radioélectriques utilisant des aériens directifs, ainsi qu'autour des laboratoires et centres de recherches radioélectriques;
- des zones spéciales de dégagement entre deux centres assurant une liaison radioélectrique par ondes de fréquence supérieure à 30 mégahertz (c'est-à-dire de longueur d'onde inférieure à 10 mètres);
- des secteurs de dégagement autour des stations de radiorepérage ou de radionavigation d'émission ou de réception.

La servitude a pour conséquence :

- l'obligation, dans toutes ces zones, pour les propriétaires de procéder si nécessaire à la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature en application des articles 518 et 519 du code civil. A défaut d'accord amiable, l'administration pourra procéder à l'expropriation de ces immeubles;
- l'interdiction, dans toutes ces zones, de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède les cotes fixées par le décret de servitudes sans autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre;
- l'interdiction, dans la zone primaire de dégagement :
- d'une station de sécurité aéronautique ou d'un centre radiogoniométrique, de créer ou de conserver tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquides de toute nature pouvant perturber le fonctionnement de cette installation ou de cette station;

- d'une station de sécurité aéronautique, de créer ou de conserver des excavations artificielles pouvant perturber le fonctionnement de cette station.
- l'interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles situés au-dessus d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission et de réception, sans cependant que la limitation de hauteur imposée à une construction puisse être inférieure à 25 mètres.

**Servitude PT2 protégeant les installations de l'aviation civile (DGAC) :** En cas de doute quant à l'application des limitations au droit d'utiliser le sol notamment dans le cadre de l'instruction d'une demande d'autorisation de construire, il convient de consulter le guichet unique de la DGAC (Courriel: [snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr), DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD-82 rue des Pyrénées-75 970 PARIS CEDEX 20), dès qu'un projet de construction, installation se situe sous une de ces servitudes.





Ma sélection

Protection au titre des abords de monuments historiques (AC1) - Essonne - 91

□ Périmètres MH (intérieurs)

□ Périmètres MH

En date du : 2021-04-02

Propriétaire : DRAC

Ile-de-France

Immeubles classés ou inscrits - Essonne - 91

■ Classé

■ Partiellement classé

■ Partiellement classé-inscrit

■ Inscrit

■ Partiellement inscrit

■ En instance de classement

■ Par défaut

En date du : 2020-10-08

Propriétaire : DRAC

Ile-de-France

Données de référence

Parcelles cadastrales

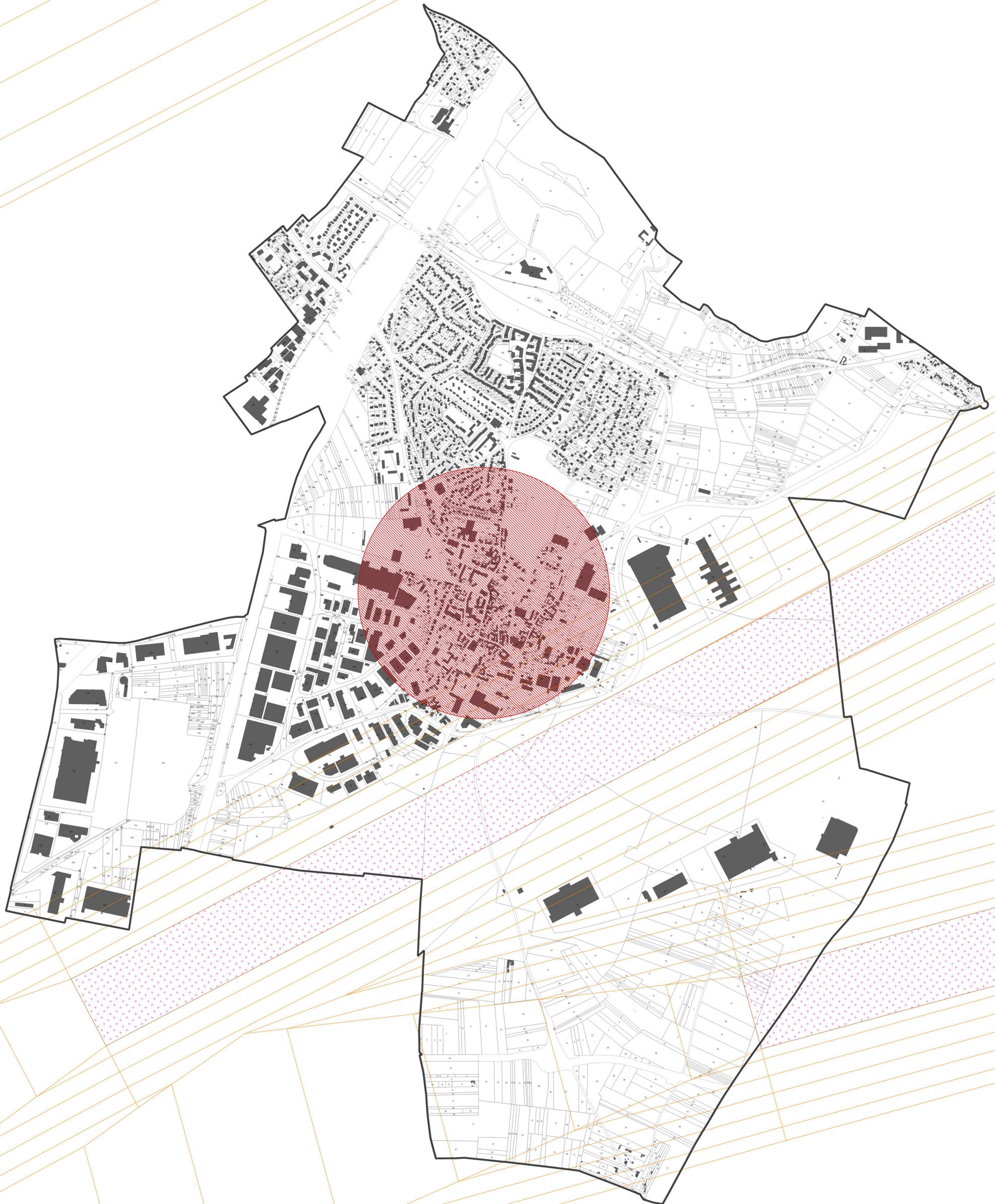
Propriétaire : IGN

Unités administratives

Propriétaire : IGN



Plan des Servitudes d'Utilité Publique



- AC1
- MONUMENTS HISTORIQUES\_500m
- TS
- N\_TS\_ASSIETTE\_SUP\_L\_LFPO
- N\_TS\_GENERATEUR\_SUP\_S\_LFPO
- Surface bâtie
- Limite parcellaire
- Limite communale



**PLU de Wissous**

**Plan de la ZAC des Hauts de  
Wissous**





Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**PREFET DE L'ESSONNE**

**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, Etampes, Etrechy, 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, chargé pour  
l'Essonne



Alain BUCQUET



## ARRETE INTERPREFECTORAL

### APPROUVANT LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE PARIS-ORLY

n° 2012 / 4640

**Les préfets des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne,**

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11;

VU le décret du 6 octobre 1994 du Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly ;

VU le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des Plans d'Exposition au Bruit et Plans de Gêne Sonore des aérodromes et notamment ses dispositions relatives à la détermination des nouvelles valeurs d' indices sonores (Lden) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit des aérodromes ;

VU le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme

VU les arrêtés préfectoraux n° 525 du préfet de l'Essonne et n°2010-6289, n°2011-1067, n°2011-1238 du préfet du Val de Marne créant des secteurs de renouvellement urbain ;

VU l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Orly, en date du 18 décembre 2009, sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone B du projet de Plan d'exposition au bruit ;

VU l'accord exprès du ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, du 20 juillet 2010 pour engager la révision du Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly ;

VU le projet de Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris – Orly comportant un rapport de présentation et un plan au 1/25 000ème datés de décembre 2011 ;

VU l'arrêté interpréfectoral n°2011-1606 bis des préfets des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine en date du 16 mai 2011 prescrivant la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly ;

VU les avis des 38 communes et 11 Établissements Publics de Coopération Intercommunale compétents consultés ;

VU la lettre des préfets des départements du Val-de-Marne, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine en date du 27 octobre 2011 transmettant à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, pour avis, le projet de Plan d'exposition au bruit accompagné des délibérations des communes concernées et des Établissements Publics de Coopération Intercommunale compétents ;

VU l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Orly en date du 17 novembre 2011 transmis à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires le 28 novembre 2011 par le Préfet de la Région Ile de France ;

VU l'avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires du 5 janvier 2012 ;

VU le dossier soumis à enquête publique ;

VU l'arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, n°2012020-0001 du 20 janvier 2012, portant ouverture d'une enquête publique relative à la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-Orly, du 10 février au 23 mars 2012 ;

VU le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête sur la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly, remis au préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris le 4 mai 2012, émettant un avis favorable sans réserve ;

VU la lettre du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris en date du 22 juin 2012 sollicitant l'accord exprès du ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche pour l'approbation, par arrêté interpréfectoral, du Plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de Paris-Orly ;

VU l'accord exprès à l'approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly du ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche ;

**Considérant** que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 nécessite d'être révisé, pour le rendre conforme aux nouvelles dispositions réglementaires, notamment l'utilisation de l'indice Lden et pour tenir compte des évolutions du trafic et des conditions d'exploitation de l'aéroport consécutives à l'abandon du projet de l'une des pistes orientée nord-sud et à l'utilisation marginale de l'autre piste orientée Nord-Sud, dite piste n°2 ;

**Considérant** qu'il convient de limiter la construction et l'urbanisation autour de l'aéroport lorsqu'elles pourraient conduire à exposer de nouvelles populations aux nuisances générées par l'activité aérienne ;

**Considérant** que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 doit être révisé afin qu'il soit mis en conformité avec les dispositions de l'article L. 147-4-1 du code de l'urbanisme ;

**Considérant** qu'aux termes de l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme et des enjeux locaux d'urbanisme, le choix de l'indice Lden 65 pour la zone B permet de limiter l'accroissement de la population dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aérodrome, tout en préservant des perspectives de développement maîtrisé pour les communes concernées ;

**Considérant** la possibilité de création de secteurs de renouvellement urbain (SRU) délimités sur les territoires des communes situés dans la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur préalablement au 20 février 2009, pour permettre de conduire des opérations de réhabilitation et de réaménagement du tissu urbain ;

**Sur proposition** des secrétaires généraux des préfetures du Val-de-Marne et de l'Essonne

## **A R R E T E N T**

### **ARTICLE 1<sup>er</sup>** :

Le plan d'exposition au bruit révisé de l'aérodrome de Paris-Orly, annexé au présent arrêté, est approuvé.

### **ARTICLE 2** :

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone A est fixé à 70 dB(A). L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone B est fixé à 65 dB(A).

### **ARTICLE 3** :

Le plan d'exposition au bruit concerne le territoire des communes suivantes :

#### **Département du Val-de-Marne :**

Ablon sur Seine, Villeneuve-Le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges ;

#### **Département de l'Essonne :**

Athis-Mons, Champlan, Chilly-Mazarin, Crosne, Longjumeau, Massy, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villejust, Wissous.

### **ARTICLE 4** :

Conformément à l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme, dans la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur préalablement au 20 février 2009, les premier, deuxième et cinquième alinéas de l'article L. 147-5 restent applicables.

Cette zone, dite « ancienne zone C », est matérialisée sur la carte du plan d'exposition au bruit. Elle concerne en tout ou partie le territoire des communes listées à l'article 3 du présent arrêté ainsi que les communes suivantes :

**Département du Val-de-Marne :**

Boissy-Saint-Léger, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Limeil-Brévannes, Orly, Rungis, Thiais, Valenton ;

**Département de l'Essonne :**

Crosne, Longjumeau, Savigny-sur-Orge, Saulx-les-Chartreux, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villejust.

Des secteurs de renouvellement urbain peuvent être délimités dans le périmètre de l'« ancienne zone C » pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain, dans les conditions prévues au 5ème alinéa de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme.

**ARTICLE 5 :**

Le Plan d'exposition au bruit comprend :

- un rapport de présentation, avec notamment les données, les objectifs et les mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006,
- un plan à l'échelle 1/25 000 ème faisant apparaître les limites des zones A et B du plan d'exposition au bruit, ainsi que la limite de la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur préalablement au 20 février 2009.

**ARTICLE 6 :**

L'arrêté interpréfectoral du 3 septembre 1975 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly est abrogé.

**ARTICLE 7 :**

Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfetures du Val-de-Marne et de l'Essonne.

Cet arrêté ainsi que le plan d'exposition au bruit approuvé seront notifiés par le préfet de département territorialement compétent aux maires des communes concernées citées aux articles 3 et 4 et aux présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale compétents listés ci-dessous :

**Département du Val-de-Marne :**

Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, Communauté d'agglomération Plaine centrale du Val-de-Marne;

**Département de l'Essonne :**

Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne, Communauté d'agglomération Europ'Essonne, Communauté d'agglomération du Val d'Yerres, Communauté de communes Cœur du Hurepoix, Communauté d'agglomération Sénart Val-de-Seine, Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre.

**ARTICLE 8 :**

Le présent arrêté et le plan d'exposition au bruit seront tenus à la disposition du public à la mairie de chacune des communes concernées citées aux articles 3 et 4, aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents cités à l'article 7 ainsi que dans les préfectures des deux départements concernés.

**ARTICLE 9 :**

Un avis mentionnant les lieux où les documents peuvent être consultés sera inséré dans deux journaux à diffusion régionale ou locale dans chaque département.

**ARTICLE 10 :**

Cet avis devra, dès sa réception, faire l'objet d'un affichage dans chacune des mairies des communes ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale mentionnés aux articles 3, 4 et 7 du présent arrêté. Les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale attesteront de l'accomplissement de cette formalité par un certificat d'affichage adressé au préfet de leur département.

**ARTICLE 11 :**

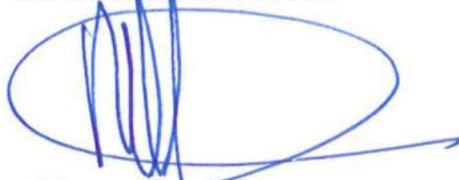
Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours en annulation devant le Conseil d'État selon les dispositions de l'article R-311-1 du Code de Justice Administrative dans le délai de 2 mois à compter de la date de la dernière mesure de publicité.

**ARTICLE 12 :**

Les secrétaires généraux des préfectures du Val-de-Marne et de l'Essonne, les maires des communes concernées et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait le 21 DEC. 2012

Le Préfet du Val-de-Marne



Pierre DARTOUT

Le Préfet de l'Essonne



Michel FUZEAU



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

**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<sup>er</sup> : 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'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 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 ; VILLEMOSSE 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**

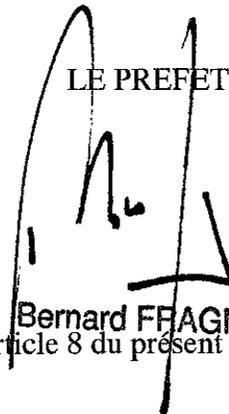
Le présent arrêté ainsi que ses annexes sera mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

- 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'Egly, 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,

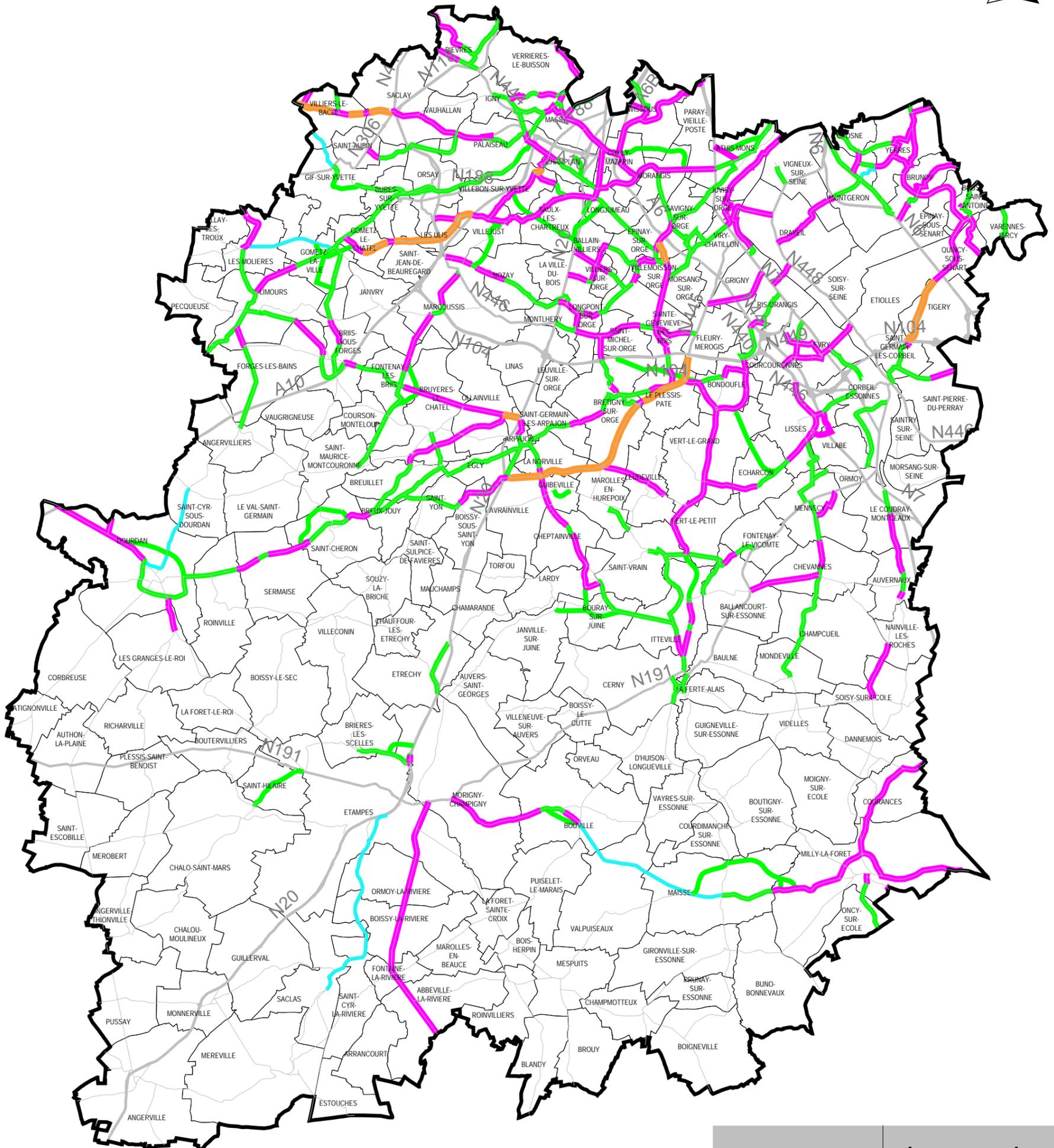


Bernard FRAGNEAU

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



# Classement des Infrastructures de Transpo 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

REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

## ANNEXE 1

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

PREFECTURE DE L'ESSONNE  
Direction des Actions Interministérielles  
Vu pour être annexé à l'arrêté n°  
de ce jour  
A Evry, le  
Le Préfet,



Bernard FRAGNEAU

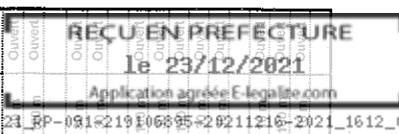
REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (PK-rabaisse pour information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin du tronçon - (PK-rabaisse pour information)	Catégorie sonore du tronçon	Largeur des sections affectées par le bruit	Type de tissu
ABBEVILLE LA RIVIERE	RD 721	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+190)	limite département Loir-et-V. - (12+107)	3	100 m	ouvert
	RD 838	limite communale Forges les Bains/Argersvilliers - (28+39)	RD132 - (28+344)	4	30 m	ouvert
ANGERSVILLIERS	RD 87	RN20 - (0+0)	limite communale Arpaion/Clainville - (0+593)	2	250 m	ouvert
	RD 152	RD449 - (13+117)	limite communale Arpaion/La Norville - (15+455)	4	30 m	ouvert
	RD 182	limite communale Arpaion/Egry - (7+560)	RD183 - sortie agglomération Arpaion - (8+555)	4	30 m	ouvert
	RD 183	RD152 - (0+0)	limite communale Arpaion/Egry - (0+964)	4	30 m	ouvert
	RD 449	RN20/RD287 - (0+0)	limite communale Arpaion/Egry - (0+860)	3	100 m	ouvert
	RD 449	RD152 - (0+860)	limite communale Arpaion/La Norville - (0+860)	4	30 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 97 situé sur le territoire de la commune de OLLAINVILLE dont les limites sont : limite communale Arpaion/Clainville - (0+583)/RD1180 - (0+889)		2	250 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 183 situé sur le territoire de la commune de EGLY dont les limites sont : limite communale Arpaion/Egry - (0+964)/limite communale Egry/Arpaionville - (1+338)		4	30 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de LA NORVILLE dont les limites sont : limite communale Arpaion/La Norville - (0+860)/sortie agglomération La Norville - (1+273)		4	30 m	ouvert
	RD 449	RD 25	limite communale Juvisy sur Orge/Athis Mons - (9+180)	RD118 - (11+221)	4	30 m
ATHIS MONS	RD 25	RD 118 - (11+221)	RN7 - (12+421)	3	100 m	ouvert
	RD 29	limite communale Juvisy sur Orge/Athis Mons - (1+778)	limite communale Athis Mons - (4+1150)	3	100 m	ouvert
	RD 118	entrée agglomération Athis Mons - (1+778)	RN7 - (14+387)	3	100 m	ouvert
	RD 118	RN7 - (14+387)	limite département Val de Mayenne - (17+560)	4	30 m	ouvert
	RD 29	tronçon de la RD 29 situé sur le territoire de la commune de JUVISY SUR ORGE dont les limites sont : limite communale Viny Chaillont/Juvisy sur Orge - (0+399)/limite communale Juvisy sur Orge/Athis Mons - (1+778)		3	100 m	ouvert
	RD 29	tronçon de la RD 118 situé sur le territoire de la commune de PARAY VIELLE POSTE dont les limites sont : limite communale Morange/Paray Vieille Poste - (13+0)/limite communale Paray Vieille Poste/Athis Mons - (14+75)		3	100 m	ouvert
	RD 29	tronçon de la RD 118 situé sur le territoire de la commune de BAREAU D'ATHIS-MONS	RD 250	3	100 m	ouvert
	RD 29	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	entrée agglomération Auvernaux - (4+70)	3	100 m	ouvert
	RD 948	RD 948	RD147 - (6+110)	4	30 m	ouvert
	RD 948	sortie agglomération Auvernaux - (4+970)	RD147 - (6+110)	3	100 m	ouvert
AUVERNAUX	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	3	100 m	ouvert
	RD 948	RD 193 - (8+50)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 948	limite communale Le Coudray Montcaux/Auvernaux - (2+900)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
AVRAINVILLE	RD 19	limite communale Boissey sous St Yon/Avrainville - (6+475)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 19	RD 193 - (8+50)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 193	limite communale Boissey sous St Yon/Avrainville - (6+475)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 449	limite communale Egry/Avrainville - (1+539)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 449	limite communale Guiberville/Avrainville - (1+739)	RD193 - (8+50)	3	100 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 193 situé sur le territoire de la commune de LA NORVILLE dont les limites sont : limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)/limite communale La Norville/Guiberville - (10+417)		2	250 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 183 situé sur le territoire de la commune de EGLY dont les limites sont : limite communale Arpaion/Egry - (0+964)/limite communale Egry/Avrainville - (1+338)		4	30 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de GUIBEVILLE dont les limites sont : limite communale Avrainville/Guiberville - (2+439)/limite communale Guiberville/Cheptainville - (3+119)		3	100 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de GUIBEVILLE dont les limites sont : limite communale La Norville/Cheptainville - (3+119)		3	100 m	ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de GUIBEVILLE dont les limites sont : limite communale La Norville/Cheptainville - (3+119)		3	100 m	ouvert
BALLAINVILLIERS	RD 35	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	sortie agglomération Ballainvilliers - (12+395)	3	100 m	Rue en U
	RD 35	sortie agglomération Ballainvilliers - (12+395)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 35	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 35	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 186	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 186	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 186	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 186	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 186	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
	RD 186	limite communale Montbilly/Ballainvilliers - (11+687)	limite communale Avrainville/La Norville - (10+108)	4	30 m	ouvert
BALLANCOURT SUR ESSONNE	RD 17	limite communale Vert Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	sortie agglomération Ballancourt sur Essonne - (22+550)	4	30 m	ouvert
	RD 17	sortie agglomération Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 74	RN191 - (3+383)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Chevannes - (4+150)	3	100 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
	RD 174	RD174 - (0+0)	RD17 - (1+893)	4	30 m	ouvert
BAULNE	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	sortie agglomération Ballancourt sur Essonne - (22+550)	4	30 m	ouvert
	RD 831	sortie agglomération Ballancourt sur Essonne - (22+550)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
	RD 831	limite communale Verle Le Petit/Ballancourt sur Essonne - (21+50)	limite communale Ballancourt sur Essonne/Fontenay le Vicomte - (22+550)	3	100 m	ouvert
BIEVRES	RD 53	limite département Yvelines - (1+0)	limite communale Baulne/La Ferté Aiais - (0+440)	4	30 m	ouvert
	RD 53	entrée agglomération Bièvres - (3+694)	limite communale Baulne/La Ferté Aiais - (0+440)	4	30 m	ouvert
	RD 117	limite département Yvelines - (3+0)	entrée agglomération Bièvres - (3+694)	3	100 m	ouvert
	RD 117	entrée agglomération Bièvres - (4+59)	RD444 - (5+0)	4	30 m	ouvert
	RD 533	RD53 - (0+0)	RN305 - (2+292)	4	30 m	ouvert
	RD 49	limite communale Ormay la Rivière/Boissy la Rivière - (4+75)	limite communale Buissey la Rivière/Sadras - (5+909)	5	30 m	ouvert
	RD 721	limite communale Ormay la Rivière/Boissy la Rivière - (5+104)	limite communale Boissy la Rivière/Fontaine la Rivière - (6+169)	3	30 m	ouvert
	RD 721	limite communale Ormay la Rivière/Boissy la Rivière - (5+104)	limite communale Boissy la Rivière/Fontaine la Rivière - (6+169)	3	30 m	ouvert
	RD 721	limite communale Ormay la Rivière/Boissy la Rivière - (5+104)	limite communale Boissy la Rivière/Fontaine la Rivière - (6+169)	3	30 m	ouvert
	RD 721	limite communale Ormay la Rivière/Boissy la Rivière - (5+104)	limite communale Boissy la Rivière/Fontaine la Rivière - (6+169)	3	30 m	ouvert





Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (P+abscisse pour l'information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin de tronçon - (P+abscisse pour l'information)	Catégorie sonore du tronçon	Largeur des secours antérieurs par tissu	Type de tissu
BREUX JOUY	RD 116	RD 116 - (0+000)	limite communale Breux/Joye/Breuillet - (1+300)	4	30 m	Ouvert
	RD 19	limite communale Breuille/Breux Joly - (2+857)	limite communale Breux Joly/Yon - (2+728)	4	30 m	Ouvert
	RD 116	sortie agglomération Breux Joly/RD19 - (7+195)	limite communale Breux Joly/Si Chéron - (7+490)	3	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 19 situé sur le territoire de la commune de BREUILLET dont les limites sont : limite communale Breux/Joye/Breuillet - (1+300)/RD 192 - (1+897)					
BRIERES LES SCHELLES	RD 207	limite communale Brières/Étiennes les Scelles - (1+272)	RD 201 - (2+447)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 207 situé sur le territoire de la commune de ÉTIENNES DONT LES LIMITES SONT : limite communale Brières/Étiennes les Scelles - (1+272)					
	tronçon de la RD 191 situé sur le territoire de la commune de BREUILLET dont les limites sont : RD192 - (1+897)/limite communale Breuille/Breux Joly - (2+857)					
	tronçon de la RD 118 situé sur le territoire de la commune de ST CHERON dont les limites sont : limite communale Breux Joly/Si Chéron - (7+490)/entrée agglomération St Chéron - (8+308)					
BRIS SOUS FORGES	RD 97	limite communale Fontenay les Bains/Briss sous Forges - (8+75)	RD 97Z - (8+985)	4	30 m	Ouvert
	RD 97	fin limitation 70 km/h - (8+500)	RD 97Z - (8+985)	3	100 m	Ouvert
	RD 97	limite communale Gometz-la-Ville/Briss-Sous-Forges - (2+400)	limite communale Briss sous Forges/Forges les Bains - (10+693)	4	30 m	Ouvert
	RD 131	RD 24 - (3+745)	RD 24 - (3+745)	4	30 m	Ouvert
BRUNOY	RD 131	limite communale Limours/Briss sous Forges - (3+850)	entrée agglomération Briss sous Forges - (4+985)	3	100 m	Ouvert
	RD 131	entrée agglomération Briss sous Forges - (4+985)	RD 97 - (8+460)	4	30 m	Ouvert
	RD 152	limite communale Forges les Bains/Briss sous Forges - (4+000)	RD 97 - (4+387)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 97 situé sur le territoire de la commune de FORGES LES BAINS dont les limites sont : limite communale Briss sous Forges/Forges les Bains - (10+693)/RD 152 - (10+1085)					
BRUYERES LE CHATEL	RD 82	limite communale Brunoy/Bruyères le Chatel - (2+877)	RD 116 - (2+520)	4	30 m	Ouvert
	RD 97	limite communale Brunoy/Bruyères le Chatel - (2+784)	limite communale Bruyères le Chatel/Fontenay les Bains - (5+300)	3	100 m	Ouvert
	RD 116	RD 97Z/RD 116D - (3+422)	limite communale Bruyères le Chatel/Breuillet - (3+764)	3	100 m	Ouvert
	RD 116D	limite communale Orlainville/Bruyères le Chatel - (2+47)	RD 97 - (3+038)	3	100 m	Ouvert
BURES SUR YVETTE	RD 95	limite communale Bures/Bruyères le Chatel - (2+877)	RD 116 - (2+520)	4	30 m	Ouvert
	RD 98	limite communale Orlainville/Bruyères le Chatel - (2+784)	limite communale Bruyères le Chatel/Fontenay les Bains - (5+300)	3	100 m	Ouvert
	tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de GOMETZ LE CHATEL dont les limites sont : fin limitation 70 km/h - (1+0)/limite 70 km/h - (2+300)					
	tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de GOMETZ LE CHATEL dont les limites sont : limitation 70 km/h - (2+300)/limite communale Gometz le Chatel/Si Jean Beaugard - (2+700)					
CERNY	RD 449	limite communale Cerny/la Ferté Athis - (14+15)	RD 191 - (15+9)	4	30 m	Ouvert
	RD 449	limite communale La Ferté Athis/Cerny - (15+850)	limite communale Cerny/la Ferté Athis - (15+170)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 31 situé sur le territoire de la commune de ITTEVILLE dont les limites sont : RD 448 - (0+0)/limite 70 km/h - (1+300)					
	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de ITTEVILLE dont les limites sont : sortie agglomération Itteville - (12+865)/RD 31 - (13+965)					
CHALO-SAINTE-MARS	RD 153	limite communale Chalosse/Saint-Hilaire - RN 191	RD 82	4	30 m	Ouvert
	RD 948	limite communale Mondoville/Champcuell - (18+815)	limite communale Champcuell/Chevannes - (19+265)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 153 situé sur le territoire de la commune de CHEVANNES dont les limites sont : limite communale Champcuell/Chevannes - (19+265)/sortie agglomération Chevannes - (20+770)					
	tronçon de la RD 848 situé sur le territoire de la commune de SOISY SUR ESCOLE dont les limites sont : limite communale Champcuell/Soisy sur Ecole - (8+528)/RD 93 - (10+820)					



Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (PR+associés pour information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin du tronçon - (PR+abaisse pour information)	Catégorie sonore du tronçon	Largeur des sections affectées par le bruit	Type de tronçon
DRAVEL	RD 31	limite communale Ris Orange/Draavel - (2+358)	limite communale Draelv/Vignoux sur Seine - (2+184)	3	100 m	Ouvert
	RD 931	limite communale Ris Orange/Draavel - (2+358)	limite communale Draelv/Vignoux sur Seine - (2+184)	3	100 m	Ouvert
	RD 931	limite communale Ris Orange/Draavel - (2+358)	limite communale Draelv/Vignoux sur Seine - (2+184)	3	100 m	Ouvert
	RD 931	limite communale Ris Orange/Draavel - (2+358)	limite communale Draelv/Vignoux sur Seine - (2+184)	3	100 m	Ouvert
ECHARCON	RD 26	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	3	100 m	Ouvert
	RD 26	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	3	100 m	Ouvert
	RD 26	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	3	100 m	Ouvert
	RD 26	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	limite communale Vert le Grand/Echarcon - (1+9)	3	100 m	Ouvert
EGLY	RD 192	limite communale Breuil/Egley - (4+428)	limite communale Egley/Breuil - (4+51)	4	30 m	Ouvert
	RD 192	limite communale Breuil/Egley - (4+428)	limite communale Egley/Breuil - (4+51)	4	30 m	Ouvert
	RD 192	limite communale Breuil/Egley - (4+428)	limite communale Egley/Breuil - (4+51)	4	30 m	Ouvert
	RD 192	limite communale Breuil/Egley - (4+428)	limite communale Egley/Breuil - (4+51)	4	30 m	Ouvert
EPINAY SOUS SENART	RD 94	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	3	100 m	Ouvert
	RD 94	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	3	100 m	Ouvert
	RD 94	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	3	100 m	Ouvert
	RD 94	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	limite communale Brunoy/Epiney sous Senart - (5+125)	3	100 m	Ouvert
EPINAY SUR ORGE	RD 25	RD 117 - (0+0)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 117	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 189	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 257	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
	RD 25	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	limite communale Epiney sur Orge/Savigny sur Orge - (6+400)	3	100 m	Ouvert
ETAMPES	RD 49	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	5	10 m	Ouvert
	RD 49B	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	5	10 m	Ouvert
	RD 207	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	5	10 m	Ouvert
	RD 207	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	5	10 m	Ouvert
ETOLLES	RD 202	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	3	100 m	Ouvert
	RD 202	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	3	100 m	Ouvert
	RD 202	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	3	100 m	Ouvert
	RD 202	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	3	100 m	Ouvert
ETRECHY	RD 146	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
	RD 146	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
	RD 146	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
	RD 146	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
EVRY	RD 91	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
	RD 91	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
	RD 91	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
	RD 91	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	limite communale Etampes/Origny la Rivière - (2+210)	4	30 m	Ouvert
FLEURY MEROIS	RD 19	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	2	30 m	Ouvert
	RD 19	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	2	30 m	Ouvert
	RD 19	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	2	30 m	Ouvert
	RD 19	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	limite communale Fleury Mercois/Fontaine la Rivière - (8+168)	2	30 m	Ouvert
FONTAINE LA RIVIERE	RD 71	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	3	100 m	Ouvert
	RD 71	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	3	100 m	Ouvert
	RD 71	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	3	100 m	Ouvert
	RD 71	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	limite communale Fontaine la Rivière/Abbeville la Rivière - (8+168)	3	100 m	Ouvert

Communes	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (P-R+abscisse pour information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin du tronçon - (P-R+abscisse pour information)	Catégorie somme du tronçon	largeur des sections affectées par le bruit	Type de tissu
FORGES LES BAINS	RD 3	Limite communale Fontenay-Les-Bains/Saint-Maurice-Montcaumon - (0+800)	Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (1+500)	4	30 m	Ouvert
	RD 3	Limite communale Fontenay-Les-Bains/Courson-Montleloy - (1+700)	Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (2+500)	4	30 m	Ouvert
	RD 3	Limite communale Fontenay-Les-Bains/Courson-Montleloy - (2+800)	RD 97 - (4+752)	4	30 m	Ouvert
	RD 97	RD 97 - (4+752)	entrée agglomération Be-Air - (6+929)	4	30 m	Ouvert
	RD 97	Limite communale Bruyères le Châtel/Fontenay-Les-Bains - (5+300)	entrée agglomération Be-Air - (6+513)	3	100 m	Ouvert
	RD 97	entrée agglomération Be-Air - (6+513)	Limite communale Fontenay-Les-Bains/Les Forges - (8+75)	4	30 m	Ouvert
	RD 3	tronçon de la RD 3 situé sur le territoire de la commune de SAINT MAURICE MONTCAUMON dont les limites sont : RD 27 - (0+000)/Limite communale Fontenay-Les-Bains/Saint-Maurice-Montcaumon - (0+800)	Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (1+500)	4	30 m	Ouvert
	RD 3	tronçon de la RD 3 situé sur le territoire de la commune de COURSON MONTELOUP dont les limites sont : Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (1+500)/Limite communale Fontenay-Les-Bains/Courson-Montleloy - (1+700)	Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (2+500)/Limite communale Fontenay-Les-Bains/Courson-Montleloy - (2+900)	4	30 m	Ouvert
	RD 3	tronçon de la RD 3 situé sur le territoire de la commune de COURSON MONTELOUP dont les limites sont : Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (1+500)/Limite communale Fontenay-Les-Bains/Courson-Montleloy - (2+900)	Limite communale Courson-Montleloy/Fontenay-Les-Bains - (2+500)/Limite communale Fontenay-Les-Bains/Courson-Montleloy - (2+900)	4	100 m	Ouvert
	RD 3	tronçon de la RD 3 situé sur le territoire de la commune de JANNERY dont les limites sont : limite communale Jannery/Fontenay Les Bains - (8+193)/limite communale Marcoussis/Sannay - (7+191)	Limite communale Fontenay-Les-Bains / Bruyères le Châtel - (8+193)	3	30 m	Ouvert
FORGES LES BAINS	RD 17	RD 3 - Déviation de Be Air - (8+193)	Limite communale Fontenay-Les-Bains / Bruyères le Châtel - (8+193)	4	30 m	Ouvert
	RD 17	Limite communale Balaucourt sur Essonne/Fontenay, le Vicomte - (22+550)	RD 191 - (22+1350)	3	100 m	Ouvert
	RD 97	tronçon de la RD 17 situé sur le territoire de la commune de BAILLANCOURT SUR ESSONNE dont les limites sont : entrée agglomération Balaucourt sur Essonne - (21+522)/limite communale Balaucourt sur Essonne - (22+550)	RD 191 - (22+1350)	3	100 m	Ouvert
	RD 152	Limite communale Brès les Forges/Forges les Bains - (1+752)	RD 192 - (10+1069)	4	30 m	Ouvert
	RD 838	Limite communale Limours/Forges les Bains - (22+100)	Limite communale Forges les Bains/Brès sous Forges - (4+000)	3	100 m	Ouvert
	RD 838	RD 97 - (22+150)	RD 97 - (22+150)	3	30 m	Ouvert
	RD 888	Limite communale Limours/Forges les Bains - (22+263)	Limite communale Forges les Bains/Arçayville - (29+39)	4	30 m	Ouvert
	RD 888	Limite communale Limours/Forges les Bains - (22+263)	Limite département Yvelines - (22+704)	4	30 m	Ouvert
	RD 888	tronçon de la RD 152 situé sur le territoire de la commune de BRÉS SOUS FORGES dont les limites sont : limite communale Forges les Bains/Brès sous Forges - (4+000)/RD 97 - (4+387)	Limite département Yvelines - (22+704)	4	30 m	Ouvert
	RD 888	tronçon de la RD 838 situé sur le territoire de la commune de LIMOURS dont les limites sont : RD 988 - (21+171)/limite communale Limours/Forges les Bains - (22+100)	Limite communale Forges les Bains - (22+263)	3	100 m	Ouvert
GIF SUR YVELTE	RD 40	Limite communale Gometz la Ville/Gif sur Yvette - (6+960)	Limite communale Gif sur Yvette/Gometz la Ville - (7+384)	5	10 m	Ouvert
	RD 95	Limite communale Bures sur Yvette/Gif sur Yvette - (2+939)	RD 806 - (6+369)	4	30 m	Ouvert
	RD 95	RD 95 - (6+366)	Limite communale Gif sur Yvette/Villiers le Bâcle - (6+75)	5	30 m	Ouvert
	RD 128	Limite communale St Aubin/Gif sur Yvette - (0+350)	RD 4/limite communale Gif sur Yvette/Crisay - (2+0)	4	30 m	Ouvert
	RD 40	tronçon de la RD 40 situé sur le territoire de la commune de GOMETZ LA VILLE dont les limites sont : limite communale Gif sur Yvette/Gometz la Ville - (7+384)/RD 988 - (8+670)	Limite communale Bures sur Yvette/Gif sur Yvette - (2+939)	5	10 m	Ouvert
	RD 40	tronçon de la RD 95 situé sur le territoire de la commune de BURES SUR YVELTE dont les limites sont : limite communale Bures sur Yvette - (0+893)/limite communale Bures sur Yvette/Gif sur Yvette - (2+939)	Limite communale Bures sur Yvette/Gif sur Yvette - (2+939)	4	30 m	Ouvert
	RD 131	tronçon de la RD 128 situé sur le territoire de la commune de ST ALBIN dont les limites sont : RD 806 - (6+369)/limite communale St Aubin/Gif sur Yvette - (0+350)	Limite communale Gometz la Ville/Gif sur Yvette - (6+960)	5	10 m	Ouvert
	RD 40	Limite communale Les Moteles/Gometz la Ville - (5+991)	RD 988 - (8+670)	5	10 m	Ouvert
	RD 40	Limite communale Gif sur Yvette/Gometz la Ville - (7+384)	Limite communale Gometz la Ville/Brès-Sous-Forges - (2+400)	4	30 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Gometz la Ville/Limours - (18+330)	Limite communale Gometz la Ville/Limours - (18+330)	4	30 m	Ouvert
GOMETZ LA VILLE	RD 40	tronçon de la RD 131 situé sur le territoire de la commune de BRÉS SOUS FORGES dont les limites sont : Limite communale Gometz la Ville/Brès-Sous-Forges - (2+400)/RD 24 - (6+748)	RD 24 - (6+748)	4	30 m	Ouvert
	RD 40	tronçon de la RD 988 situé sur le territoire de la commune de LIMOURS dont les limites sont : limite communale Gometz la Ville/Limours - (18+330)/limite communale Limours/Forges les Bains - (2+939)	RD 408	4	100 m	Ouvert
	RD 131	RD 131	RD 40	4	30 m	Ouvert
	RD 988	Deviation de Gometz-la-Ville	RD 40	4	30 m	Ouvert
	RD 988	Deviation de Gometz-la-Ville	RD 40	4	30 m	Ouvert
	RD 35	RD 988 - (0+0)	In limitation 70 kmh - (1+0)	3	100 m	Ouvert
	RD 35	In limitation 70 kmh - (2+300)	In limitation 70 kmh - (2+300)	2	250 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	Limite communale Gometz le Châtel/S Jean Beauregard - (2+700)	3	100 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	Limite communale Gometz le Châtel/Gometz la Ville - (13+462)	4	30 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	RD 35	4	30 m	Ouvert
GOMETZ LE CHATEL	RD 35	RD 988 - (0+0)	In limitation 70 kmh - (1+0)	3	100 m	Ouvert
	RD 35	In limitation 70 kmh - (2+300)	In limitation 70 kmh - (2+300)	2	250 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	Limite communale Gometz le Châtel/S Jean Beauregard - (2+700)	3	100 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	Limite communale Gometz le Châtel/Gometz la Ville - (13+462)	4	30 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	RD 35	4	30 m	Ouvert
	RD 35	In limitation 70 kmh - (1+0)	In limitation 70 kmh - (1+0)	3	100 m	Ouvert
	RD 35	In limitation 70 kmh - (2+300)	In limitation 70 kmh - (2+300)	2	250 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	Limite communale Gometz le Châtel/S Jean Beauregard - (2+700)	3	100 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	Limite communale Gometz le Châtel/Gometz la Ville - (13+462)	4	30 m	Ouvert
	RD 988	Limite communale Bures sur Yvette/Gometz le Châtel - (11+748)	RD 35	4	30 m	Ouvert
GRIGNY	RD 310	Limite communale Ris Orange/Gigny - (0+180)	RD 445 - (2+1389)	3	100 m	Ouvert
	RD 331	Limite communale Vihy/Chailly/Gigny - (3+517)	RD 7 - (3+1092)	4	30 m	Ouvert
	RD 310	tronçon de la RD 310 situé sur le territoire de la commune de RIS ORANGIS dont les limites sont : RNT - (0+0)/limite communale Ris Orange/Gigny - (0+180)	RD 445 - (2+1389)	3	100 m	Ouvert
	RD 19	Limite communale La Naville/Guberville - (10+412)	Limite communale Guberville/la Naville - (10+518)	2	250 m	Ouvert
	RD 449	Limite communale La Naville/Guberville - (1+699)	Limite communale Guberville/Vyranville - (1+739)	3	100 m	Ouvert
	RD 449	Limite communale Avarville/Guberville - (2+439)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+119)	3	100 m	Ouvert
	RD 449	Limite communale Avarville/Guberville - (2+439)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+569)	3	250 m	Ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 19 situé sur le territoire de la commune de LA NOYVILLE dont les limites sont : Limite communale Guberville/la Naville - (10+518)/limite communale La Naville/Arçayville - (3+119)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+119)	2	250 m	Ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de AYGANVILLE dont les limites sont : limite communale Guberville/Vyranville - (1+739)/limite communale Avarville/Guberville - (2+439)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+119)	3	100 m	Ouvert
	RD 449	tronçon de la RD 449 situé sur le territoire de la commune de CHEFFAINVILLE dont les limites sont : limite communale Guberville/Chaplainville - (3+119)/limite communale Cheffainville/Guberville - (3+344)	RD 26	3	100 m	Ouvert
GUBERVILLE	RD 60	RD 449 - (3+900)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 60 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 117 - (4+579)/in limitation 50 kmh - (5+250)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 117 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 60 - (5+0)/limite communale Massy/Palaisseau - (6+280)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 60 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 117 - (4+579)/in limitation 50 kmh - (5+250)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 117 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 60 - (5+0)/limite communale Massy/Palaisseau - (6+280)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 60 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 117 - (4+579)/in limitation 50 kmh - (5+250)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 117 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 60 - (5+0)/limite communale Massy/Palaisseau - (6+280)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 60 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 117 - (4+579)/in limitation 50 kmh - (5+250)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 117 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 60 - (5+0)/limite communale Massy/Palaisseau - (6+280)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	tronçon de la RD 60 situé sur le territoire de la commune de MASSY dont les limites sont : RD 117 - (4+579)/in limitation 50 kmh - (5+250)	Limite communale Guberville/Chaplainville - (3+344)	4	30 m	Ouvert





Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (PR-abscisse pour information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin du tronçon - (PR-abscisse pour information)	Catégorie sonore du tronçon	largeur des sections affectées par le bruit	Type de tronçon
LONGPONT SUR ORGE	RD 25	RD133 - (0+0)	entrée agglomération Longpont sur Orge - (0+328)	4	30 m	Ouvert
	RD 25	sortie agglomération Longpont sur Orge - (1+285)	sortie agglomération Longpont sur Orge - (1+285)	3	100 m	Rue en U
	RD 25	sortie agglomération Longpont sur Orge - (1+285)	sortie agglomération Longpont sur Orge - (1+285)	4	30 m	Ouvert
	RD 46	limite communale Montlhéry/Longpont sur Orge - (1+553)	limite communale Longpont sur Orge/St Michel sur Orge - (2+441)	3	100 m	Ouvert
	RD 133	limite communale Montlhéry/Longpont sur Orge - (0+175)	limite communale Longpont sur Orge/Montlhéry - (0+350)	4	30 m	Ouvert
	RD 133	limite communale Montlhéry/Longpont sur Orge - (0+977)	RD28 - limite communale Longpont sur Orge/Montlhéry - (1+173)	3	100 m	Ouvert
	RD 133	limite communale Montlhéry/Longpont sur Orge - (1+225)	RD28 - limite communale Longpont sur Orge/Montlhéry - (1+918)	3	100 m	Ouvert
	tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de BALLAINVILLIERS	limite communale Montlhéry/Ballainvilliers - (11+687)	sortie agglomération Ballainvilliers - (12+920)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de BALLAINVILLIERS	limite communale Montlhéry/Ballainvilliers - (12+920)	limite communale Ballainvilliers/Villiers sur Orge - (13+300)	3	100 m	Ouvert
	tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de BALLAINVILLIERS	limite communale Ballainvilliers - (12+920)	limite communale Ballainvilliers/Villiers sur Orge - (13+300)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 133 situé sur le territoire de la commune de MONTLHERY	limite communale Longpont sur Orge/Montlhéry - (0+350)	RD351 - (0+525)	4	30 m	Ouvert
	tronçon de la RD 133 situé sur le territoire de la commune de MONTLHERY	limite communale Longpont sur Orge/Montlhéry - (0+350)	limite communale Longpont sur Orge - (0+977)	3	100 m	Ouvert
	tronçon de la RD 133 situé sur le territoire de la commune de MONTLHERY	limite communale Longpont sur Orge/Montlhéry - (1+919)	limite communale Longpont sur Orge - (0+977)	3	100 m	Ouvert
	RD 837	limite communale Valpèzeux/Maïsse - (11+234)	RD448 - (15+180)	5	10 m	Ouvert
	RD 837	tronçon de la RD 837 situé sur le territoire de la commune de VALPÈZEUX	limite communale Maïsse/Milly la Forêt - (17+800)	4	30 m	Ouvert
	RD 3	tronçon de la RD 837 situé sur le territoire de la commune de VALPÈZEUX	limite communale Valpèzeux/Maïsse - (11+234)	5	10 m	Ouvert
	RD 3	tronçon de la RD 837 situé sur le territoire de la commune de MULLY LA FORET	limite communale Maïsse/Milly la Forêt - (27+605)	3	100 m	Ouvert
	RD 3	Deviation nord de Maïsse	limite communale Maïsse - Milly la Forêt	4	30 m	Ouvert
	MARCOUSSIS	RD 3	limite communale Marcoussis/Janvry - (7+181)	RD24 - (8+487)	3	100 m
RD 3		limite communale Marcoussis/Janvry - (7+181)	limitation 70 km/h - (9+400)	4	30 m	Ouvert
RD 3		100 m avant RN448 - (11+150)	100 m avant RN448 - (11+150)	3	100 m	Ouvert
RD 35		RD448 - (5+300)	RD448 - (11+287)	4	30 m	Ouvert
RD 35		limite communale Nozay/Marcoussis - (6+954)	limite communale Marcoussis/Villejust - (5+450)	3	100 m	Ouvert
tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de VILLEJUST		limite communale Marcoussis/Villejust - (6+954)	limite communale Marcoussis/Nozay - (7+420)	3	100 m	Ouvert
tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de NOZAY		limite communale Villejust/Nozay - (6+189)	limite communale Villejust/Nozay - (6+189)	3	100 m	Ouvert
tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de NOZAY		limite communale Nozay - (6+500)	limite communale Nozay/Nozay - (6+500)	4	30 m	Ouvert
tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de NOZAY		limite communale Nozay - (6+500)	limite communale Nozay/Marcoussis - (6+954)	3	100 m	Ouvert
RD 8		RD26 - (2+695)	limite communale Marolles en Hurepoix/St Vrain - (4+180)	4	30 m	Ouvert
MAROLLES EN HUREPOIX	RD 18	limite communale La Novalle/Marolles en Hurepoix - (12+434)	limite communale Marolles en Hurepoix/Bretigny sur Orge - (13+520)	2	250 m	Ouvert
	RD 17	RD9 - (65+809)	limite communale Marolles en Hurepoix/Endeville - (28+800)	3	100 m	Ouvert
	tronçon de la RD 19 situé sur le territoire de la commune de BRETAGNY SUR ORGE	limite communale Marolles en Hurepoix/Bretigny sur Orge - (13+520)	limite communale Marolles en Hurepoix/Bretigny sur Orge - (13+520)	2	250 m	Ouvert
	RD 60	limite communale Irvy/Massy - (4+455)	RD117 - (4+575)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	limitation 50 km/h - (5+250)	limitation 50 km/h - (5+250)	3	100 m	Ouvert
MASSY	RD 60	limitation 70 km/h - (5+800)	limitation 70 km/h - (5+800)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	limitation 50 km/h - (6+700)	limitation 50 km/h - (6+700)	3	100 m	Ouvert
	RD 117	RD90 - (5+0)	limite département Hauts de Seine - (8+0)	4	30 m	Ouvert
	RD 120	RD117 - (0+0)	limite communale Massy/Palaiseau - (6+280)	4	30 m	Ouvert
	RD 120	RD158 - (1+430)	limite communale Massy/Chilly Mazarin - (5+0)	3	100 m	Ouvert
	RD 120E	RD196E - (2+19)	RD120 - (2+497)	4	30 m	Ouvert
	RD 121	début rue en U - (0+19)	fin rue en U - (0+600)	4	30 m	Ouvert
	RD 158	limite communale Palaiseau/Massy - (0+740)	limite département Hauts de Seine - (1+695)	3	100 m	Ouvert
	RD 196E	RD120 - (2+19)	RD120E - (2+419)	4	30 m	Ouvert
	RD 196E	RD120E - (2+419)	RD90 - (2+747)	3	100 m	Ouvert
MENNECY	RD 137	tronçon de la RD 120 situé sur le territoire de la commune de CHILLY MAZARIN	limite communale Massy/Chilly Mazarin - (5+0)	3	100 m	Ouvert
	RD 163	entrée agglomération Mennecy - (6+800)	entrée agglomération Mennecy - (6+800)	4	30 m	Ouvert
	RD 163	limite communale Chevannes/Mennecy - (21+935)	entrée agglomération Mennecy - (22+55)	3	100 m	Ouvert
	RD 193D	entrée agglomération Mennecy - (22+55)	limite communale Mennecy/Lisses - (26+0)	4	30 m	Ouvert
MULLY LA FORET	RD 142	RD191 - (0+0)	RD153 - (1+909)	3	100 m	Ouvert
	RD 372	RD142E - (0+540)	limite département Seine et Marne - (0+770)	3	100 m	Ouvert
	RD 837	limite communale Contramaison/Milly la Forêt - (18+140)	RD937 - (19+990)	3	100 m	Ouvert
	RD 948	limite communale Maïsse/Milly la Forêt - (17+800)	fin rue en U - (20+300)	3	100 m	Ouvert
RD 948	fin rue en U - (20+300)	fin rue en U - (20+300)	4	30 m	Ouvert	
Deviation nord de Maïsse	limite communale Maïsse - Milly la Forêt	limite communale Milly la Forêt/Chicy sur Ecole - (23+965)	4	30 m	Ouvert	



Communes concernées	Nom de l'infrastructure (ou description de l'infrastructure concernée)	Début du tronçon : (PR+abscisse pour l'information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin de tronçon : (PR+abscisse pour l'information)	Catégorie nature du tronçon	largeur des aérodromes par le profil	Type de travaux
CENCY SUR ECOLE	RD 948	limite communale MILLY LA FORET/Orsay sur Yvette - (20+885)	limite département Seine et Marne - (22+753)	4	30 m	Ouvert
ORMOY	RD 137	limite communale Corbeil Essonnes/Ormois - (4+115)	FR 4.340 - (4+340)	4	30 m	Ouvert
ORMOY LA RIVIERE	RD 49 RD 721	tronçon de la RD 137 situé sur le territoire de la commune de MENECY dont les limites sont : entrée agglomération Mennecy - (6+600)/RD 153 - (7+457) limite communale Elampas/Ormois la Rivière - (2+210) limite communale Elampas/Ormois la Rivière - (2+913)	limite communale Ormois la Rivière/Boissy la Rivière - (4+75) limite communale Ormois la Rivière/Boissy la Rivière - (5+104)	5	10 m	Ouvert
ORSAY	RD 95 RD 128 RD 998	RD 95 - (0+0) RD 128 - limite communale Gif sur Yvette/Orsay - (2+0) RD 998 - limite communale Villebon sur Yvette/Orsay - (7+0)	limite communale Orsay/Bures sur Yvette - (0+863) limite communale Orsay/Palaiseau - (9+0) limite communale Orsay/Bures sur Yvette - (9+546)	4	30 m	Ouvert
	RD 117	tronçon de la RD 35 situé sur le territoire de la commune de LES ULIS dont les limites sont : limite communale St Jean Baptiste/Les Ulis - (9+350)/RN 449 - (4+882) tronçon de la RD 95 situé sur le territoire de la commune de BURES SUR YVETTE dont les limites sont : limite communale Orsay/Bures sur Yvette - (0+863)/limite communale Bures sur Yvette/Gif sur Yvette - (2+939) tronçon de la RD 128 situé sur le territoire de la commune de GIF SUR YVETTE dont les limites sont : limite communale St Aubin/Gif sur Yvette - (0+350)/RN 449 - (4+882) tronçon de la RD 218 situé sur le territoire de la commune de LES ULIS dont les limites sont : RN 446 - (0+0)/limite communale Les Ulis/Villejust - (1+0)	limite communale Bures sur Yvette/Gif sur Yvette - (2+939) limite communale Gif sur Yvette/Orsay - (2+0)	4	30 m	Ouvert
PALaiseau	RD 36 RD 36 RD 36 RD 36G RD 117 RD 117 RD 128 RD 156 RD 988	RD 117 - (0+0) RD 36 - (2+560) RD 36 - (3+775) RD 36G - (2+40) RD 117 - (0+0) RD 117 - (0+0) RD 128 - limite communale Orsay/Palaiseau - (3+0) RD 156 - (0+0) RD 988 - (0+0)	liaison A10 - (2+560) RD 128 - (3+775) limite communale Palaiseau/Vauhallan - (4+0) RD 36G - (2+40) RD 36 - (0+0) RD 36 - (0+0)	4	30 m	Ouvert
PARAY VIEILLE FOSTE	RD 118 RD 167A	tronçon de la RD 59 situé sur le territoire de la commune de VILLEBON SUR YVETTE dont les limites sont : RD 118 - (6+400)/RD 591 - (6+900) tronçon de la RD 591 situé sur le territoire de la commune de CHAMPLAN dont les limites sont : RN 168-A10 - (0+0)/RD 599 - (0+1227)	limite communale Paray Vieille Foste/Athis Mors - (14+75) limite département Val de Marne - (10+1055)	3	100 m	Ouvert
QUINCY SOUS SENART	RD 33 RD 330	limite communale Marangis/Paray Vieille Foste - (13+0) limite département Val de Marne - (10+0)	limite communale Paray Vieille Foste/Athis Mors - (14+75) limite département Val de Marne - (10+1055)	3	100 m	Ouvert
	RD 31	limite communale Trappes/Quincy sous Senart - (5+0) limite communale Ebouisy St Antoine/Quincy sous Senart - (0+41)	limite communale Quincy sous Senart/Boissy St Antoine - (7+88) limite département Seine et Marne - (2+339)	3	100 m	Ouvert
	RD 310	tronçon de la RD 330 situé sur le territoire de la commune de BOUSSY SAINT ANTOINE dont les limites sont : RD 33 - (0+0)/limite communale Boissy St Antoine/Quincy sous Senart - (0+41) limite communale Bondoufle/Ris Orangis - (19+707)	limite communale Quincy sous Senart/Boissy St Antoine - (7+88) limite département Seine et Marne - (2+339)	3	100 m	Ouvert
RIS ORANGIS	RD 31 RD 31 RD 31 RD 310	limite communale Bondoufle/Ris Orangis - (19+707) limitation 50 km/h - (20+900) entrée agglomération Ris Orangis - (21+700) RN7 - (23+350) RN7 - (0+0)	limitation 50 km/h - (20+900) entrée agglomération Ris Orangis - (21+700) RN7 - (23+350) limite communale Ris Orangis/Orsay - (0+180) limite communale Ris Orangis/Orsay - (0+180)	4	30 m	Ouvert
	RD 116 RD 116	tronçon de la RD 31 situé sur le territoire de la commune de BONDOUTRE dont les limites sont : RN 104 - (19+344)/limite communale Bondoufle/Ris Orangis - (19+707) tronçon de la RD 310 situé sur le territoire de la commune de GRIGNY dont les limites sont : limite communale Ris Orangis/Orsay - (0+180)/RN 445 - (2+1399)	entrée agglomération Roinville sous Dourdan - (14+293) limite communale Roinville sous Dourdan/Dourdan - (16+425)	3	100 m	Ouvert
ROINVILLE SOUS DOURDAN	RD 49 RD 49	limite communale Sermesse/Roinville sous Dourdan - (14+230) entrée agglomération Roinville sous Dourdan - (14+293)	entrée agglomération Roinville sous Dourdan - (14+293) limite communale Roinville sous Dourdan/Dourdan - (16+425)	3	100 m	Ouvert
SACLAS	RD 95 RD 36	limite communale Boissy la Rivière/Saclas - (6+808) limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (8+584)	limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (6+260) RD 491 - (10+100)	5	10 m	Ouvert
	RD 128	tronçon de la RD 49 situé sur le territoire de la commune de ST CYR LA RIVIERE dont les limites sont : limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (6+260)/limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (8+584) limite communale Vauhallan/Saclay - (5+796) 250 m après RN 446 - (7+633) limitation 70 km/h - (8+33)	limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (6+260) RD 491 - (10+100) 250 m après RN 446 - (7+633) limitation 70 km/h - (8+33)	5	10 m	Ouvert
SACLAY	RD 95 RD 36	limite communale Vauhallan/Saclay - (5+796) 250 m après RN 446 - (7+633) limitation 70 km/h - (8+33)	limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (6+260) RD 491 - (10+100) 250 m après RN 446 - (7+633) limitation 70 km/h - (8+33)	5	10 m	Ouvert
	RD 118 RD 116 RD 116	tronçon de la RD 36 situé sur le territoire de la commune de VAUHALLAN dont les limites sont : limitation 70 km/h - (4+100)/limite communale Vauhallan/Saclay - (5+796) tronçon de la RD 128 situé sur le territoire de la commune de ORSAY dont les limites sont : RN 446 - limite communale Gif sur Yvette/Orsay - (2+0)/limite communale Orsay/Palaiseau - (3+0) RN 408 - (0+0)	limite communale St Cyr la Rivière/Saclas - (6+260) RD 491 - (10+100) 250 m après RN 446 - (7+633) limitation 70 km/h - (8+33) limite communale Saclay/Villiers le Bac - (8+108)	3	100 m	Ouvert
SAINTE AUBIN	RD 128	limite communale Vauhallan/Saclay - (5+796)	limite communale St Aubin/Gif sur Yvette - (0+350)	3	100 m	Ouvert
SAINTE CHERON	RD 118 RD 116 RD 116	limite communale Breux Jouy/St Cheron - (7+490) entrée agglomération St Cheron - (8+308) sortie agglomération St Cheron - (10+595)	entrée agglomération St Cheron - (8+308) sortie agglomération St Cheron - (10+595) limite communale St Cheron/Sermesse - (11+490)	3	100 m	Ouvert
	RD 118	tronçon de la RD 118 situé sur le territoire de la commune de BREUX JOUY dont les limites sont : sortie agglomération Breux Jouy-RD 19 - (7+185)/limite communale Breux Jouy/St Cheron - (7+490) Continuement nord de Saint-Cheron - RD 118	limite communale St Cheron - (7+490) RD 118	3	100 m	Ouvert

1612\_0



Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (PR+abscisse pour information) (ou description de l'infrastructure existante)	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	Catégorie sonore du tronçon	largeur des sections affectées par le bruit	Type de l'issue
SAINT VRAIN	Déviatoire d'été	RD17	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
SAINT YON	RD 19	RD 19	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
SAULX LES CHARTREUX	RD 182	RD 182	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 118	RD 118	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 118E	RD 118E	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 118E	RD 118E	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
SAVIGNY SUR ORGE	RD 25	RD 25	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 77	RD 77	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 167	RD 167	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 167	RD 167	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
SERMAISE	RD 119	RD 119	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 116	RD 116	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 116	RD 116	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 116	RD 116	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
SOISSY SUR ECOLE	RD 948	RD 948	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 33	RD 33	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	2	250 m	Ouvert
TIGERY	RD 33	RD 33	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 33	RD 33	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
VALPUISSEAUX	RD 837	RD 837	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 540	RD 540	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
VARENNES JARCY	RD 36	RD 36	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 36	RD 36	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
VAUHALLAN	RD 60	RD 60	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
	RD 60	RD 60	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	4	30 m	Ouvert
VERRIERES LE BUISSON	RD 31	RD 31	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 31	RD 31	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
VERT LE GRAND	RD 17	RD 17	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 26	RD 26	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
VERT LE PETIT	RD 31	RD 31	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert
	RD 31	RD 31	Fin de tronçon - (PR+abscisse pour information)	3	100 m	Ouvert



Communes concernées	Nom de l'infrastructure	Début du tronçon - (PR+abscisse pour information) (ou description de l'infrastructure concernée)	Fin du tronçon - (PR+abscisse pour information)	Catégorie sonore du tronçon	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de lieu	
WISSOUS	RD 32	entrée agglomération Wissous - (0+0)	RD167 - (1+0)	3	100 m	Ouvert	
	Déviaton de la RD 118	limite communale Chilly Mazarin/Wissous	limite communale Wissous/Morangis	4	30 m	Ouvert	
	RD 167	limite communale Chilly Mazarin/Wissous - (5+0)	RD32 - (6+570)	3	100 m	Ouvert	
	RD 167	RD32 - (6+570)	limite département Hauts de Seine - (6+499)	4	30 m	Ouvert	
YERRES	RD 167A	RD167 - (6+0)	limite département Hauts de Seine - (6+1235)	3	100 m	Ouvert	
	RD 31	limite communale Montgeron/Yerres - (31+8)	RD94 - (33+1215)	3	100 m	Ouvert	
	RD 32	limite communale Crosne/Yerres - (3+75)	RD31 - (6+0)	4	30 m	Ouvert	
	RD 32	RD31 - (6+0)	RD94 - (6+814)	3	100 m	Ouvert	
	RD 50	limite communale Montgeron/Yerres - (3+868)	limite communale Yerres/Montgeron - (4+0)	4	30 m	Ouvert	
	RD 94	limite département Seine et Marne - (0+0)	RD941 - (0+413)	4	30 m	Ouvert	
	RD 94	RD941 - (0+413)	limite communale Yerres/Burcy - (3+490)	3	100 m	Ouvert	
	tronçon de la RD 31 situé sur le territoire de la commune de MONTGERON dont les limites sont : RD50 - (30+0)/limite communale Montgeron/Yerres - (31+8)			limite département Val de Marne - (0+874)	3	100 m	Ouvert
	tronçon de la RD 324 situé sur le territoire de la commune de CROSNE dont les limites sont : RD32 - (0+0)/limite communale Crosne/Montgeron - (0+141)				5	10 m	Ouvert
					3	100 m	Ouvert

**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	TYPE DE
				DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
<b>BRETIGNY-SUR-ORGE</b>	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>BRIIS-SOUS-FORGES</b>	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>BRUNOY</b>	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>BURES-SUR-YVETTE</b>	RN.188	totalité	4	30 m	Ouvert
<b>CERNY</b>	RN.191 RN.191	PR.23,3 - PR.21,0 PR.21,0 - PR.18,7	Non Classée 4	- 30 m	- Ouvert
<b>CHAMARANDE</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>CHAMPLAN</b>	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
<b>CHILLY-MAZARIN</b>	A.6 Liaison A.6-A.10 RN.20	totalité totalité totalité	1 1 3	300 m 300 m 100 m	Ouvert Ouvert Ouvert
<b>CORBEIL-ESSONNES</b>	RN.7 RN.7 RN.7 RN.104 RN.191 RN.191 RN.446 RN.446 RN.446 RN.446 RN.446 RN.446 RN.448 RN.448 RN.448	PR.16,9 - PR.18,7 PR.18,7 - PR.19,6 PR.19,6 - PR.22,8 totalité PR.0,0 - PR.0,4 PR.0,4 - PR.3,2 PR.33,5 - PR.34,0 PR.34,0 - PR.35,0 PR.35,0 - PR.37,6 PR.37,6 - PR.37,9 PR.37,9 - PR.38,1 PR.38,1 - PR.38,5 PR.14,2 - PR.14,8 PR.14,8 - PR.14,9 PR.14,9 - PR.15,2	3 2 3 1 3 3 3 4 4 3 3 4 4 3 4	100 m 250 m 100 m 300 m 100 m 100 m 100 m 30 m 30 m 100 m 100 m 30 m 30 m 100 m 30 m	Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert
<b>LE COUDRAY-MONTCEAUX</b>	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
<b>COURCOURONNES</b>	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	TYPE DE
				DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
<b>DOURDAN</b>	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>DRAVEIL</b>	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
<b>EGLY</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>EPINAY-SOUS-SENART</b>	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>EPINAY-SUR-ORGE</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>ETAMPES</b>	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
<b>ETIOLLES</b>	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
<b>ETRECHY</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>EVRY</b>	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
<b>FLEURY-MEROGIS</b>	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
<b>FONTENAY-LE-VICOMTE</b>	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>FORGES-LES-BAINS</b>	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>GIF-SUR-YVETTE</b>	RN.118	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.306	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>GRIGNY</b>	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
<b>GUILLEVAL</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>IGNY</b>	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	TYPE DE
				DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
<b>ITTEVILLE</b>	RN.191	totalité	4	30 m	Ouvert
<b>JANVRY</b>	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>JUVISY-SUR-ORGE</b>	RN.7	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>LEUVILLE-SUR-ORGE</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>LINAS</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>LISSES</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>LONGJUMEAU</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.20	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>LONGPONT-SUR-ORGE</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>MARCOUSSIS</b>	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
<b>MASSY</b>	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
<b>MAUCHAMPS</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>MENNECY</b>	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>MONNERVILLE</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>MONTGERON</b>	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	TYPE DE
				DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
<b>MONTLHERY</b>	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
<b>MORANGIS</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>MORIGNY-CHAMPIGNY</b>	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	-	-
<b>MORSANG-SUR-ORGE</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>NAINVILLE-LES-ROCHES</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>OLLAINVILLE</b>	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>ORMOY</b>	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>ORSAY</b>	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
<b>PALaiseAU</b>	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
<b>PARAY-VIEILLE-POSTE</b>	A.106	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.7	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>PLESSIS-SAINT-BENOIT</b>	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>QUINCY-SOUS-SENART</b>	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>RIS-ORANGIS</b>	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	TYPE DE
				DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	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
SAINTRY-SUR-SEINE	RN.446	totalité	4	30 m	Ouvert
SAULX-LES-CHARTREUX	RN.20	totalité	1	300 m	Ouvert
SAVIGNY-SUR-ORGE	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
SOISY-SUR-ECOLE	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
SOISY-SUR-SEINE	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.448	totalité	4	30 m	Ouvert
TIGERY	RN.6	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
VAUGRIGNEUSE	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
VERRIERES-LE-BUISSON	A.86	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.118	totalité	2	250 m	Ouvert

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

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

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

#### **ARTICLE 4**

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

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

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé 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,  
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.



**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	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	1	300 m	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	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	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)
<b>BREUX-JOUY</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>BRIERES-LES-SCELLES</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>BRIIS-SOUS-FORGES</b>	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
<b>BRUNOY</b>	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>BUNO-BONNEVAUX</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>BURES-SUR-YVETTE</b>	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
<b>CHALOU-MOULINEUX</b>	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>CHAMARANDE</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>CHAMPLAN</b>	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>CHEPTAINVILLE</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>CHILLY-MAZARIN</b>	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>CORBEIL-ESSONNES</b>	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
<b>LE COUDRAY-MONTCEAUX</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. D4 vers Melun	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>COURCOURONNES</b>	R.E.R. D4 plateau	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>CROSNE</b>	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>DOURDAN</b>	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)
<b>EGLY</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>EPINAY-SOUS-SENART</b>	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>EPINAY-SUR-ORGE</b>	R.E.R. C R.E.R. C8	totalité totalité	1 2	300 m 250 m	Ouvert Ouvert
<b>ETAMPES</b>	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
<b>ETRECHY</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>EVRY</b>	R.E.R.-D.4 vallée R.E.R.-D.4 plateau	totalité totalité (hors tunnel)	2 2	250 m 250 m	Ouvert Ouvert
<b>LA FERTE-ALAIS</b>	R.E.R. D4 R.E.R. D4	segment 5404 segment 5406	3 3	100 m 100 m	Ouvert Ouvert
<b>FONTENAY-LE-VICOMTE</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>FORGES-LES-BAINS</b>	T.G.V. Atlantique	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>GIF-SUR-YVETTE</b>	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
<b>GIRONVILLE-SUR-ESSONNE</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>GRIGNY</b>	R.E.R. D4 vallée R.E.R. D4 plateau	totalité totalité (hors tunnel)	2 2	250 m 250 m	Ouvert Ouvert
<b>GUIGNEVILLE-SUR-ESSONNE</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>GUILLEVAL</b>	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>IGNY</b>	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>JANVRY</b>	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)
<b>JUVISY-SUR-ORGE</b>	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>LARDY</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>LONGJUMEAU</b>	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>MAISSE</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>MARCOUSSIS</b>	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
<b>MAROLLES-EN-HUREPOIX</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>MASSY</b>	R.E.R. B4	segment Nord	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. B4	segment Sud	4	30 m	Ouvert
	R.E.R. C2	totalité	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C8	segment 3562	2	250 m	Ouvert
	R.E.R. C8	segment 3565	2	250 m	Ouvert
	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	2	250 m	Ouvert
<b>MENNECY</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>MONNERVILLE</b>	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>MONTGERON</b>	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>MORANGIS</b>	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>MORIGNY-CHAMPIGNY</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>LA NORVILLE</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>ORMOY</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>ORSAY</b>	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
<b>PALAISEAU</b>	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
	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)
<b>PARAY-VIEILLE-POSTE</b>	VAL D'ORLY	totalité (hors tunnel)	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C2	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>PRUNAY-SUR-ESSONNE</b>	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>QUINCY-SOUS-SENART</b>	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>RIS-ORANGIS</b>	R.E.R. D4 vallée	totalité	2	250 m	Ouvert
	R.E.R. D4 plateau	totalité (hors tunnel)	2	250 m	Ouvert
<b>ROINVILLE</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>SAINT-CHERON</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS</b>	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>SAINT-MICHEL-SUR-ORGE</b>	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>SAINT-VRAIN</b>	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>SAVIGNY-SUR-ORGE</b>	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>SERMAISE</b>	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>VARENNES-JARCY</b>	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>VAUGRIGNEUSE</b>	T.G.V. Atlantique	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>VERRIERES-LE-BUISSON</b>	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)
<b>VIGNEUX-SUR-SEINE</b>	R.E.R. D4	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>VILLABE</b>	R.E.R. D4 vers Melun	totalité	2	250 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>VILLEBON-SUR-YVETTE</b>	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
<b>VILLEMORISSON-SUR-ORGE</b>	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
<b>VIRY-CHATILLON</b>	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	2	250 m	Ouvert
<b>WISSOUS</b>	R.E.R. C2	totalité	3	100 m	Ouvert
	VAL D'ORLY	totalité	3	100 m	Ouvert
<b>YERRES</b>	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 :

<b>Catégorie</b>	<b>Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB(A))</b>	<b>Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB(A))</b>
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, VILLEMORISSON-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.



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 Etudes, 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'Yerres	4	30 m	Tissu ouvert
EVRY	Limite Communale Evry/Courcouronnes	Carrefour Site Propre à proximité de l' 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 du Maréchal Lattre de Tassigny	Carrefour Site Propre à proximité de l' Arrêt Monseigneur 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'Yerres	Carrefour Site Propre à proximité du Groupe scolaire N.J.Conte	Non classé	-	-
EVRY	Entrée site propre : Chemin de la Grange feu 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'Épine	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

PREFECTURE DE L'ESSONNE  
Direction des Actions Interministérielles,

Vu pour être annexé à l'arrêté n°

de ce jour

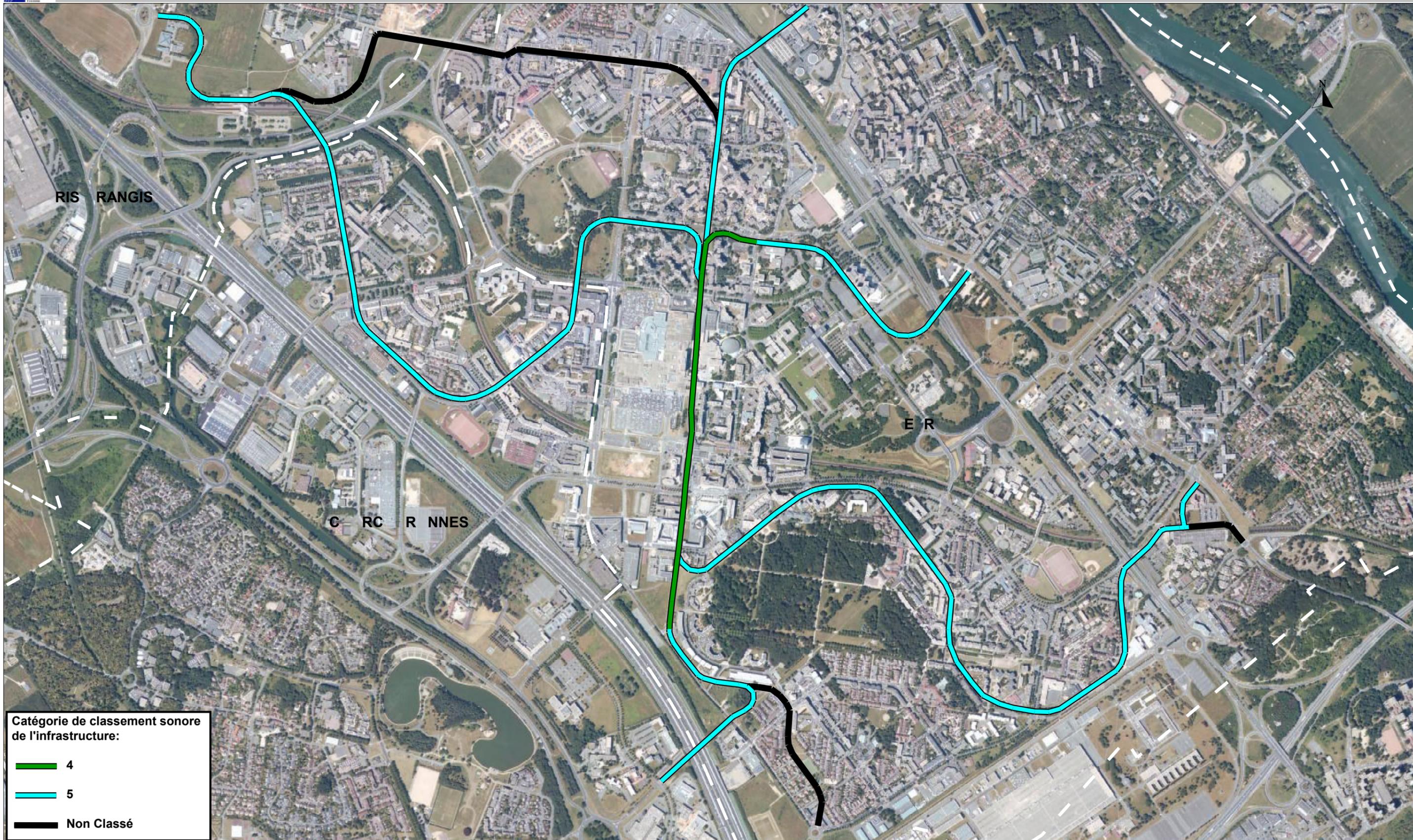
A Evry, le ~~23~~ Pour le Préfet

Le Préfet, Le Secrétaire Général,

~~Michel AUBOUIN~~



# CLASSEMENT SONORE DE L'AGGLOMERATION DE ERATY



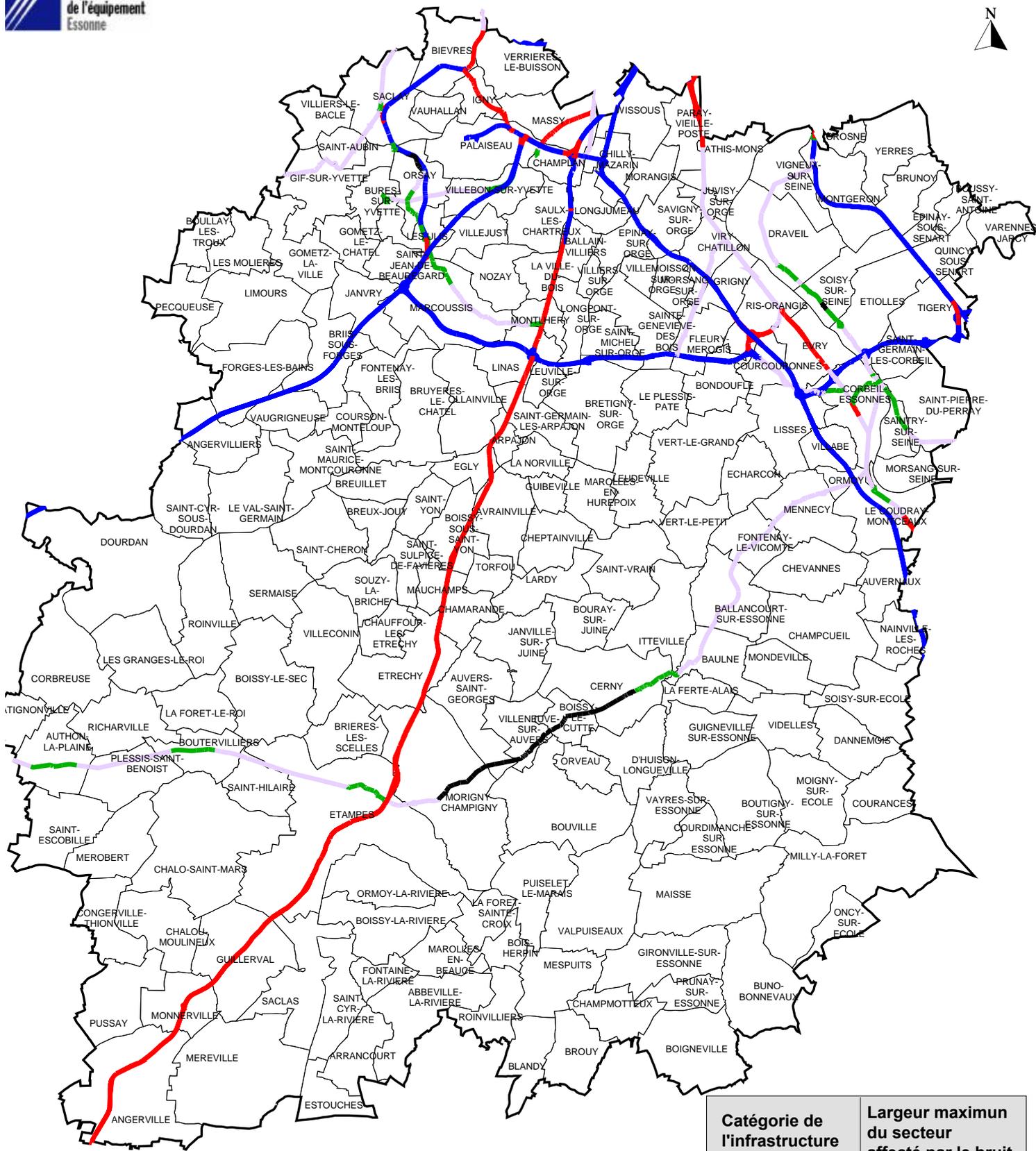
**Catégorie de classement sonore de l'infrastructure:**

-  4
-  5
-  Non Classé

Sources : DDE  
Réalisation : DDE BTD / SIG an ier 2005

Echelle 1: 4 000

# Classement des Infrastructures de Transport Réseau Routier National et Autoroutes



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



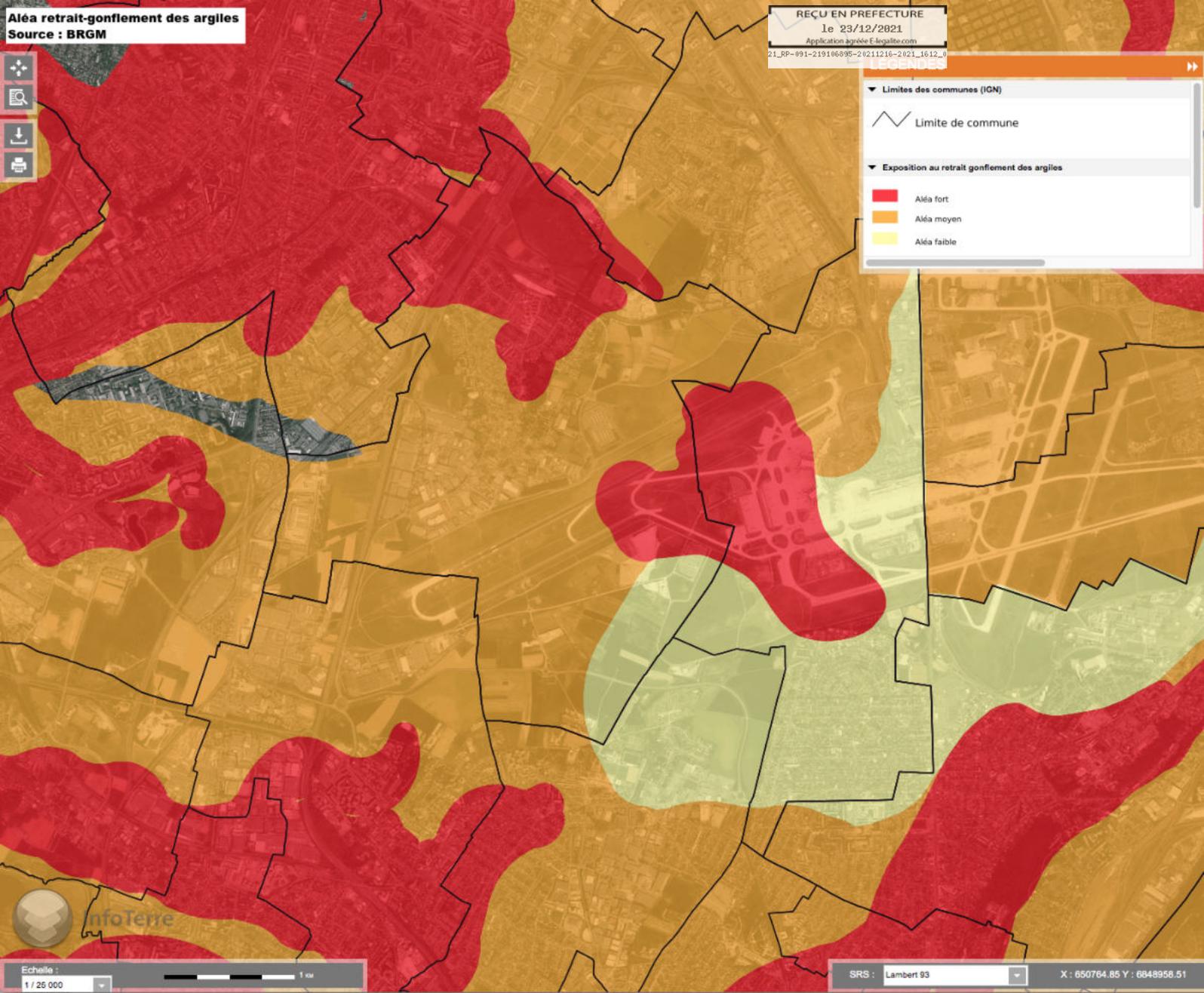
**LEGENDES**

▼ Limites des communes (IGN)

Limites de commune

▼ Exposition au retrait gonflement des argiles

- Aléa fort
- Aléa moyen
- Aléa faible





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DURABLES

REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

*face aux risques*

# Le retrait-gonflement des argiles

Comment prévenir les désordres  
dans l'habitat individuel ?

Prévention  
risques naturels majeurs

REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

# Sommaire

Introduction.....	2
<i>1. Face à quel phénomène ?</i> .....	3
1.1 Pourquoi les sols gonflent-ils et se rétractent-ils ?.....	3
<i>Pourquoi spécifiquement les sols argileux ?</i>	
<i>Les effets de la dessiccation sur les sols</i>	
1.2 Facteurs intervenant dans le phénomène de retrait- gonflement des argiles .....	5
1.3 Manifestation des désordres .....	8
<i>Les désordres au gros-œuvre</i>	
<i>Les désordres au second-œuvre</i>	
<i>Les désordres sur les aménagements extérieurs</i>	
<i>L'évaluation des dommages</i>	
<i>2. Le contrat d'assurance</i> .....	11
<i>3. Comment prévenir ?</i> .....	12
3.1 La connaissance : cartographie de l'aléa .....	12
3.2 L'information préventive .....	13
3.3 La prise en compte dans l'aménagement .....	14
3.4 Les règles de construction .....	15
3.5 La réduction de la vulnérabilité du bâti existant .....	15
<i>4. Organismes de référence, liens internet et bibliographie</i> .....	16
<i>Fiches</i> .....	17

## Introduction

Le phénomène de retrait-gonflement des argiles, bien que non dangereux pour l'homme, engendre chaque année sur le territoire français des dégâts considérables aux bâtiments, pouvant dépasser 60 millions d'euros cumulés par département entre 1989 et 1998. En raison notamment de leurs fondations superficielles, les maisons individuelles sont particulièrement vulnérables à ce phénomène. Partant de ce constat, le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable a souhaité mettre en place une démarche d'information du grand public.

Ce dossier spécifique au retrait-gonflement des argiles fait partie d'une collection de documents, dont l'objectif est de faciliter l'accès à l'information sur les phénomènes naturels générateurs de dommages et sur les moyens de les prévenir.

Ces dossiers traitent notamment des moyens de mitigation (réduction de la vulnérabilité) qui peuvent être mis en place par les particuliers eux-même et à moindre frais ou pour un coût plus important en faisant appel à un professionnel. Ce dossier a pour objectif d'apporter des informations pratiques sur les différentes techniques de mitigation existantes. Une première partie introductive présente le phénomène et ses conséquences, au moyen de nombreux schémas et illustrations, puis des fiches expliquent chaque technique envisagée et les moyens de la mettre en oeuvre.

Actuellement, seuls le retrait-gonflement des argiles et les inondations font l'objet d'un dossier, mais à terme d'autres phénomènes pourront être traités.

### Définitions générales

Afin de mieux comprendre la problématique des risques majeurs, il est nécessaire de connaître quelques définitions générales.

**L'aléa** est la manifestation d'un phénomène naturel ou anthropique d'occurrence et d'intensité données.

**L'enjeu** est l'ensemble des personnes et des biens susceptibles d'être affectés par un phénomène naturel ou des activités humaines. Il se caractérise par son importance (nombre, nature, etc.) et sa vulnérabilité.

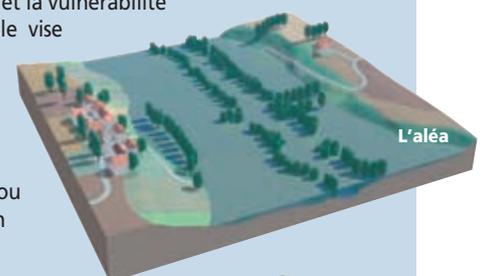
**Le risque majeur** est le produit d'un aléa et d'un enjeu. Il se caractérise par sa faible fréquence, sa gravité et l'incapacité de la société exposée à surpasser l'événement. Des actions sont dans la plupart des cas possibles pour le réduire, soit en atténuant l'intensité de l'aléa, soit en réduisant la vulnérabilité des enjeux.

**La vulnérabilité** exprime et mesure le niveau de conséquences prévisibles de l'aléa sur les enjeux. Elle caractérise la plus ou moins grande résistance d'un enjeu à un événement donné.

**La mitigation** (atténuation, réduction) des risques naturels est une démarche destinée à réduire l'intensité de certains aléas et la vulnérabilité des enjeux. Elle vise

la réduction des dommages, liés à la survenue de phénomènes climatologiques ou géologiques, afin de les rendre supportables - économiquement du moins - par la société.

**La sécheresse géotechnique** est une période de longueur variable, caractérisée par un déficit pluviométrique plus ou moins marqué et se traduisant par une diminution de la teneur en eau de l'horizon du sous-sol.



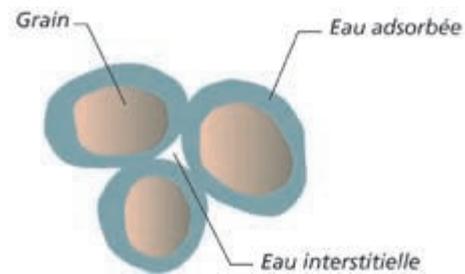
# 1 - Face à quel phénomène ?

## 1.1 - Pourquoi les sols gonflent-ils et se rétractent-ils ?

Le matériau **argileux** présente la particularité de voir sa consistance se modifier en fonction de sa teneur en eau. Dur et cassant lorsqu'il est asséché, un certain degré d'humidité le fait se transformer en un matériau **plastique** et malléable. Ces modifications de consistance peuvent s'accompagner, en fonction de la structure particulière de certains minéraux argileux, de variations de volume plus ou moins conséquentes : fortes augmentations de volume (phénomène de gonflement) lorsque la teneur en eau augmente, et inversement, rétractation (phénomène de retrait) en période de déficit pluviométrique marqué.

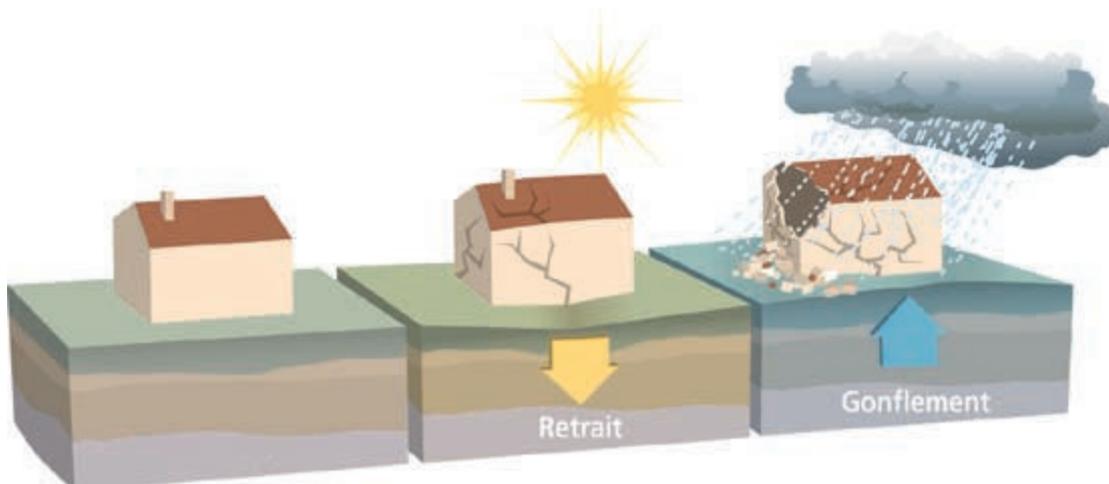
Les phénomènes de **capillarité**, et surtout de **succion**, sont à l'origine de ce comportement. Les variations de volume des sols argileux répondent donc à des variations de teneur en eau (on notera que des variations de contraintes extérieures – telles que les surcharges – peuvent, par ailleurs, également générer des variations de volume).

Tous les sols présentent la particularité de contenir de l'eau en quantité plus ou moins importante :



- de l'**eau de constitution**, faisant partie intégrante de l'organisation moléculaire des grains formant le sol ;
- de l'**eau liée** (ou **adsorbée**), résultant de l'attraction entre les grains et l'eau (pression de succion). On peut se représenter cette couche adsorbée comme un film visqueux entourant le grain ;
- une **eau interstitielle**, remplissant les vides entre les grains du sol (lorsque ceux-ci sont entièrement remplis, le sol est dit saturé).

La part respective entre ces différents « types » d'eau, très variable, dépend de la nature du sol et de son état hydrique. En fonction de cette répartition, les sols auront une réponse différente vis-à-vis des variations de teneur en eau. Plus la quantité d'eau adsorbée contenue dans un sol est grande, plus celui-ci est susceptible de « faire » du retrait.



## Pourquoi spécifiquement les sols argileux ?

Les caractéristiques de la structure interne des minéraux argileux expliquent leur comportement face aux variations de teneur en eau :

- ils présentent en effet une structure minéralogique « en feuillets », à la surface desquels les molécules d'eau peuvent s'adsorber sous l'effet de différents phénomènes physico-chimiques, et ce de façon d'autant plus marquée que les grains du sol, fins et aplatis, ont des surfaces développées très grandes. Il en résulte un gonflement, plus ou moins réversible, du matériau. L'eau adsorbée assure les liaisons entre les grains et permet les modifications de structure du sol lors des variations de teneur en eau ;
- certains grains argileux peuvent eux-mêmes voir leur volume changer, par variation de la distance entre les feuillets argileux élémentaires, du fait d'échanges d'ions entre l'eau interstitielle et l'eau adsorbée ;
- les pores du sol sont très fins et accentuent les phénomènes de capillarité.

Toutes les familles de minéraux argileux ne présentent pas la même prédisposition au phénomène de retrait-gonflement. L'analyse de leur structure minéralogique permet d'identifier les plus sensibles. Le groupe des **smectites** et, dans une moindre mesure, le groupe des **interstratifiées** (alternance plus ou moins régulière de feuillets de nature différente) font partie des plus sujets au phénomène (on parle d'*argiles gonflantes*).

Cette sensibilité est liée :

- à des liaisons particulièrement lâches entre les feuillets constitutifs, ce qui facilite l'acquisition ou le départ d'eau. Cette particularité permet à l'eau de pénétrer dans l'espace situé entre les feuillets, autorisant ainsi de fortes variations de volume (on parle de *gonflement interfoliaire* ou *intercristallin*) ;
- au fait que ces argiles possèdent une surface spécifique particulièrement importante (800 m<sup>2</sup>/g pour la montmorillonite qui appartient

aux smectites, 20 m<sup>2</sup>/g pour la kaolinite), et que la quantité d'eau adsorbée que peut renfermer un sol est directement fonction de ce paramètre.

Les argiles non gonflantes sont ainsi caractérisées par des liaisons particulièrement lâches et par une surface spécifique de leurs grains peu développée.

Pour une variation de teneur en eau identique, l'importance des variations de volume d'un sol argileux « gonflant » dépend aussi :

- **Des caractéristiques « initiales » du sol**, notamment la densité, la teneur en eau et le degré de saturation avant le début de l'épisode climatique (sécheresse ou période de pluviométrie excédentaire). Ainsi, l'amplitude des variations de volume sera d'autant plus grande que la variation de teneur en eau sera marquée. À ce titre, la succession d'une période fortement arrosée et d'une période de déficit pluviométrique constitue un facteur aggravant prépondérant ;
- **de l'« histoire » du sol**, en particulier de l'existence éventuelle d'épisodes antérieurs de chargement ou de dessiccation. Par exemple, un sol argileux « gonflant » mais de compacité élevée (sur-consolidation naturelle, chargement artificiel, etc.) ne sera que peu influencé par une période de sécheresse. À contrario, un remaniement des terrains argileux (à l'occasion par exemple de travaux de terrassement) pourrait favoriser l'apparition des désordres ou être de nature à les amplifier.

## Les effets de la dessiccation sur les sols

S'il est saturé, le sol va d'abord diminuer de volume, de façon à peu près proportionnelle à la variation de teneur en eau, tout en restant quasi saturé. Cette diminution de volume s'effectue à la fois **verticalement**, se traduisant par un tassement, mais aussi **horizontalement** avec l'apparition de fissures de dessiccation (classiquement observées dans les fonds de mares qui s'assèchent).

En deçà d'une certaine teneur en eau (dite *limite de retrait*), le sol ne diminue plus de volume, et

Source : www.argiles.fr



les espaces intergranulaires perdent leur eau au bénéfice de l'air. Des pressions de succion se développent de façon significative.

Lorsque le sol argileux non saturé s'humidifie, il se sature sans changement de volume. Il en résulte une annulation progressive des pressions de succion jusqu'à ce que l'argile retrouve son volume initial, voire le dépasse. Divers paramètres, dont la nature minéralogique de l'argile, conditionnent l'ampleur de ce gonflement. Les déformations verticales (de retrait ou de gonflement) peuvent atteindre 10% de l'épaisseur de sol considérée, voir dépasser cette valeur.

En France métropolitaine, et plus largement dans les régions tempérées, seule la tranche superficielle de sol (1 m à 2 m) est concernée par les variations saisonnières de teneur en eau. À l'occasion d'une sécheresse très marquée et/ou dans un environnement défavorable [cf. paragraphe 1.2], cette influence peut toutefois se faire sentir jusqu'à **une profondeur atteignant 5 m environ**.

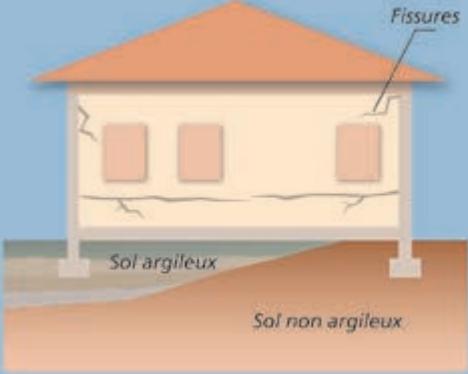
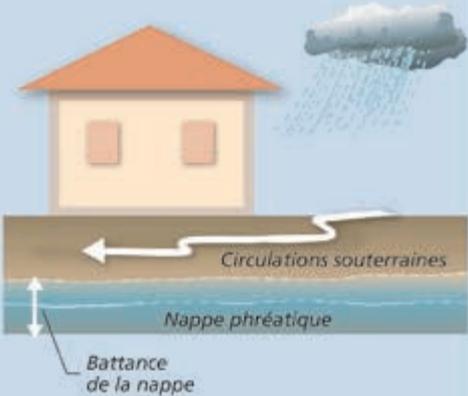
## ***1.2 - Facteurs intervenant dans le phénomène de retrait – gonflement des argiles***

On distinguera les facteurs de prédisposition et les facteurs de déclenchement. Les premiers, par leur présence, sont de nature à induire le phénomène de retrait-gonflement des argiles, mais ne suffisent pas à le déclencher. Il s'agit de facteurs internes (liés à la nature des sols), et de facteurs

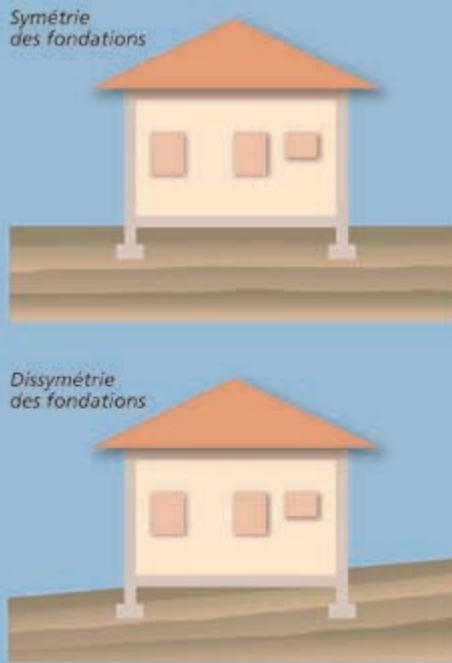
dit d'environnement (en relation avec le site). **Les facteurs de prédisposition permettent de caractériser la susceptibilité du milieu au phénomène et conditionnent sa répartition spatiale.**

Les facteurs de déclenchement sont ceux dont la présence provoque le phénomène de retrait-gonflement, mais n'ont d'effet significatif que s'il existe des **facteurs de prédisposition** préalables. Leur connaissance permet de déterminer **l'occurrence du phénomène** (l'aléa et plus seulement la susceptibilité).

Le tableau ci-après présente succinctement chacun des facteurs en jeu.

TYPE DE FACTEUR	SCHÉMA EXPLICATIF	COMMENTAIRE
<b>FACTEUR DE PRÉDISPOSITION</b>		
La nature du sol	 <p>Le schéma illustre une maison sur un sol argileux (couche supérieure) au-dessus d'un sol non argileux (couche inférieure). Des fissures sont indiquées dans la structure de la maison, montrant l'impact de la nature du sol sur la stabilité de l'édifice.</p>	<p>Facteur de prédisposition prépondérant : seules les formations géologiques renfermant des minéraux argileux sont a priori concernées.</p> <p>La susceptibilité est fonction, en premier lieu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la <b>lithologie</b> (importance de la proportion de matériaux argileux au sein de la formation) ;</li> <li>- de la <b>composition minéralogique</b> : les minéraux argileux ne sont pas tous « gonflants » et une formation argileuse sera d'autant plus réactive que la proportion de minéraux argileux « favorables » au phénomène (smectites, etc.) sera forte ;</li> <li>- de la <b>géométrie</b> de l'horizon argileux (profondeur, épaisseur) ;</li> <li>- de l'<b>éventuelle continuité</b> des niveaux argileux.</li> </ul> <p>L'hétérogénéité de constitution du sous-sol constitue une configuration défavorable. C'est le cas par exemple avec une alternance entre niveaux argileux sensibles et niveaux plus grossiers propices aux circulations d'eau : ces derniers favorisent les variations de teneur en eau des niveaux argileux se trouvant à leur contact.</p>
Le contexte hydrogéologique	 <p>Le schéma illustre le contexte hydrogéologique autour d'une maison. On voit des circulations souterraines (flèches blanches) au-dessus d'une nappe phréatique (couche bleue). La battance de la nappe est indiquée par une double flèche verticale. Une nuage avec pluie est représenté au-dessus de la maison.</p>	<p>C'est l'un des facteurs environnementaux essentiels. Les deux principaux facteurs néfastes sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la présence éventuelle d'une <b>nappe phréatique</b> à profondeur limitée ;</li> <li>- l'existence de <b>circulations souterraines temporaires</b>, à profondeur relativement faible. Elles peuvent être à l'origine de fréquentes variations de teneur en eau des niveaux argileux, favorisant ainsi le phénomène de retrait-gonflement.</li> </ul> <p>Les conditions hydrauliques in situ peuvent varier dans le temps en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'<b>évapotranspiration</b>, dont les effets sont perceptibles à faible profondeur (jusqu'à 2 m environ) ;</li> <li>- de la <b>battance</b> de la nappe éventuelle (avec une action prépondérante à plus grande profondeur).</li> </ul> <p>La présence d'un <b>aquifère</b> à faible profondeur permet le plus souvent d'éviter la dessiccation de la tranche superficielle du sol. Mais en période de sécheresse, la dessiccation par l'évaporation peut être aggravée par l'abaissement du niveau de la nappe (ou encore par un tarissement naturel et saisonnier des circulations d'eau superficielles). Ce phénomène peut en outre être accentué par une augmentation des prélèvements par pompage.</p>

La géomorphologie



Elle conditionne la répartition spatiale du phénomène :

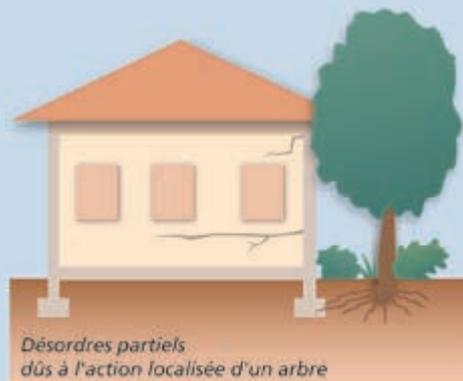
- un terrain en pente entraîne souvent une **dissymétrie des fondations** d'une construction, favorisant une aggravation des désordres sur le bâti. En effet, les fondations reposant le plus souvent à une cote homogène, les fondations amont sont alors plus enterrées et donc moins exposées aux variations de teneur en eau que les fondations aval.

- cet effet peut être renforcé par une **différence de nature de sol** à la base des fondations amont et aval (les couches superficielles du sol étant généralement parallèles à la topographie, les fondations amont reposent donc sur des terrains moins altérés et remaniés que les fondations aval).

- alors qu'une pente favorise le drainage par gravité, sur terrains plats **les eaux de ruissellement** ont tendance à stagner et à s'infiltrer, et ainsi à ralentir la dessiccation du sol.

- **l'orientation** constitue également un paramètre non négligeable. Sur une pente orientée au Sud, les sols à l'aval d'une construction sont soumis à un ensoleillement plus important que ceux situés en amont, à l'ombre de la bâtisse. La dessiccation y sera donc plus marquée.

La végétation



Son rôle est souvent prépondérant. Les racines des végétaux aspirent l'eau du sol par succion. En période de **bilan hydrique** négatif (les prélèvements par l'arbre sont supérieurs aux apports), cette succion provoque une migration d'eau pouvant se traduire par :

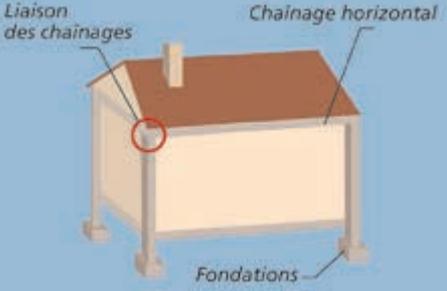
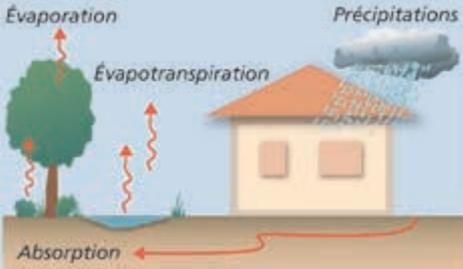
- un tassement centré sur l'arbre (formation d'une « cuvette ») ;
- un lent déplacement du sol vers l'arbre.

Une fondation « touchée » subira donc une double distorsion (verticale et horizontale) dont les effets seront particulièrement visibles dans le cas d'une **semelle filante**. Lorsque le bilan hydrique devient positif, les mécanismes inverses peuvent éventuellement se manifester.

On considère en général que l'influence d'un arbre adulte peut se faire sentir jusqu'à une distance équivalente à une fois sa hauteur (et jusqu'à une profondeur de l'ordre de 4 m à 5 m), avec des variations en fonction des essences.

Lorsqu'une construction s'oppose à l'évaporation, maintenant ainsi sous sa surface une zone de sol plus humide, les racines se développent de façon préférentielle dans sa direction. Il en est de même avec tout autre élément ayant une attraction positive, par exemple les regards et dispositifs d'assainissement fuyards.

Dans le cas de l'urbanisation d'un terrain déboisé depuis peu, ou encore de l'abattage d'un arbre qui était situé à côté d'une construction, des désordres par gonflement peuvent se manifester pendant plusieurs années. Ils résultent d'une augmentation de la teneur en eau générale du sol.

<p>Les défauts de construction</p>		<p>Ce facteur de prédisposition, souvent mis en lumière à l'occasion d'une sécheresse exceptionnelle, se traduit par la survenance ou l'aggravation des désordres.</p> <p>L'examen de dossiers d'expertise indique que les maisons touchées présentent souvent des défauts de conception ou de fondation, ou encore une insuffisance de <b>chaînage</b> (horizontal, vertical, mauvaise liaison entre chaînages). Le respect des règles de l'art « élémentaires » permettrait de minimiser, voire d'éviter, une large partie de ces désordres.</p>
<b>FACTEUR DE DÉCLENCHEMENT</b>		
<p>Les conditions climatiques</p>		<p>Les phénomènes climatiques exceptionnels sont le principal facteur de déclenchement du phénomène. Les variations de teneur en eau du sol sont liées à des variations climatiques saisonnières. Les désordres seront plus importants dans le cas d'une sécheresse particulièrement marquée, intervenant à la suite d'une période fortement arrosée (par sa durée et par les cumuls de pluie observés). Deux paramètres primordiaux entrent en jeu : l'<b>évapotranspiration</b> et les <b>précipitations</b>.</p>
<p>Les facteurs anthropiques</p>		<p>Des modifications de l'évolution « naturelle » des teneurs en eau du sous-sol peuvent résulter de travaux d'aménagement qui auraient pour conséquence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de perturber la répartition des écoulements superficiels et souterrains ;</li> <li>- de bouleverser les conditions d'évaporation.</li> </ul> <p>Cela peut être le cas pour des actions de drainage du sol d'un terrain, de pompage, de plantations, d'imperméabilisation des sols, etc.</p> <p>Une fuite, voire la rupture d'un réseau enterré humide ou une infiltration d'eaux pluviales, peuvent avoir un impact significatif sur l'état hydrique du sous-sol et de ce fait provoquer des désordres par gonflement des argiles.</p> <p>L'existence de sources de chaleur en sous-sol près d'un mur insuffisamment isolé peut également aggraver, voire déclencher, la dessiccation et entraîner l'apparition de désordres localisés.</p>

### 1.3 - Manifestation des désordres

Les désordres aux constructions pendant une sécheresse intense sont dus aux tassements différentiels du sol de fondation, pouvant atteindre plusieurs centimètres. Ils résultent des fortes différences de teneur en eau au droit des façades (zone de transition entre le sol exposé à l'évaporation et celui qui en est protégé) et, le cas échéant,

de la végétation proche. L'hétérogénéité des mouvements entre deux points de la structure va conduire à une déformation pouvant entraîner fissuration, voire rupture de la structure. La réponse du bâtiment sera fonction de ses **possibilités de déformation**. On peut en effet imaginer :

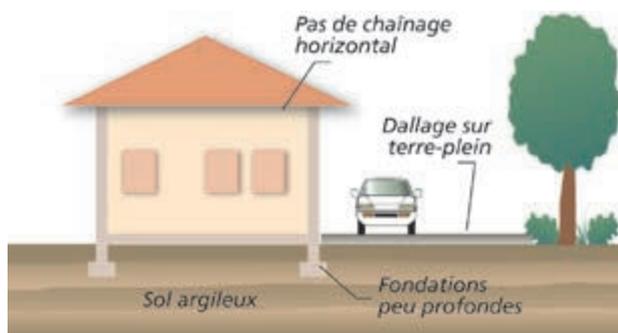
- une structure souple et très déformable, pouvant « suivre » sans dommage les mouvements du sol ;

- une structure parfaitement rigide (horizontalement et verticalement) pouvant résister sans dommage aux mouvements du sol du fait d'une nouvelle répartition des efforts.

Cependant, dans la majorité des cas, la structure ne peut accepter les distorsions générées. Les constructions les plus vulnérables sont les maisons individuelles, notamment en raison :

- de leur structure légère et souvent peu rigide, et de leurs fondations souvent superficielles par rapport aux immeubles collectifs ;
- de l'absence, très souvent, d'une étude géotechnique préalable permettant d'adapter le projet au contexte géologique.

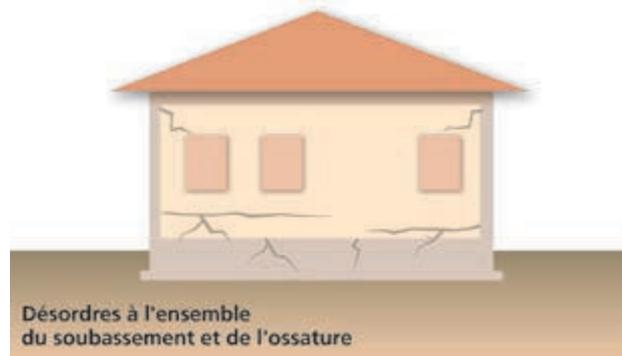
La « construction-sinistrée type » est ainsi une habitation individuelle de plain-pied (l'existence d'un sous-sol impliquant des fondations assez largement enterrées, à une profondeur où les terrains sont moins sujets à la dessiccation), reposant sur des fondations inadaptées et avec présence d'arbres à proximité.



### Les désordres au gros-œuvre

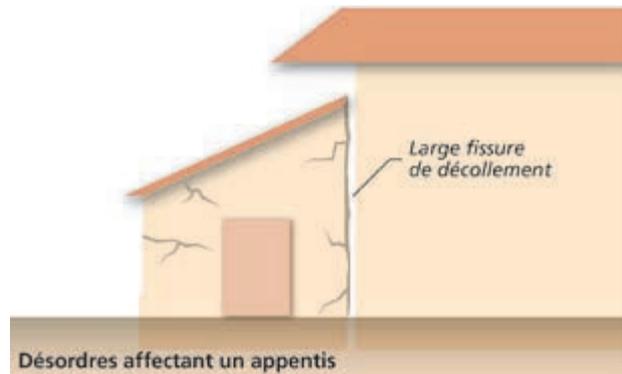
- **Fissuration des structures** (enterrées ou aériennes).

Cette fissuration (lorsque les fissures atteignent une largeur de 30 mm à 40 mm, on parle de lézardes), souvent oblique car elle suit les discontinuités des éléments de maçonnerie, peut également être verticale ou horizontale. Plusieurs orientations sont souvent présentes en même temps. Cette fissuration passe quasi-systématiquement par les points faibles que constituent les



ouvertures (où que celles-ci soient situées - murs, cloisons, planchers, plafonds).

- **Déversement des structures** (affectant des parties du bâti fondées à des cotes différentes) ou **décollement de bâtiments annexes accolés** (garages,...)



- **Désencastrement** des éléments de charpente ou de chaînage.



- **Décollement, fissuration de dallages** et de cloisons.



Source : Alp'Géorisques.

*Affaissement du plancher mis en évidence par le décallement entre plinthes et dallage - Maison Jourdan.*

### Les désordres au second-œuvre

- **Distorsion des ouvertures**, perturbant le fonctionnement des portes et fenêtres.



Source : www.argiles.fr

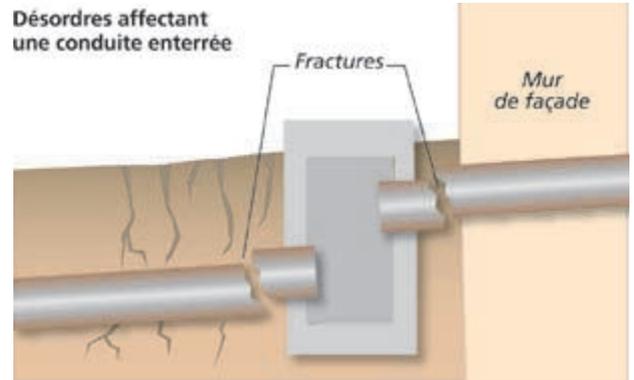
- **Décollement des éléments composites** (enduits et placages de revêtement sur les murs, carrelages sur dallages ou planchers, etc.).



Source : Alp'Géorisques.

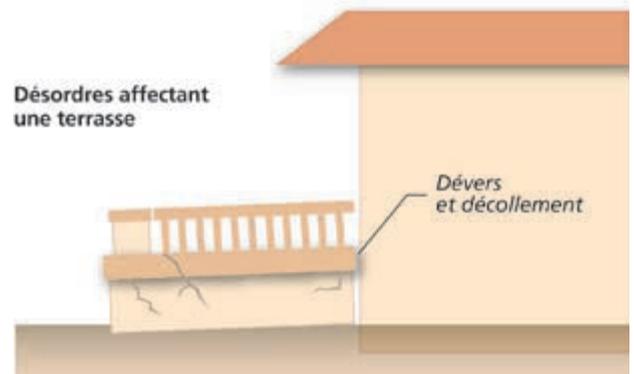
*Fissuration intérieure, tapisserie déchirée - Maison André.*

- Étirement, mise en compression, voire **rupture de tuyauteries ou canalisations** enterrées (réseaux humides, chauffage central, gouttières, etc.).



### Les désordres sur les aménagements extérieurs

- **Décollement et affaissement des terrasses, trottoirs et escaliers extérieurs.**



- **Décollement, fissuration des dalles**, carrelage des terrasses et trottoirs extérieurs.



## - Fissuration de murs de soutènement.



Source : Alp Géorisques.

### L'évaluation des dommages

Le nombre de constructions touchées par ce phénomène en France métropolitaine est très élevé. Suite à la sécheresse de l'été 2003, plus de 7 400 communes ont demandé une reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle. **Depuis 1989**, le montant total des remboursements effectués au titre du régime des catastrophes naturelles a été évalué par la Caisse Centrale de Réassurance, fin 2002, à **3,3 milliards d'euros**. Plusieurs centaines de milliers d'habitations sinistrées, réparties sur plus de 500 communes (sur plus de 77 départements) ont été concernés. Il s'agit ainsi du deuxième poste d'indemnisation après les inondations.

Le phénomène génère des coûts de réparation très variables d'un sinistre à un autre, mais souvent très lourds. Ils peuvent même dans certains cas s'avérer prohibitifs par rapport au coût de la construction (il n'est pas rare qu'ils dépassent 50% de la valeur du bien). **Le montant moyen d'indemnisation d'un sinistre dû au phénomène de retrait / gonflement des argiles a été évalué à plus de 10 000 € par maison**, mais peut atteindre 150 000 € si une reprise en sous-œuvre s'avère nécessaire. Dans certains cas cependant, la cause principale des désordres peut être supprimée à moindre frais (abattage d'un arbre), et les coûts de réparation se limiter au rebouchage des fissures.

## 2 - Le contrat d'assurance

La loi n° 82-600 du 13 juillet 1982 modifiée, relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles (art. L.125-1 à L.125-6 du Code des assurances) a fixé pour objectif d'indemniser les victimes de catastrophes naturelles en se fondant sur le principe de solidarité nationale.

Pour que le sinistre soit couvert au titre de la garantie « catastrophes naturelles », il faut que l'agent naturel en soit la cause directe. L'état de catastrophe naturelle, ouvrant droit à la garantie est constaté par un arrêté interministériel (des ministères de l'Intérieur et de l'Économie et des Finances) qui détermine les zones et les périodes où s'est située la catastrophe ainsi que la nature des dommages couverts par la garantie (article L. 125-1 du Code des assurances).

Pour que cette indemnisation s'applique, les victimes doivent avoir souscrit un contrat d'assurance garantissant les « dommages » aux biens ainsi que, le cas échéant, les dommages aux véhicules terrestres à moteur. Cette garantie est étendue aux « pertes d'exploitation », si elles sont couvertes par le contrat de l'assuré.

### Les limites

Cependant, l'assuré conserve à sa charge une partie de l'indemnité due par l'assureur. La franchise prévue aux **articles 125-1 à 3 du Code des assurances**, est valable pour les contrats « dommage » et « perte d'exploitation ». Cependant, les montants diffèrent selon les catégories et se déclinent selon le tableau suivant.

Comme on peut le voir dans le tableau, pour les communes non pourvues d'un PPR, le principe de variation des franchises d'assurance s'applique (il a été introduit par l'arrêté du 13 août 2004).

Les franchises sont ainsi modulées en fonction du nombre de constatations de l'état de catastrophe naturelle intervenues pour le même risque, au cours des cinq années précédant l'arrêté.

Type de contrat	Biens concernés	Communes dotées d'un PPR*		Communes non dotées d'un PPR
		Franchise pour dommages liés à un risque autre que la sécheresse	Montant concernant le risque sécheresse	
Contrat « dommage »	Habitations	381 euros	1 524 euros	Modulation de la franchise en fonction du nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle 1 à 2 arrêtés : x1 3 arrêtés : x2 4 arrêtés : x3 5 et plus : x4
	Usage professionnel	10% du montant des dommages matériels (minimum 1 143 euros)	3 084 euros	
Contrat « perte d'exploitation »	Recettes liées à l'exploitation	Franchise équivalente à 3 jours ouvrés (minimum 1 143 euros)		

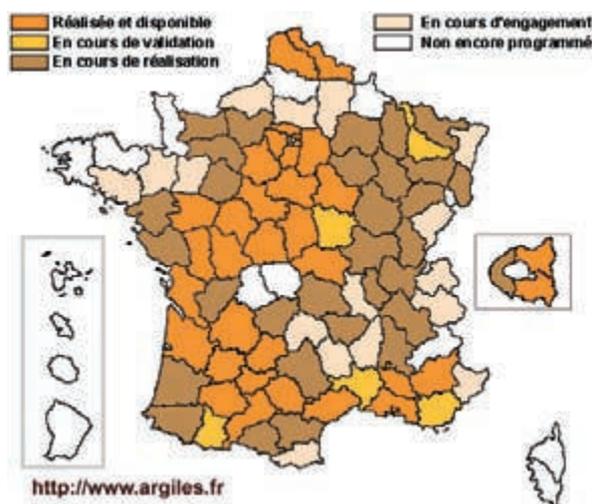
\* Communes qui ont un PPR prescrit depuis moins de 4 ans et communes ayant un document valant PPR.

## 3 - Comment prévenir ?

### 3.1 - La connaissance : cartographie de l'aléa

Devant le nombre des sinistres et l'impact financier occasionné par le phénomène de retrait-gonflement des argiles, le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables a chargé le Bureau de Recherches Géologiques et

Minières (BRGM) d'effectuer une cartographie de cet aléa. Elle est réalisée en juin 2007 pour les 37 départements français les plus exposés au regard du contexte géologique et du nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle. Ce programme de cartographie départementale est aujourd'hui disponible et librement accessible sur Internet à l'adresse [www.argiles.fr](http://www.argiles.fr) pour 32 départements. Il est prévu une couverture nationale pour cet aléa.

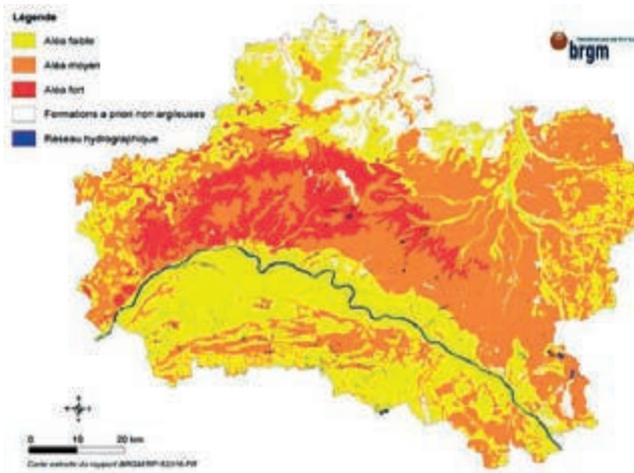


État d'avancement des cartes départementales d'aléa retrait-gonflement réalisées par le BRGM à la demande du MEDAD (mise à jour en juin 2007)

Ces cartes, établies à l'échelle 1/50 000, ont pour but de délimiter les zones a priori sujettes au phénomène, et de les hiérarchiser selon quatre degrés d'aléa (a priori nul, faible, moyen et fort – cf. tableau ci-contre).

La finalité de ce programme cartographique est **l'information du public, en particulier des propriétaires et des différents acteurs de la construction.**

Par ailleurs, il constitue une étape préliminaire essentielle à l'élaboration de zonages réglementaires au niveau communal, à l'échelle du 1/10 000 : **les Plans de Prévention des Risques** [cf. paragraphe 3.3].



Carte d'aléa retrait-gonflement des argiles dans le département du Loiret.

### 3.2 - L'information préventive

La loi du 22 juillet 1987 a instauré le droit des citoyens à une information sur les risques majeurs auxquels ils sont soumis sur tout ou partie du territoire, ainsi que sur les mesures de sauvegarde qui les concernent. Cette partie de la loi a été reprise dans l'article L125.2 du Code de l'environnement.

Établi sous l'autorité du préfet, le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) recense à l'échelle d'un département l'ensemble des risques majeurs par commune. Il explique les phénomènes et présente les mesures de sauvegarde. À partir du DDRM, le préfet porte à la connaissance du maire les risques dans la commune, au moyen de cartes au 1 : 25 000 et décrit la nature des risques, les événements historiques, ainsi que les mesures d'État mises en place.

Le maire élabore un document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM). Ce document reprend les informations portées à la connaissance du maire par le préfet. Il précise les dispositions préventives et de protection prises au plan local. Il comprend l'arrêté municipal relatif aux modalités d'affichage des mesures de sauvegarde. Ces deux documents sont librement consultables en mairie.

Le plan de communication établi par le maire peut comprendre divers supports de communication, ainsi que des plaquettes et des affiches, conformes aux modèles arrêtés par les ministères chargés de l'environnement et de la sécurité civile (arrêté du 9 février 2005).

Le maire doit apposer ces affiches :

- dans les locaux accueillant plus de 50 personnes,
- dans les immeubles regroupant plus de 15 logements,
- dans les terrains de camping ou de stationnement de caravanes regroupant plus de 50 personnes.

Les propriétaires de terrains ou d'immeubles doivent assurer cet affichage (sous contrôle du maire) à l'entrée des locaux ou à raison d'une affiche par 5 000 m<sup>2</sup> de terrain.

Niveau d'aléa	Définition
<b>Fort</b>	Zones sur lesquelles la probabilité de survenance d'un sinistre sera la plus élevée et où l'intensité des phénomènes attendus est la plus forte, au regard des facteurs de prédisposition présents.
<b>Moyen</b>	Zones « intermédiaires » entre les zones d'aléa faible et les zones d'aléa fort.
<b>Faible</b>	Zones sur lesquelles la survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante, mais avec des désordres ne touchant qu'une faible proportion des bâtiments (en priorité ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable, proximité d'arbres ou hétérogénéité du sous-sol par exemple).
<b>Nul ou négligeable</b>	Zones sur lesquelles la carte géologique n'indique pas la présence de terrain argileux en surface. La survenue de quelques sinistres n'est cependant pas à exclure, compte tenu de la présence possible, sur des secteurs localisés, de dépôts argileux non identifiés sur les cartes géologiques, mais suffisants pour provoquer des désordres ponctuels.

La liste des arrêtés de catastrophe naturelle dont a bénéficié la commune est également disponible en mairie.

### **L'information des acquéreurs et locataires de biens immobiliers**

Dans les zones sismiques et celles soumises à un PPR, le décret du 15 février 2005 impose à tous les propriétaires et bailleurs d'informer les acquéreurs et locataires de biens immobiliers de l'existence de risques majeurs concernant ces biens. En cela, les propriétaires et bailleurs se fondent sur les documents officiels transmis par l'État : PPR et zonage sismique de la France.

Cette démarche vise à développer la culture du risque auprès de la population.

D'autre part, les vendeurs et bailleurs doivent informer les acquéreurs et locataires lorsqu'ils ont bénéficié d'un remboursement de sinistre au titre de la déclaration de catastrophe naturelle de leur commune.

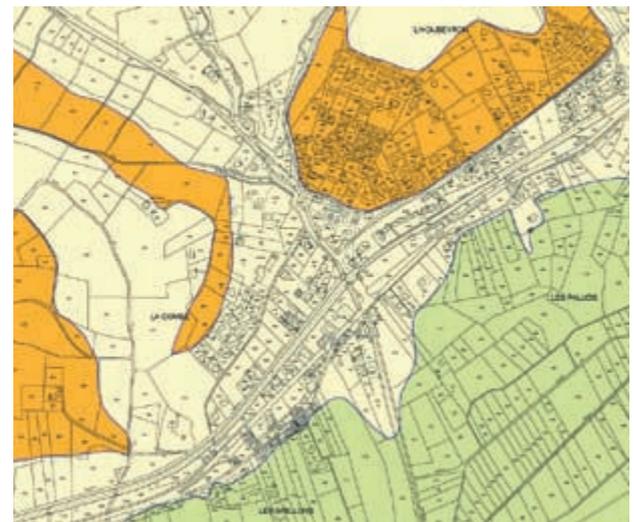
### **3.3 - La prise en compte dans l'aménagement**

Les désordres aux constructions représentent un impact financier élevé pour de nombreux propriétaires et pour la collectivité. C'est dans ce contexte que le MEDAD a instauré le programme départemental de cartographie de l'aléa retrait-gonflement des argiles [cf. paragraphe 3.1]. Il constitue un préalable à l'élaboration des **Plans de Prévention des Risques** spécifiques à l'échelle communale, dont le but est de diminuer le nombre de sinistres causés à l'avenir par ce phénomène, en l'absence d'une réglementation nationale prescrivant des dispositions constructives particulières pour les sols argileux gonflants.

En mai 2007, la réalisation de PPR tassements différentiels a été prescrite dans 1 622 communes. 462 communes possèdent un PPR approuvé. Cet outil réglementaire s'adresse notamment à toute personne sollicitant un permis de construire, mais aussi aux propriétaires de bâtiments

existants. Il a pour objectif de délimiter les zones exposées au phénomène, et dans ces zones, d'y réglementer l'occupation des sols. Il définit ainsi, pour les projets de construction futurs et le cas échéant pour le bâti existant (avec certaines limites), **les règles constructives** (mais aussi liées à

Extrait d'une carte d'aléa retrait-gonflement des argiles (DDE 04 - Alp'Géorisques)



Aléa moyen ou fort Aléa faible Aléa très faible

État cartographié national des PPR prescrit ou approuvé au 04/05/2007 - Aléa : tassements différentiels.



Nombre de communes avec un PPR prescrit (1622)  
Nombre de communes avec un PPR approuvé (462)

l'environnement proche du bâti) **obligatoires ou recommandées** visant à réduire le risque d'apparition de désordres. Dans les secteurs exposés, le PPR peut également imposer la réalisation d'une étude géotechnique spécifique, en particulier préalablement à tout nouveau projet.

Du fait de la lenteur et de la faible amplitude des déformations du sol, ce phénomène est sans danger pour l'homme. **Les PPR ne prévoient donc pas d'inconstructibilité**, même dans les zones d'aléa fort. Les mesures prévues dans le PPR ont un coût, permettant de minorer significativement le risque de survenance d'un sinistre, sans commune mesure avec les frais (et les désagréments) occasionnés par les désordres potentiels.

### ***3.4 - Les règles de construction***

Dans les communes dotées d'un PPR prenant en compte les phénomènes de retrait-gonflement des argiles, le règlement du PPR définit les règles constructives à mettre en oeuvre (mesures obligatoires et/ou recommandations) dans chacune des zones de risque identifiées.

Dans les communes non dotées d'un PPR, il convient aux maîtres d'ouvrage et/ou aux constructeurs de respecter un certain nombre de mesures afin de réduire l'ampleur du phénomène et de limiter ses conséquences sur le projet en adaptant celui-ci au site. Ces mesures sont détaillées dans les fiches présentes ci-après.

Dans tous les cas, le respect des « règles de l'art » élémentaires en matière de construction constitue un « minimum » indispensable pour assurer une certaine résistance du bâti par rapport au phénomène, tout en garantissant une meilleure durabilité de la construction.

### ***3.5 - La réduction de la vulnérabilité du bâti existant***

Les fiches présentées ci-après détaillent les principales mesures envisageables pour réduire l'ampleur du phénomène et ses conséquences sur le bâti. Elles sont prioritairement destinées

aux maîtres d'ouvrages (constructions futures et bâti existant), mais s'adressent également aux différents professionnels de la construction.

Elles ont pour objectif premier de détailler les mesures préventives essentielles à mettre oeuvre. Deux groupes peuvent être distingués :

- les fiches permettant de minimiser le risque d'occurrence et l'ampleur du phénomène :
  - fiche 3, réalisation d'une ceinture étanche autour du bâtiment ;
  - fiche 4, éloignement de la végétation du bâti ;
  - fiche 5, création d'un écran anti-racines ;
  - fiche 6, raccordement des réseaux d'eaux au réseau collectif ;
  - fiche 7, étanchéification des canalisations enterrées ;
  - fiche 8, limiter les conséquences d'une source de chaleur en sous-sol ;
  - fiche 10, réalisation d'un dispositif de drainage.
- les fiches permettant une adaptation du bâti, de façon à s'opposer au phénomène et ainsi à minimiser autant que possible les désordres :
  - fiche 1, adaptation des fondations ;
  - fiche 2, rigidification de la structure du bâtiment ;
  - fiche 9, désolidariser les différents éléments de structure.

## 4 - Organismes de référence, liens internet et bibliographie

### Site internet

■ Ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables

<http://www.prim.net>

■ Bureau de recherches Géologiques et Minières

<http://www.argiles.fr>

(consultation en ligne et téléchargement des cartes d'aléas départementales)

■ Agence Qualité Construction (association des professions de la construction)

<http://www.qualiteconstruction.com>

### Bibliographie

■ **Sécheresse et construction** - *guide de prévention* ; 1993, La Documentation française.

■ **Effets des phénomènes de retrait-gonflement des sols sur les constructions** – *Traitement des désordres et prévention* ; 1999, Solen.

■ **Retrait-gonflement des sols argileux** - *méthode cartographique d'évaluation de l'aléa en vue de l'établissement de PPR* ; 2003, Marc Vincent BRGM.

■ **Cartographie de l'aléa retrait-gonflement des argiles dans le département du Loiret** ; 2004, BRGM.

### Glossaire

**Aquifère** : À prendre dans ce document au sens de nappe d'eau souterraine. Le terme désigne également les terrains contenant cette nappe.

**Argile** : Selon la définition du Dictionnaire de géologie (A. Foucault, JF Raoult), le terme argile désigne à la fois le minéral (= minéral argileux) et une roche (meuble ou consolidée) composée pour l'essentiel de ces minéraux. La fraction argileuse est, par convention, constituée des éléments dont la taille est inférieure à 2 µm.

**Battance** : Fluctuation du niveau d'une nappe souterraine entre les périodes de hautes eaux et celles de basses eaux.

**Bilan hydrique** : Comparaison entre les quantités d'eau fournies à une plante (précipitations, arrosage, etc) et sa « consommation ».

**Capillarité** : Ensemble des phénomènes relatifs au comportement des liquides dans des tubes très fins (et par lesquels de l'eau par exemple peut remonter dans un tube fin à un niveau supérieur à celui de la surface libre du liquide, ou encore dans un milieu poreux tel qu'un sol meuble).

**Chaînage** : Élément d'ossature des parois porteuses d'un bâtiment ; ceinturant les murs, le chaînage solidarise les parois et empêche les fissurations et les dislocations du bâtiment. On distingue les chaînages horizontaux, qui ceinturent chaque étage au niveau des planchers, et sur lesquels sont élevées les parois, et les chaînages verticaux qui encadrent les parois aux angles des constructions et au droit des murs de refend (mur porteur formant une division de locaux à l'intérieur d'un édifice).

**Évapotranspiration** : L'évapotranspiration correspond à la quantité d'eau totale transférée du sol vers l'atmosphère par l'évaporation au niveau du sol (fonction des conditions de température, de vent et d'ensoleillement notamment) et par la transpiration (eau absorbée par la végétation).

**Plastique** : Le qualificatif plastique désigne la capacité d'un matériau à être modelé.

**Semelle filante** : Type de fondation superficielle la plus courante, surtout quand le terrain d'assise de la construction se trouve à la profondeur hors gel. Elle se prolonge de façon continue sous les murs porteurs.

**Succion** : Phénomène dû aux forces capillaires par lequel un liquide, à une pression inférieure à la pression atmosphérique, est aspiré dans un milieu poreux.

**Surface spécifique** : Elle désigne l'aire réelle de la surface d'un objet par opposition à sa surface apparente.

# Fiches

## Code des couleurs

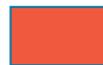
---



Mesure simple



Mesure technique



Mesure nécessitant l'intervention d'un professionnel

## Code des symboles

---



Mesure concernant le bâti existant



Mesure concernant le bâti futur



Mesure applicable au bâti existant et futur



Remarque importante

## Fiche n° 1

## ADAPTATION DES FONDATIONS



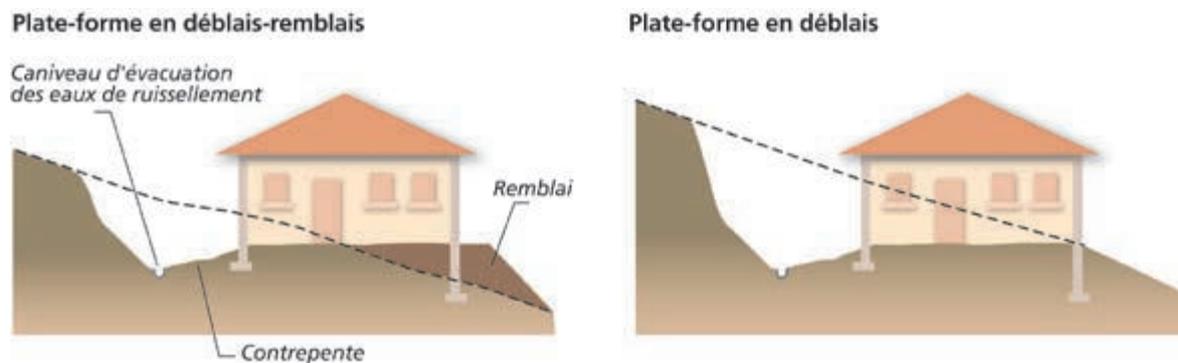
**Problème à résoudre :** Pour la majorité des bâtiments d'habitation « classiques », les structures sont fondées superficiellement, dans la tranche du terrain concernée par les variations saisonnières de teneur en eau. Les sinistres sont ainsi dus, pour une grande part, à une inadéquation dans la conception et/ou la réalisation des fondations.

**Descriptif du dispositif :** Les fondations doivent respecter quelques grands principes :

- adopter une profondeur d'ancrage suffisante, à adapter en fonction de la sensibilité du site au phénomène ;
- éviter toute dissymétrie dans la profondeur d'ancrage ;
- préférer les fondations continues et armées, bétonnées à pleine fouille sur toute leur hauteur.

**Champ d'application :** Concerne sans restriction tout type de bâtiment, d'habitation ou d'activités.

## Schéma de principe



## Conditions de mise en œuvre :

- La profondeur des fondations doit tenir compte de la capacité de retrait du sous-sol. Seule une étude géotechnique spécifique est en mesure de déterminer précisément cette capacité. À titre indicatif, on considère que cette profondeur d'ancrage (si les autres prescriptions – chaînage, trottoir périphérique, etc. – sont mises en œuvre), qui doit être au moins égale à celle imposée par la mise hors gel, doit atteindre au minimum 0,80 m en zone d'aléa faible à moyen et 1,20 m en zone d'aléa fort. Une prédisposition marquée du site peut cependant nécessiter de rechercher un niveau d'assise sensiblement plus profond.

Un radier généralisé, conçu et réalisé dans les règles de l'art (attention à descendre suffisamment la bêche périmétrique), peut constituer une bonne alternative à un approfondissement des fondations.

- Les fondations doivent être ancrées de manière homogène sur tout le pourtour du bâtiment (ceci vaut notamment pour les terrains en pente (où l'ancrage aval doit être au moins aussi important que l'ancrage amont) ou à sous-sol hétérogène. En particulier, les sous-sols partiels qui induisent des hétérogénéités d'ancrage sont à éviter à tout prix. Sur des terrains en pente, cette nécessité d'homogénéité de l'ancrage peut conduire à la réalisation de redans.



Lorsque le bâtiment est installé sur une plate-forme déblai/remblai ou déblai, il est conseillé de descendre les fondations « aval » à une profondeur supérieure à celle des fondations « amont ». Les fondations doivent suivre les préconisations formulées dans le DTU 13.12.

Les études permettant de préciser la sensibilité du sous-sol au phénomène et de définir les dispositions préventives nécessaires (d'ordre constructif ou autre) doivent être réalisées par un bureau d'études spécialisé, dont la liste peut être obtenue auprès de l'Union Française des Géologues (tél : 01 47 07 91 95).

## Fiche n°2

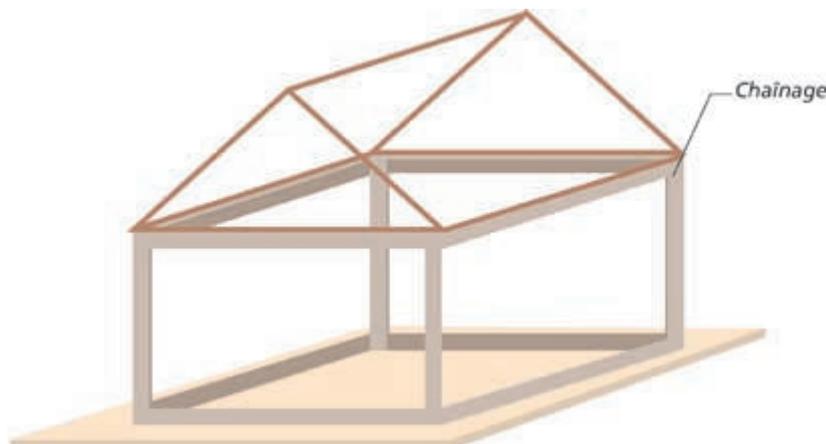
RIGIDIFICATION DE LA STRUCTURE  
DU BÂTIMENT

**Problème à résoudre :** Un grand nombre de sinistres concernent des constructions dont la rigidité, insuffisante, ne leur permet pas de résister aux distorsions générées par les mouvements différentiels du sous-sol. Une structure parfaitement rigide permet au contraire une répartition des efforts permettant de minimiser les désordres de façon significative, à défaut de les écarter.

**Descriptif du dispositif :** La rigidification de la structure du bâtiment nécessite la mise en œuvre de chaînages horizontaux (haut et bas) et verticaux (poteaux d'angle) pour les murs porteurs liaisonnés.

**Champ d'application :** concerne sans restriction tout type de bâtiment, d'habitation ou d'activités.

## Schéma de principe



**Conditions de mise en œuvre :** Le dispositif mis en œuvre doit suivre les préconisations formulées dans le DTU 20.1 :

- « Les murs en maçonnerie porteuse et les murs en maçonnerie de remplissage doivent être ceinturés à chaque étage, au niveau des planchers, ainsi qu'en couronnement, par un chaînage horizontal en béton armé, continu, fermé ; ce chaînage ceinture les façades et les relie au droit de chaque refend ». Cette mesure s'applique notamment pour les murs pignons au niveau du rampant de la couverture.

- « Les chaînages verticaux doivent être réalisés au moins dans les angles saillants et rentrant des maçonneries, ainsi que de part et d'autre des joints de fractionnement du bâtiment ».

La liaison entre chaînages horizontaux et verticaux doit faire l'objet d'une attention particulière : ancrage des armatures par retour d'équerre, recouvrement des armatures assurant une continuité.

Les armatures des divers chaînages doivent faire l'objet de liaisons efficaces (recouvrement, ancrage, etc.), notamment dans les angles du bâtiment.

**Mesures d'accompagnement :** D'autres mesures permettent de rigidifier la structure :

- la réalisation d'un soubassement « monobloc » (préférer les sous-sols complets aux sous-sols partiels, les radiers ou les planchers sur vide sanitaire, plutôt que les dallages sur terre-plein) ;

- la réalisation de linteaux au-dessus des ouvertures.

## Fiche n°3

RÉALISATION D'UNE CEINTURE ÉTANCHE  
AUTOUR DU BÂTIMENT

**Problème à résoudre :** Les désordres aux constructions résultent notamment des fortes différences de teneur en eau existant entre le sol situé sous le bâtiment qui est à l'équilibre hydrique (terrains non exposés à l'évaporation, qui constituent également le sol d'assise de la structure) et le sol situé aux alentours qui est soumis à évaporation saisonnière. Il en résulte des variations de teneur en eau importantes et brutales, au droit des fondations.

**Descriptif du dispositif :** Le dispositif proposé consiste à entourer le bâti d'un système étanche le plus large possible (minimum 1,50 m), protégeant ainsi sa périphérie immédiate de l'évaporation et éloignant du pied des façades les eaux de ruissellement.

**Champ d'application :** concerne sans restriction tout type de bâtiment, d'habitation ou d'activités.

## Schéma de principe



**Conditions de mise en œuvre :** L'étanchéité pourra être assurée, soit :

- par la réalisation d'un trottoir périphérique (selon les possibilités en fonction de l'implantation du bâtiment et de la mitoyenneté), en béton ou tout autre matériau présentant une étanchéité suffisante ;
- par la mise en place sous la terre végétale d'une géomembrane enterrée, dans les cas notamment où un revêtement superficiel étanche n'est pas réalisable (en particulier dans les terrains en pente). La géomembrane doit être raccordée aux façades par un système de couvre-joint, et être protégée par une couche de forme sur laquelle peut être mis en œuvre un revêtement adapté à l'environnement (pavés, etc).

Une légère pente doit être donnée au dispositif, de façon à éloigner les eaux du bâtiment, l'idéal étant que ces eaux soient reprises par un réseau d'évacuation étanche.



Pour être pleinement efficace, le dispositif d'étanchéité doit être mis en œuvre sur la totalité du pourtour de la construction. Une difficulté peut se poser lorsque l'une des façades est située en limite de propriété (nécessitant un accord avec le propriétaire mitoyen). Le non-respect de ce principe est de nature à favoriser les désordres.

**Mesures d'accompagnement :** Les eaux de toitures seront collectées dans des ouvrages étanches et évacués loin du bâtiment [cf. fiche n°6].

À défaut de la mise en place d'un dispositif étanche en périphérie immédiate du bâtiment, les eaux de ruissellement pourront être éloignées des façades (aussi loin que possible), par des contre-pentes.

## Fiche n°4

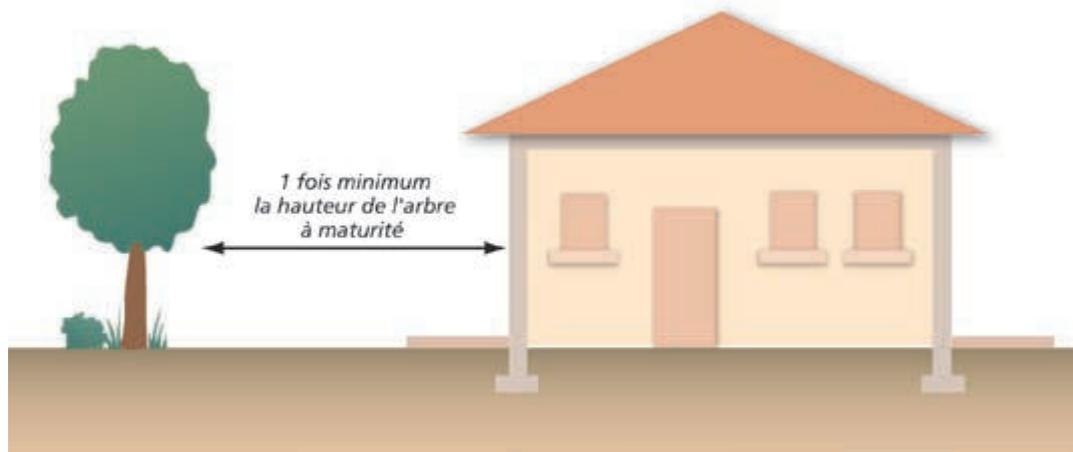
ÉLOIGNEMENT DE LA VÉGÉTATION  
DU BÂTI

**Problème à résoudre :** Empêcher le sol de fondation d'être soumis à d'importantes et brutales variations de teneur en eau. Les racines des végétaux soutirant l'eau du sol et induisant ainsi des mouvements préjudiciables au bâtiment, il convient d'extraire le bâti de la zone d'influence de la végétation présente à ses abords (arbres et arbustes).

**Descriptif du dispositif :** La technique consiste à abattre les arbres isolés situés à une distance inférieure à une fois leur hauteur à maturité par rapport à l'emprise de la construction (une fois et demi dans le cas de rideaux d'arbres ou d'arbustes). Un élagage régulier et sévère, permettant de minimiser la capacité d'évaporation des arbres et donc de réduire significativement leurs prélèvements en eau dans le sol, peut constituer une alternative à l'abattage. Attention, l'abattage des arbres est néanmoins également susceptible de générer un gonflement du fait d'une augmentation de la teneur en eau des sols qui va en résulter ; il est donc préférable de privilégier un élagage régulier de la végétation concernée.

**Champ d'application :** Concerne tout type de bâtiment d'habitation ou d'activités situé à une distance d'arbres isolés inférieure à 1 fois leur hauteur à maturité (une fois et demi dans le cas de rideaux d'arbres ou d'arbustes). Bien que certaines essences aient un impact plus important que d'autres, il est difficile de limiter cette mesure à ces espèces, car ce serait faire abstraction de critères liés à la nature du sol. De plus, il faut se garder de sous-estimer l'influence de la végétation arbustive, qui devra également, en site sensible, être tenue éloignée du bâti.

## Schéma de principe



Suite page suivante

## Fiche n°4

ÉLOIGNEMENT DE LA VÉGÉTATION  
DU BÂTI

**Précautions de mise en œuvre :** L'abattage des arbres situés à faible distance de la construction ne constitue une mesure efficace que si leurs racines n'ont pas atteint le sol sous les fondations. Dans le cas contraire, un risque de soulèvement n'est pas à exclure.

Si aucune action d'éloignement de la végétation (ou l'absence d'un écran anti-racines – [cf. Fiche n°5]) n'est mise en œuvre ceci pourra être compensé par l'apport d'eau en quantité suffisante aux arbres concernés par arrosage. Mais cette action sera imparfaite, notamment par le fait qu'elle pourrait provoquer un ramollissement du sol d'assise du bâtiment.

 **Mesure alternative :** Mise en place d'un écran anti-racines pour les arbres isolés situés à moins de une fois leur hauteur à maturité par rapport à l'emprise de la construction (une fois et demi dans le cas de rideaux d'arbres ou d'arbustes). [cf. fiche n°5]

**À destination des projets nouveaux :** Si des arbres existent à proximité de l'emprise projetée du bâtiment, il convient de tenir compte de leur influence potentielle à l'occasion tout particulièrement d'une sécheresse ou de leur éventuelle disparition future, à savoir selon le cas :

- tenter autant que possible d'implanter le bâti à l'extérieur de leur « champ d'action » (on considère dans le cas général que le domaine d'influence est de une fois la hauteur de l'arbre à l'âge adulte pour des arbres isolés, une fois et demi cette hauteur dans le cas de rideaux d'arbres ou d'arbustes) ;
- tenter d'abattre les arbres gênants le plus en amont possible du début des travaux (de façon à permettre un rétablissement des conditions « naturelles » de teneur en eau du sous-sol) ;
- descendre les fondations au-dessous de la cote à laquelle les racines n'influencent plus sur les variations de teneur en eau (de l'ordre de 4 m à 5 m maximum).

Si des plantations sont projetées, on cherchera à respecter une distance minimale équivalente à une fois la hauteur à maturité de l'arbre entre celui-ci et la construction. A défaut, on envisagera la mise en place d'un écran anti-racines.

## Fiche n°5

## CRÉATION D'UN ÉCRAN ANTI-RACINES

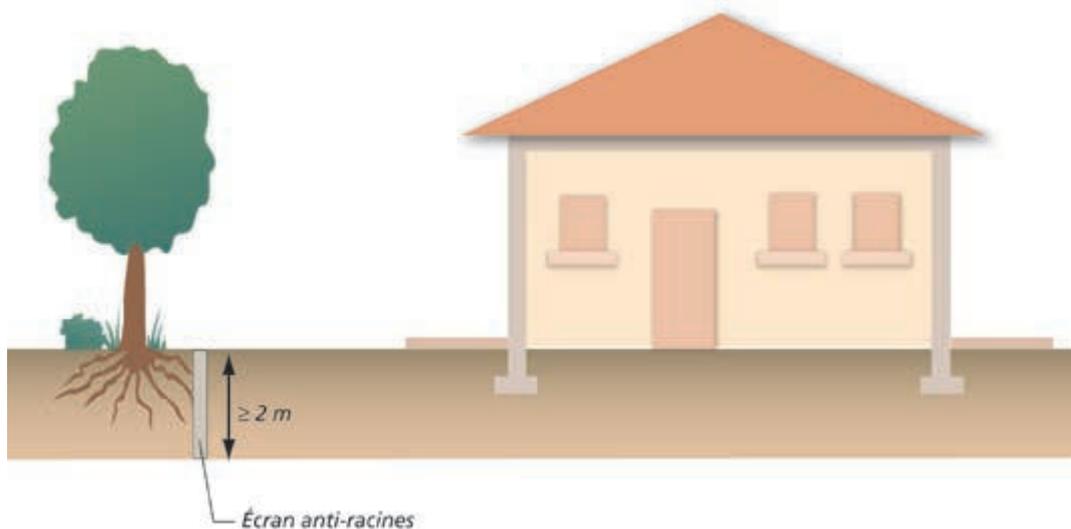


**Problème à résoudre :** Empêcher le sol de fondation d'être soumis à d'importantes et brutales variations de teneur en eau. Les racines des végétaux soutirant l'eau du sol et induisant ainsi des mouvements préjudiciables au bâtiment, il convient d'extraire le bâti de la zone d'influence de la végétation présente à ses abords.

**Descriptif du dispositif :** La technique consiste à mettre en place, le long des façades concernées, un écran s'opposant aux racines, d'une profondeur supérieure à celle du système racinaire des arbres présents (avec une profondeur minimale de 2 m). Ce dispositif est constitué en général d'un écran rigide (matériau traité au ciment), associé à une géomembrane (le long de laquelle des herbicides sont injectés), mis en place verticalement dans une tranchée.

**Champ d'application :** Concerne tout type de bâtiment d'habitation ou d'activités situé à une distance d'arbres isolés inférieure à une fois leur hauteur à maturité.

## Schéma de principe



**Précautions de mise en œuvre :** L'écran anti-racines doit pouvoir présenter des garanties de pérennité suffisantes, notamment vis-à-vis de l'étanchéité et de la résistance. Un soin particulier doit être porté sur les matériaux utilisés (caractéristiques de la géomembrane, etc). L'appel à un professionnel peut s'avérer nécessaire pour ce point, voire également pour la réalisation du dispositif.



**Mesure alternative :** Abattage des arbres isolés situés à une distance inférieure à une fois leur hauteur à maturité, par rapport à l'emprise de la construction (une fois et demi dans le cas de rideaux d'arbres ou d'arbustes). [Voir fiche n°4]

## Fiche n°6

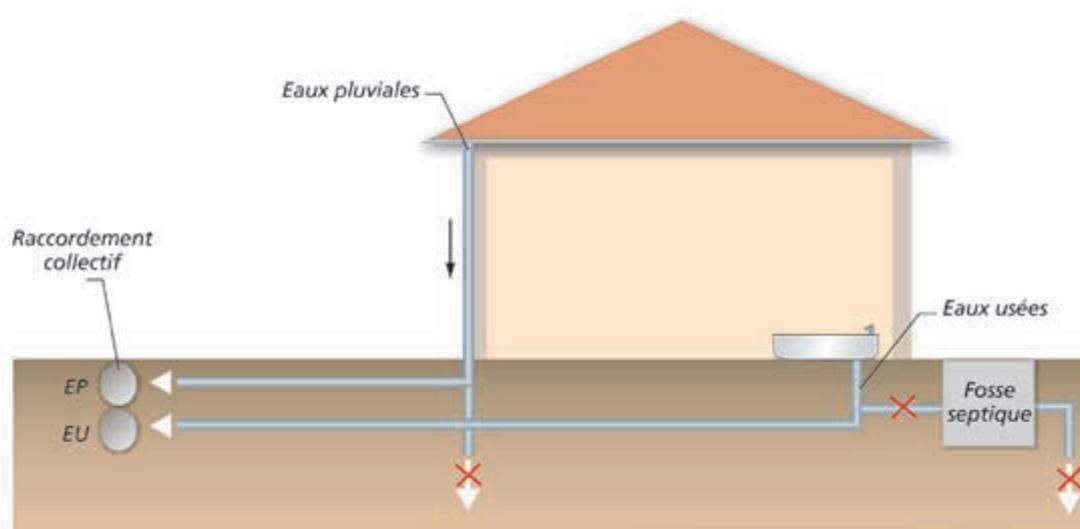
RACCORDEMENT DES RÉSEAUX D'EAUX  
AU RÉSEAU COLLECTIF

**Problème à résoudre :** De façon à éviter les variations localisées d'humidité, il convient de privilégier le rejet des eaux pluviales – EP - (ruissellement de toitures, terrasses, etc.) et des eaux usées – EU - dans les réseaux collectifs (lorsque ceux-ci existent). La ré-infiltration in situ des EP et des EU conduit à ré-injecter dans le premier cas des volumes d'eau potentiellement importants et de façon ponctuelle, dans le second cas des volumes limités mais de façon « chronique ».

**Descriptif du dispositif :** Il vise, lorsque l'assainissement s'effectue de façon autonome, à débrancher les filières existantes (puits perdu, fosse septique + champ d'épandage, etc.) et à diriger les flux à traiter jusqu'au réseau collectif (« tout à l'égout » ou réseau séparatif).

**Champ d'application :** Concerne tout type de bâtiment d'habitation ou d'activités assaini de façon individuelle avec ré-infiltration in situ (les filières avec rejet au milieu hydraulique superficiel ne sont pas concernées), et situé à distance raisonnable (c'est-à-dire économiquement acceptable) du réseau collectif.

## Schéma de principe



**Conditions de mise en œuvre :** Le raccordement au réseau collectif doit être privilégié, sans préjudice des directives sanitaires en vigueur.

Le raccordement nécessite l'accord préalable du gestionnaire de réseau. Le branchement à un réseau collectif d'assainissement implique pour le particulier d'être assujéti à une redevance d'assainissement comprenant une part variable (assise sur le volume d'eau potable consommé) et le cas échéant une partie fixe.

**Mesure alternative :** En l'absence de réseau collectif dans l'environnement proche du bâti et du nécessaire maintien de l'assainissement autonome, il convient de respecter une distance d'une quinzaine de mètres entre le bâtiment et le(s) point(s) de rejet (à examiner avec l'autorité responsable de l'assainissement).

## Fiche n°7

## ÉTANCHÉIFICATION DES CANALISATIONS ENTERRÉES



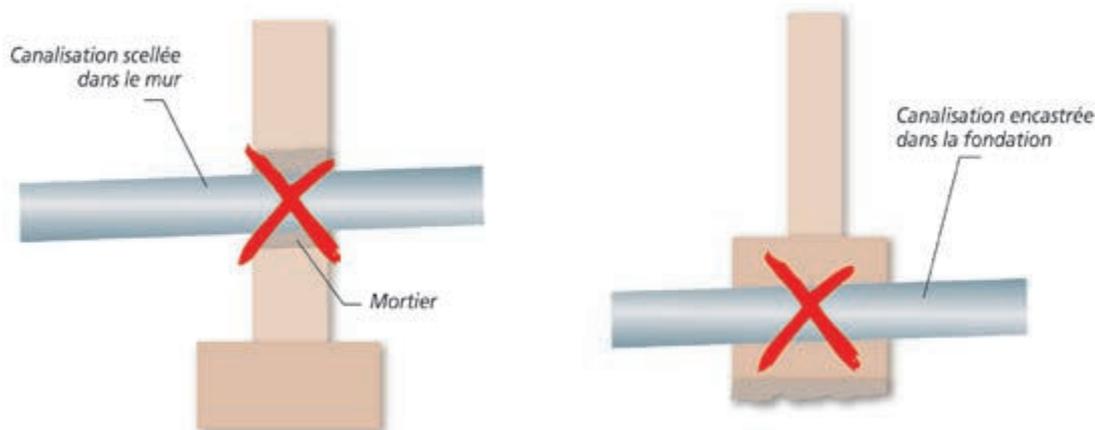
**Problème à résoudre :** De façon à éviter les variations localisées d'humidité, il convient de s'assurer de l'absence de fuites au niveau des réseaux souterrains « humides ». Ces fuites peuvent résulter des mouvements différentiels du sous-sol occasionnés par le phénomène.

**Descriptif du dispositif :** Le principe consiste à étanchéifier l'ensemble des canalisations d'évacuation enterrées (eaux pluviales, eaux usées). Leur tracé et leur conception seront en outre étudiés de façon à minimiser le risque de rupture.

**Champ d'application :** Concerne tout type de bâtiment d'habitation ou d'activités, assaini de façon individuelle ou collective.

### Schéma de principe

Les canalisations ne doivent pas être bloquées dans le gros-œuvre



**Conditions de mise en œuvre :** Les canalisations seront réalisées avec des matériaux non fragiles (c'est-à-dire susceptibles de subir des déformations sans rupture). Elles seront aussi flexibles que possibles, de façon à supporter sans dommage les mouvements du sol.

L'étanchéité des différents réseaux sera assurée par la mise en place notamment de joints souples au niveau des raccordements.

De façon à ce que les mouvements subis par le bâti ne se « transmettent » pas aux réseaux, on s'assurera que les canalisations ne soient pas bloquées dans le gros œuvre, aux points d'entrée dans le bâti.

Les entrées et sorties des canalisations du bâtiment s'effectueront autant que possible perpendiculairement par rapport aux murs (tout du moins avec un angle aussi proche que possible de l'angle droit).

**Mesures d'accompagnement :** Autant que faire se peut, on évitera de faire longer le bâtiment par les canalisations de façon à limiter l'impact des fuites occasionnées, en cas de rupture, sur les structures proches.

Il est souhaitable de réaliser de façon régulière des essais d'étanchéité de l'ensemble des réseaux « humides ».

## Fiche n°8

## LIMITER LES CONSÉQUENCES D'UNE SOURCE DE CHALEUR EN SOUS-SOL

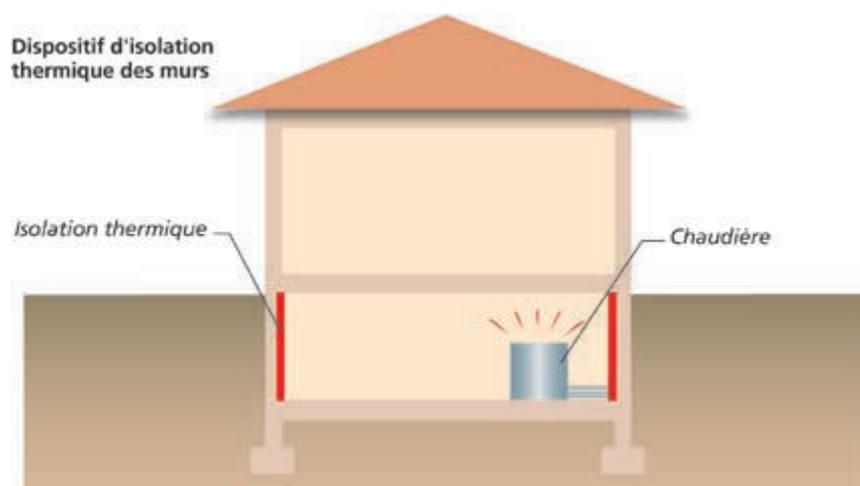


**Problème à résoudre :** La présence dans le sous-sol d'un bâtiment d'une source de chaleur importante, en particulier d'une chaudière, est susceptible de renforcer les variations localisées d'humidité dans la partie supérieure du terrain. Elles sont d'autant plus préjudiciables qu'elles s'effectuent au contact immédiat des structures.

**Descriptif du dispositif :** La mesure consiste à prévoir un dispositif spécifique d'isolation thermique des murs se trouvant à proximité de la source de chaleur (limitation des échanges thermiques).

**Champ d'application :** Concerne tous les murs de la pièce accueillant la source de chaleur, ainsi que toutes parties de la sous-structure du bâtiment au contact de canalisations « chaudes ».

## Schéma de principe



**Conditions de mise en œuvre :** Dans l'Union Européenne, les produits d'isolation thermique pour la construction doivent posséder la marque CE depuis mars 2003 et respecter les normes EN 13162 à EN 13171 (selon leur nature). Il pourra s'agir de produits standards de type polystyrène ou laine minérale.

**Remarque :** La loi de finances pour 2005 a créé un crédit d'impôt dédié au développement durable et aux économies d'énergie. Destinée à renforcer le caractère incitatif du dispositif fiscal en faveur des équipements de l'habitation principale, cette mesure est désormais ciblée sur les équipements les plus performants au plan énergétique, ainsi que sur les équipements utilisant les énergies renouvelables. Le crédit d'impôt concerne les dépenses d'acquisition de certains équipements fournis par les entreprises ayant réalisé les travaux et faisant l'objet d'une facture, dans les conditions précisées à l'article 90 de la loi de finances pour 2005 et à l'article 83 de la loi de finances pour 2006 : <http://www.industrie.gouv.fr/energie/developp/econo/textes/credit-impot-2005.htm>

Cela concerne notamment l'acquisition de matériaux d'isolation thermique des parois opaques (planchers bas sur sous-sol, sur vide sanitaire ou sur passage ouvert, avec résistance thermique  $R \geq 2,4 \text{ M}^2 \cdot \text{K/W}$ ). Pour choisir un produit isolant, il est important de connaître sa résistance thermique «R» (aptitude d'un matériau à ralentir la propagation de l'énergie qui le traverse). Elle figure obligatoirement sur le produit. Plus «R» est important plus le produit est isolant.

Pour ces matériaux d'isolation thermique, le taux du crédit d'impôt est de 25 %. Ce taux est porté à 40 % à la double condition que ces équipements soient installés dans un logement achevé avant le 1/01/1977 et que leur installation soit réalisée au plus tard le 31 décembre de la 2<sup>e</sup> année qui suit celle de l'acquisition du logement.

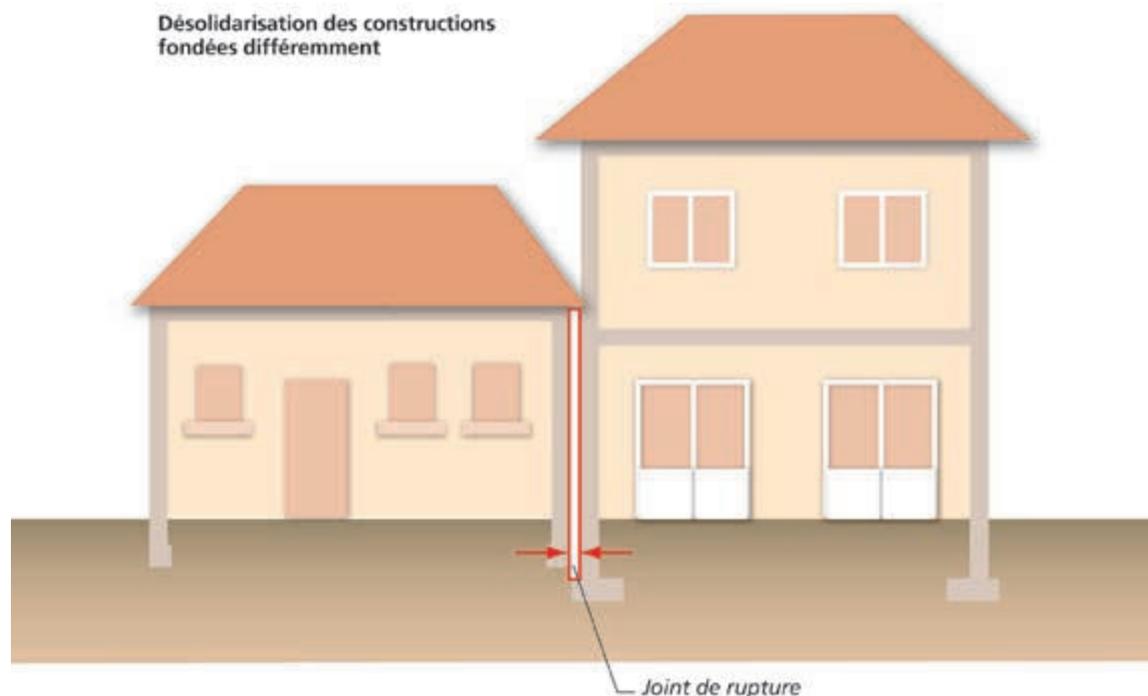
## Fiche n°9

**DÉSOLIDARISER LES DIFFÉRENTS  
ÉLÉMENTS DE STRUCTURE**

**Problème à résoudre :** Deux parties de bâtiments accolés et fondés différemment peuvent subir des mouvements d'ampleur variable. Il convient de ce fait de désolidariser ces structures, afin que les sollicitations du sous-sol ne se transmettent pas entre elles et ainsi à autoriser des mouvements différentiels.

**Descriptif du dispositif :** Il s'agit de désolidariser les parties de construction fondées différemment (ou exerçant des charges variables sur le sous-sol), par la mise en place d'un joint de rupture (élastomère) sur toute la hauteur du bâtiment (y compris les fondations).

**Champ d'application :** Concerne tous les bâtiments d'habitation ou d'activités présentant des éléments de structures fondés différemment (niveau d'assise, type de fondation) ou caractérisés par des descentes de charges différentes. Sont également concernées les extensions de bâtiments existants (pièce d'habitation, garage, etc.).

**Schéma de principe**

**Conditions de mise en œuvre :** Il est indispensable de prolonger le joint sur toute la hauteur du bâtiment.

**À destination du bâti existant :** La pose d'un joint de rupture sur un bâtiment existant constitue une mesure techniquement envisageable. Mais elle peut nécessiter des modifications importantes de la structure et s'avérer ainsi très délicate (les fondations étant également concernées par cette opération).

La mesure doit systématiquement être mise en œuvre dans le cadre des projets d'extension du bâti existant.

## Fiche n° 10

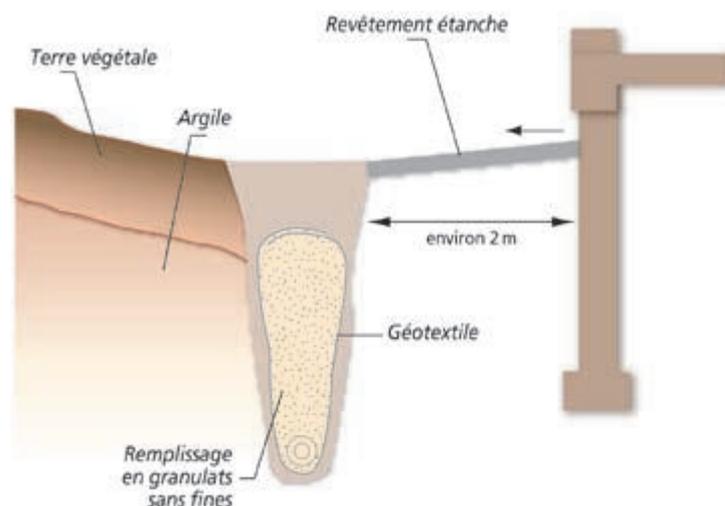
RÉALISATION D'UN DISPOSITIF  
DE DRAINAGE

**Problème à résoudre :** Les apports d'eau provenant des terrains environnants (eaux de ruissellement superficiel ou circulations souterraines), contribuent au phénomène en accroissant les variations localisées d'humidité. La collecte et l'évacuation de ces apports permettent de minimiser les mouvements différentiels du sous-sol.

**Descriptif du dispositif :** Le dispositif consiste en un réseau de drains (ou tranchées drainantes) ceinturant la construction ou, dans les terrains en pente, disposés en amont de celle-ci. Les volumes collectés sont dirigés aussi loin que possible de l'habitation.

**Champ d'application :** Concerne sans restriction tout type de bâtiment d'habitation ou d'activités.

## Schéma de principe



**Conditions de mise en œuvre :** Le réseau est constitué de tranchées remplies d'éléments grossiers (protégés du terrain par un géotextile), avec en fond de fouille une canalisation de collecte et d'évacuation (de type « drain routier ») répondant à une exigence de résistance à l'écrasement. Idéalement, les tranchées descendent à une profondeur supérieure à celle des fondations de la construction, et sont disposées à une distance minimale de 2 m du bâtiment. Ces précautions sont nécessaires afin d'éviter tout impact du drainage sur les fondations.

Les règles de réalisation des drains sont données par le DTU 20.1.

 En fonction des caractéristiques du terrain, la nécessité de descendre les drains au-delà du niveau de fondation de la construction peut se heurter à l'impossibilité d'évacuer gravitairement les eaux collectées. La mise en place d'une pompe de relevage peut permettre de lever cet obstacle.

**Mesure d'accompagnement :** Ce dispositif de drainage complète la mesure détaillée dans la fiche n°3 (mise en place d'une ceinture étanche en périphérie du bâtiment) de façon à soustraire les fondations de la construction aux eaux de ruissellement et aux circulations souterraines.

REÇU EN PREFECTURE

le 23/12/2021

Application agréée E-legalite.com

21\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0

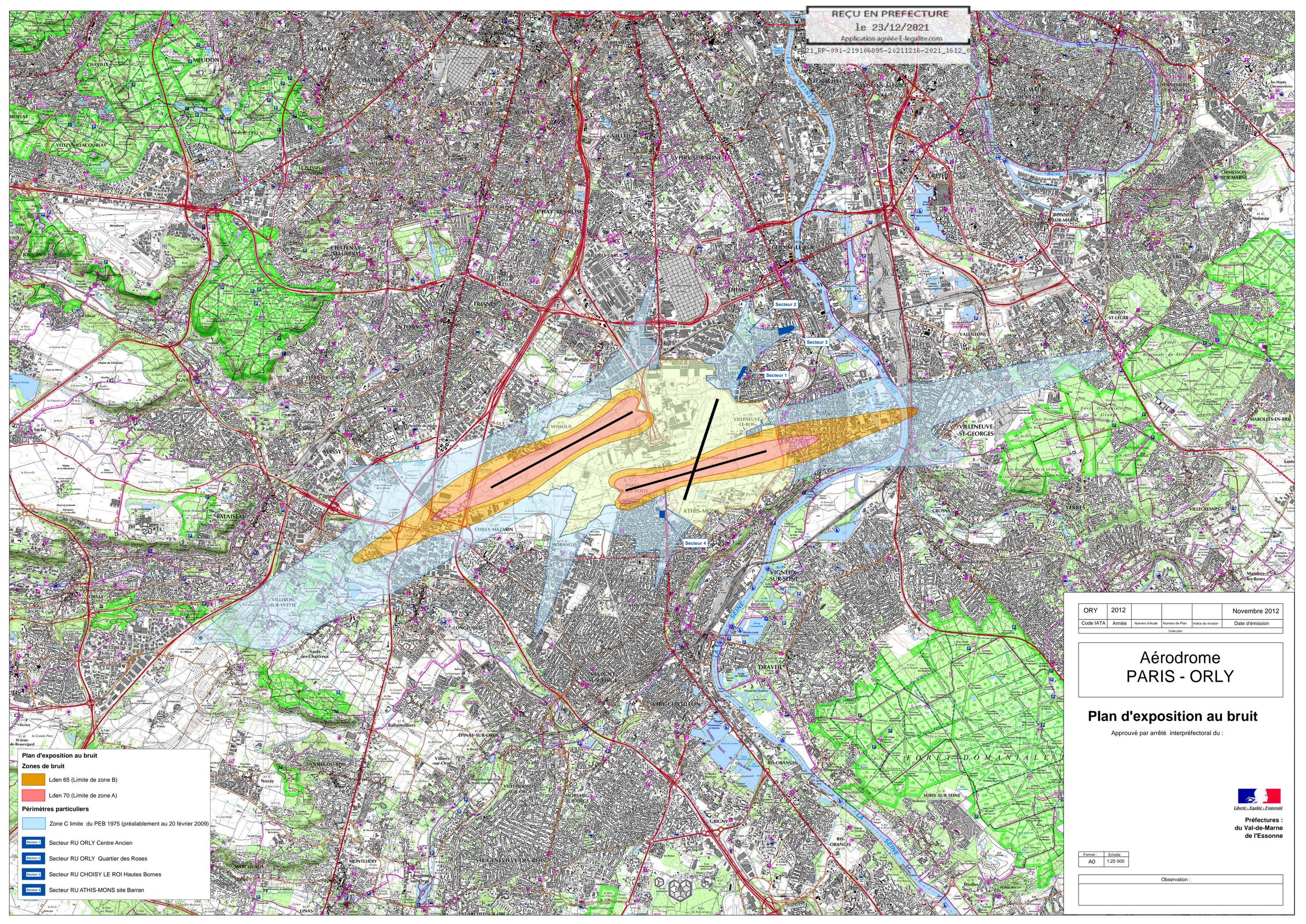


*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DURABLES

2021\_RP-091-219106895-20211216-2021\_1612\_0



ORY	2012				Novembre 2012
Code IATA	Année	Numéro d'étude	Numéro de Plan	Indice de révision	Date d'émission
			Code plan		

## Aérodrome PARIS - ORLY

### Plan d'exposition au bruit

Approuvé par arrêté interpréfectoral du :

**Plan d'exposition au bruit**  
**Zones de bruit**

- Lden 65 (Limite de zone B)
- Lden 70 (Limite de zone A)

**Périmètres particuliers**

- Zone C limite du PEB 1975 (préalablement au 20 février 2009)
- Secteur 1 Secteur RU ORLY Centre Ancien
- Secteur 2 Secteur RU ORLY Quartier des Roses
- Secteur 3 Secteur RU CHOISY LE ROI Hautes Bornes
- Secteur 4 Secteur RU ATHIS-MONS site Barran



Format :	Echelle :
A0	1:25 000

Observation :