

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE VAL PARISIS – PROJET DE PPBE



PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE VAL PARISIS – PROJET DE PPBE RA-19390-02-C - 05/11/2021

Sommaire

| | | |
|----------|--|----|
| <u>1</u> | <i>Résumé non technique</i> | 3 |
| <u>2</u> | <i>Présentation</i> | 4 |
| <u>3</u> | <i>Synthèse de la cartographie du bruit</i> | 6 |
| <u>4</u> | <i>Zones à enjeux</i> | 9 |
| <u>5</u> | <i>Zones calmes</i> | 12 |
| <u>6</u> | <i>Evolution du territoire</i> | 15 |
| <u>7</u> | <i>Actions réalisées ces 10 dernières années</i> | 19 |
| <u>8</u> | <i>Plan d'actions à 5 ans</i> | 26 |
| <u>9</u> | <i>Suivi et implications du plan d'actions</i> | 29 |

Annexes

| | | |
|------------|---|----|
| <u>A1</u> | <i>Détails des actions portées par Val Parisis</i> | 30 |
| <u>A2</u> | <i>Informations sur le bruit des aéronefs</i> | 33 |
| <u>A3</u> | <i>Projet Climat Air Energie Territorial</i> | 38 |
| <u>A4</u> | <i>Analyse des projets d'aménagement à venir</i> | 39 |
| <u>A5</u> | <i>Listing des actions réalisées dans le passé par les collectivités</i> | 42 |
| <u>A6</u> | <i>Actions communales prévues pour les 5 ans à venir</i> | 51 |
| <u>A7</u> | <i>Avis de la Préfecture du Val-d'Oise</i> | 56 |
| <u>A8</u> | <i>Avis de SNCF RESEAU</i> | 59 |
| <u>A9</u> | <i>Avis de la DRIEA</i> | 63 |
| <u>A10</u> | <i>Avis du Conseil Départemental du Val-d'Oise</i> | 63 |
| <u>A11</u> | <i>Avis de Bruitparif : centre d'évaluation technique de l'environnement sonore</i> | 63 |

1 RESUME NON TECHNIQUE

Ce document constitue le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la communauté d'agglomération de Val Parisis (95), tel que prévu par les articles L. 572-2 et L. 572-6 du **code de l'environnement**. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée par Bruitparif, observatoire régional en 2018.

Il fait l'objet d'une mise à disposition auprès du public sur la période de 2 mois. Les remarques effectuées seront analysées et figureront dans le PPBE final.

Le plan présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- ▶ Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- ▶ La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements.
- ▶ La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit pour chaque commune, l'agglomération et ses partenaires.
- ▶ Une interaction avec les services et partenaires.

Ce plan énonce les actions passées et prévues par les différentes instances décisionnelles (gestionnaires) qui réalisent leurs propres plans d'actions.

L'agglomération s'engage également à réaliser des actions, en collaboration avec les communes sur les thématiques suivantes :

- ▶ **La réduction des nuisances sonores**, liée à l'information et la concertation avec les gestionnaires des sources de bruit, ainsi qu'à l'organisation de l'offre en circulations alternatives aux véhicules individuels.
- ▶ **L'anticipation de l'évolution du territoire** qui repose sur la prévision des impacts acoustiques des projets à venir avec des mesures acoustiques avant / après projets pour quantifier les évolutions de niveaux sonores induits.
- ▶ **La sensibilisation et information sur le bruit** regroupe des actions d'information sur les cartes de bruit et actions portées au sujet du bruit des aéronefs mais également la sensibilisation auprès des usagers des deux-roues à l'aide de la police.
- ▶ **La définition et préservation des zones calmes**. N'ayant pu aboutir dans le cadre de la réalisation du plan, cette action sera portée sur la durée du plan afin d'aboutir à un consensus. Des actions de préservation de ces espaces seront également définies.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

Un suivi annuel du plan sera effectué par l'agglomération ce qui facilitera son évaluation et permettra de préparer le PPBE suivant (4^{ème} échéance)

2 PRESENTATION

2.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Dans le cadre de l'application de la directive européenne DE2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les grandes agglomérations doivent se doter d'une carte stratégique du bruit, et d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Les sources de bruit visées par les textes sont l'ensemble des infrastructures routières et ferroviaires, les industries classées Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A) et SEVESO, ainsi que les principaux aéroports.

Les cartes stratégiques de bruit ont été réalisées au premier semestre 2018 par l'Observatoire régional du bruit d'Ile-de-France (Bruitparif), en respectant, comme il en avait l'obligation, les règles de calcul européennes. Elles ont été soumises pour approbation en Conseil Communautaire. Ces cartes permettent de visualiser la situation sonore et d'estimer la part de population et de bâtiments sensibles impactés par de forts niveaux de bruit.

L'arrêté du 14 avril 2017 désigne Val Parisis parmi les 14 intercommunalités autorisées compétentes pour la réalisation des PPBE sur le territoire de l'agglomération parisienne.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

2.2. OBJECTIFS D'UN PPBE

Le contenu d'un PPBE est encadré par la réglementation et doit répondre à 3 objectifs :

- ▶ La réduction du bruit dans les zones fortement exposées – les zones critiques d'un point de vue sanitaire pour les habitants.
- ▶ La préservation des zones calmes.
- ▶ La prévention du bruit dans l'environnement du territoire : il s'agit d'anticiper les potentielles situations où la population serait impactée par des sources de bruit de manière excessive.

2.3. DEMARCHE DE REALISATION

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider des aspects techniques, avec les services communaux et les partenaires extérieurs.

Dans un premier temps, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 3. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Il est rappelé que le **critère d'antériorité**¹ n'avait pas à être vérifié dans le cadre de ce diagnostic. L'identification des bâtiments exposés dans ce présent document ne peut donc être comparée avec l'identification des points noirs bruit routiers ou ferroviaires établie par les gestionnaires.

Les **actions passées et prévues ont été recensées** et inscrites au projet de PPBE. La communauté d'agglomération a également travaillé sur la mise en place de nouvelles actions.

Les accords des gestionnaires sur le projet de plan ont été sollicités en août-septembre 2021. Ils sont exposés en annexe 7 à 11.

La **mise à disposition de ce projet auprès du public** sera réalisée pour une durée de 2 mois. Un registre permettant de consigner des observations sera mis à disposition au format papier au siège administratif de la Communauté d'Agglomération. Un registre numérique sera également mis en place. Le PPBE final, intégrant les remarques du public, sera arrêté par le Conseil communautaire. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

2.4. ETENDUE D'APPLICATION DU PPBE

2.4.1. Sources de bruit concernées

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- ▶ Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux national, départemental, et communal.
- ▶ Les infrastructures de transport ferroviaire.
- ▶ Les infrastructures de transport aérien.
- ▶ Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

2.4.2. Territoire

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Val Parisien, concerné par le présent PPBE, est composé de 15 communes situées sur le département du Val-d'Oise. Sa superficie est de 87 km², et comporte une population de 278 166 habitants (population totale INSEE en vigueur pour 2021 recensement 2018).

2.4.3. Public cible

La **population** est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement ou de santé**.

Un « bâtiment sensible » est un bâtiment d'habitation ou bâtiment constituant un établissement d'enseignement ou de santé.

2.4.4. Porteur des actions

La Communauté d'Agglomération, du fait de sa compétence en termes de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie sur son territoire, est l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE mais n'est pas le seul acteur de la démarche. L'implication d'un grand nombre de partenaires est essentielle pour mener à bien cette mission, la prise de conscience étant collective :

- ▶ Les gestionnaires routiers : communes, Etat, Département, concessionnaires.
- ▶ Le gestionnaire des voies ferrées : SNCF, RATP.
- ▶ La Direction Générale de l'Aviation Civile, ADP.
- ▶ La DRIEAT Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, l'aménagement et des transports, les industriels.

¹ Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont définis en annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit.

3 SYNTHESE DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT

Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

Elles sont disponibles via le lien Internet suivant sur un site dédié de Bruitparif : <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Val%20Paris>.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit.

Ces diagnostics affinés du territoire ont permis d'identifier et de hiérarchiser des zones à enjeux.

3.1. INDICATEURS ACOUSTIQUES

Les **indicateurs de niveau sonore** représentés sur les cartes de bruit sont exprimés en dB(A) et ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- ▶ Le L_{DEN} caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day} , $L_{evening}$, L_{night} », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- ▶ Le L_N est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

3.2. RESULTATS DES CARTES

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

| Source | Valeur Limite, en dB(A) | |
|-----------------------------|-------------------------|------------------------------|
| | L_N (nuit) | L_{den} (journée complète) |
| Route et/ou LGV | 62 | 68 |
| Voie ferrée conventionnelle | 65 | 73 |
| Aérodromes | - | 55 |
| Activités industrielles | 60 | 71 |

La cartographie du bruit a permis de visualiser les étendues les plus impactées par des niveaux sonores élevés pour les deux sources principales routières et ferroviaires selon les cartes ci-dessous (pour les indicateurs les plus dimensionnants).

Planche 1 - Zones de dépassement du seuil pour le bruit routier – indicateur L_{den}

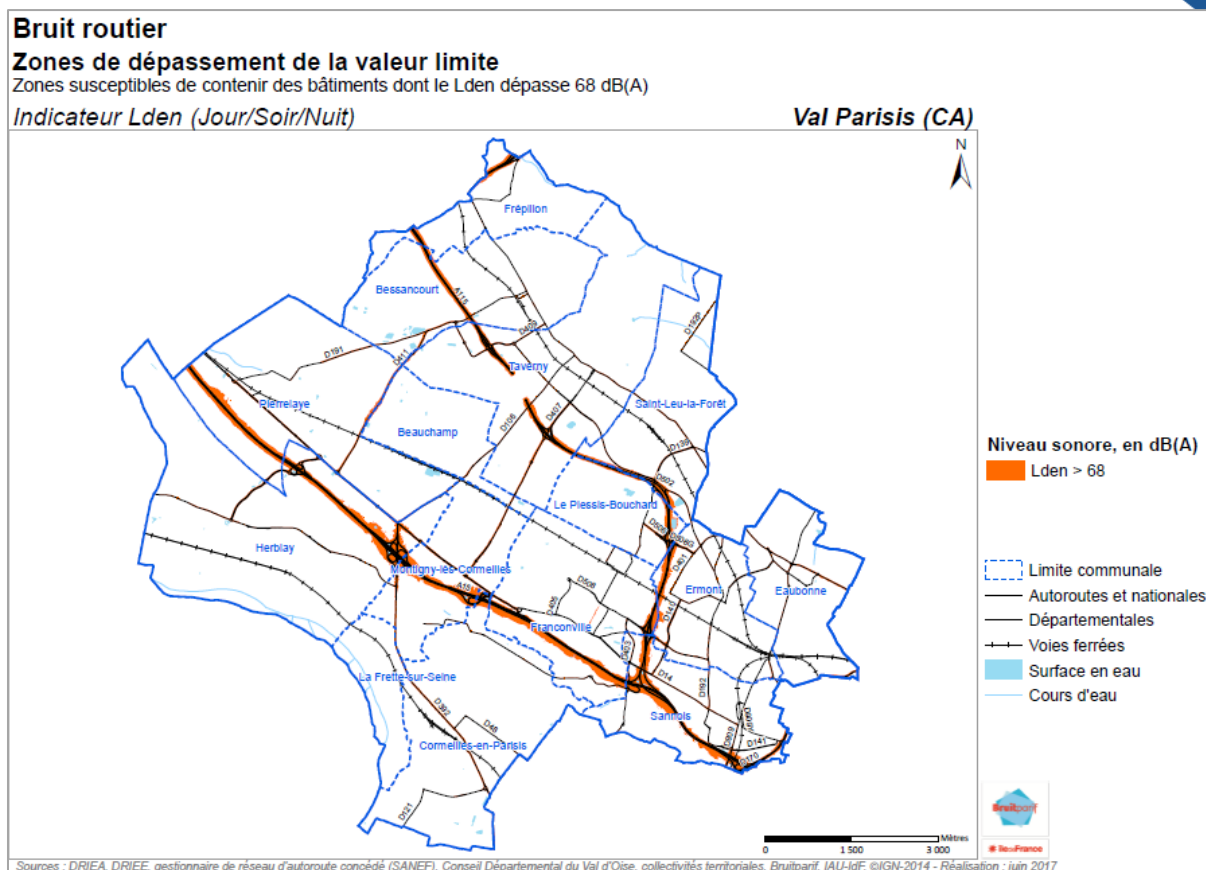
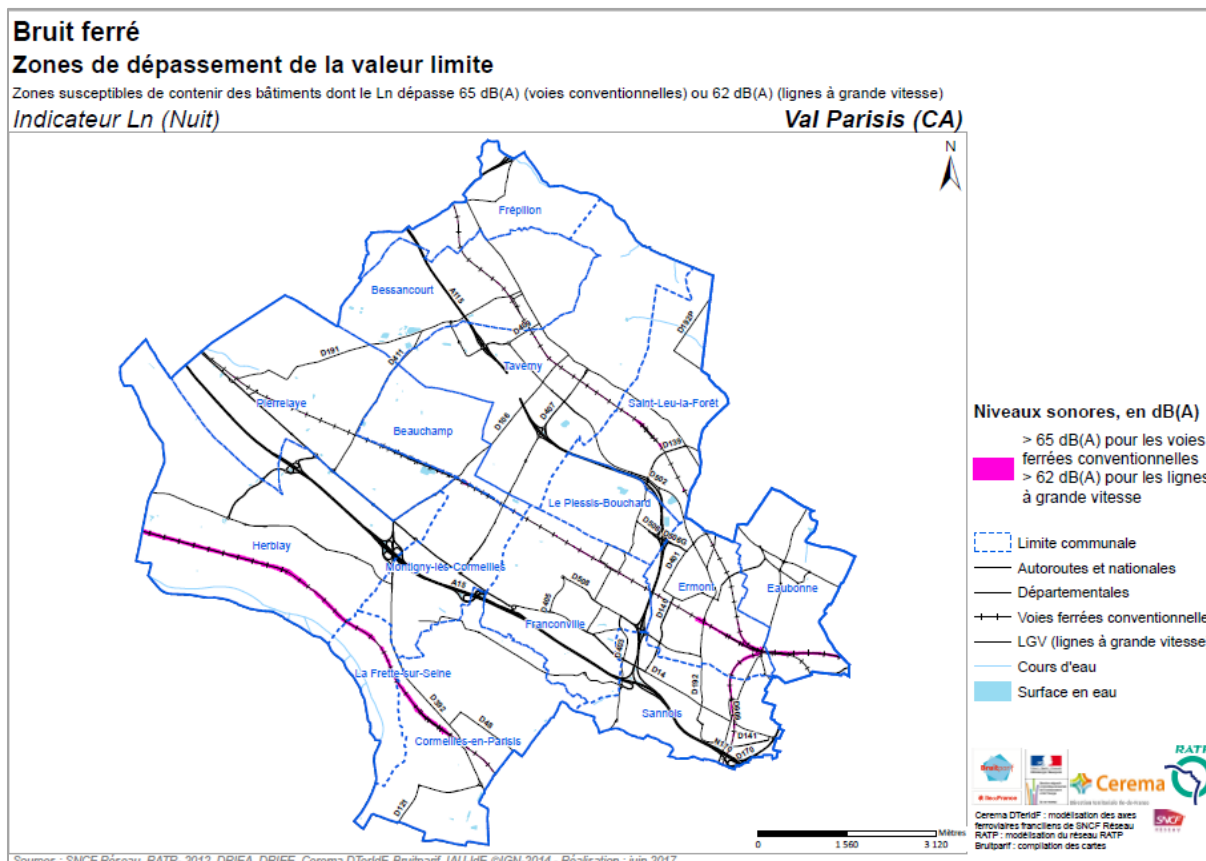


Planche 2 - Zones de dépassement du seuil pour le bruit ferroviaire - indicateur L_n



Le tableau suivant, issu de l'analyse des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur.

Planche 3 - Population et établissements sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites – extrait du résumé non technique des cartes de bruit

| | Bruit routier | Bruit ferroviaire |
|---|---------------|-------------------|
| L_{DEN} : Valeurs limites en dB(A) | 68 | 73 |
| Nombre d'habitants | 9 500 | 2 300 |
| Etablissements d'enseignement | 7 | 0 |
| Etablissements de santé | 1 | 1 |
| Etablissements de petite enfance | 1 | 0 |

| | 62 | 65 |
|---|-----------|-----------|
| L_N : Valeurs limites en dB(A) | 62 | 65 |
| Nombre d'habitants | 2 400 | 3 300 |
| Etablissements d'enseignement | 2 | 0 |
| Etablissements de santé | 1 | 2 |
| Etablissements de petite enfance | 0 | 0 |

Il apparaît que le trafic routier et le trafic ferroviaire sont à l'origine des dépassements des valeurs limites de bruit de jour et de nuit. Le trafic aérien et les activités industrielles ne génèrent quant à eux aucun dépassement, de jour comme de nuit, selon les seuils fixés par la Directive Européenne.

L'évaluation de l'exposition au bruit est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi **les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment étant considérés comme soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'exposition d'un établissement sensible est calculée en fonction du bâtiment le composant le plus impacté.

Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).²

² SNCF Réseau précise que les études acoustiques à mener par la suite dans le domaine du bruit ferroviaire doivent permettre de déterminer les niveaux sonores d'exposition au bruit pour chaque bâtiment, chaque façade exposée et chaque étage, en situation actuelle et en situation future afin d'identifier précisément les logements en dépassement des seuils Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf). Dans ces études, des fiches par bâtiment sont éditées avec des informations précises.

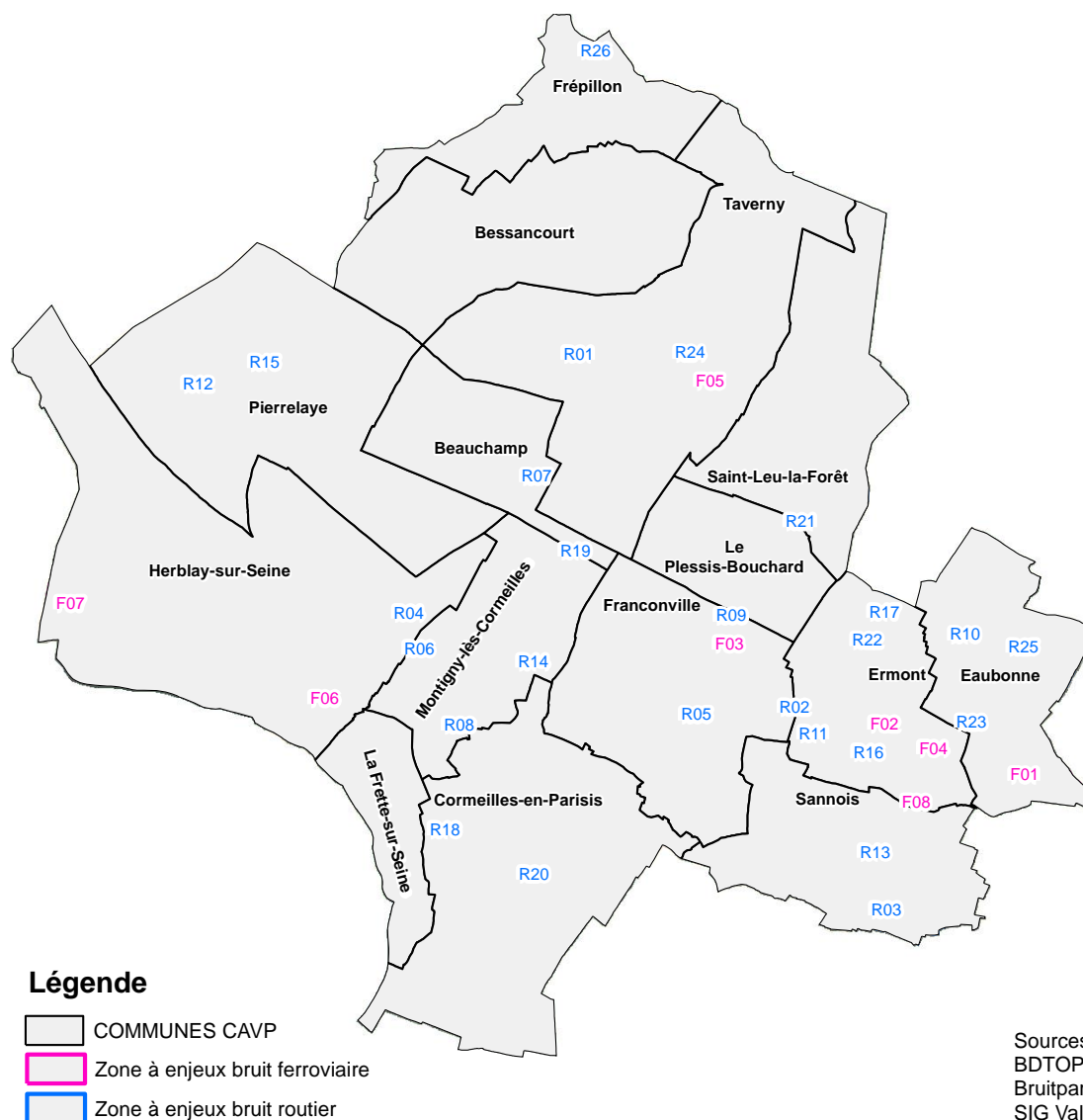
4 ZONES A ENJEUX

4.1. ZONAGE

L'analyse des cartes de bruit permet d'identifier les zones habitées les plus exposées au bruit. Une fois identifiés les bâtiments sensibles au bruit, l'objectif est de diminuer le bruit reçu en façade.

Ont été recensés les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) situés dans les zones délimitées par les isophones seuils issues des cartes stratégiques du bruit. Ils ont été regroupés dans des zones dites à enjeux.

Planche 4 - Carte de zones à enjeux routiers et ferroviaires – réalisation Sixense



Le tableau suivant présente pour chaque zone, le nombre d'habitants ainsi que les établissements sensibles soumis potentiellement à des dépassements de seuils, ainsi qu'une description de la source à l'origine des dépassements.

Un code couleur allant du jaune au marron permet une hiérarchisation des zones en fonction du nombre d'habitants de la zone.

| Nombre d'habitants potentiellement exposés à des dépassements | Code couleur |
|---|--------------|
| Moins de 200 habitants | Jaune |
| 200 à 1000 habitants | Orange |
| Plus de 1000 habitants | Rouge |

Enfin, les deux dernières colonnes précisent le gestionnaire de l'infrastructure à l'origine de la nuisance et les communes concernées.

Planche 5 - Tableau des caractéristiques des zones à enjeux routières

| Référence zone | Nb personnes exposées à des niveaux supérieurs aux seuils | Etablissements santé ou enseignement exposés à des niveaux supérieurs aux seuils | Source de bruit | Gestionnaire | Communes concernées |
|----------------|---|--|---|--|--|
| R01 | 20 | 0 | A115 | DIR Ile de France | Taverny |
| R02 | 1740 | 5 | A115 et D506 | DIR Ile de France et Conseil Départemental | Le Plessis-Bouchard, Ermont, Franconville et Sannois |
| R03 | 416 | 0 | A15 | DIR Ile de France | Franconville et Sannois |
| R04 | 157 | 1 | A15 | DIR Ile de France | Cormeilles-en-Parisis, Montigny-lès-Cormeilles et Herblay-sur-Seine |
| R05 | 151 | 0 | Boulevard Maurice Bertaux | Ville de Franconville | Franconville |
| R06 | 100 | 0 | A115 | DIR Ile de France | Montigny-lès-Cormeilles et Herblay-sur-Seine |
| R07 | 451 | 0 | D106 | Conseil Départemental | Herblay-sur-Seine, Pierrelaye, Montigny-lès-Cormeilles, Beauchamp et Taverny |
| R08 | 45 | 0 | D122 | Conseil Départemental | Montigny-lès-Cormeilles |
| R09 | 46 | 0 | D139, Chaussée Jules César et Rue du Plessis Bouchard | Conseil Départemental et ville de Franconville | Le Plessis-Bouchard et Franconville |
| R10 | 27 | 0 | D140 | Conseil Départemental | Eaubonne |
| R11 | 123 | 0 | D140 | Conseil Départemental | Ermont |
| R12 | 252 | 0 | D14 | Conseil Départemental | Pierrelaye |
| R13 | 645 | 5 | D14 | Conseil Départemental | Sannois |
| R14 | 201 | 0 | D14 | Conseil Départemental | Herblay-sur-Seine et Montigny-lès-Cormeilles |
| R15 | 48 | 0 | D191 | Conseil Départemental | Pierrelaye |
| R16 | 187 | 0 | D192 | Conseil Départemental | Ermont et Sannois |
| R17 | 59 | 0 | D192 | Conseil Départemental | Ermont |
| R18 | 1092 | 0 | D392 | Conseil Départemental | Montigny-lès-Cormeilles, La Frette-sur-Seine et Cormeilles-en-Parisis |
| R19 | 458 | 1 | D407 | Conseil Départemental | Taverny et Montigny-lès-Cormeilles |
| R20 | 118 | 0 | D48 | Conseil Départemental | Cormeilles-en-Parisis |
| R21 | 23 | 0 | D502 | Conseil Départemental | Saint-Leu-la-Forêt |
| R22 | 34 | 0 | D502 | Conseil Départemental | Saint-Leu-la-Forêt et Ermont |
| R23 | 269 | 0 | D909 | Conseil Départemental | Eaubonne et Ermont |
| R24 | 2028 | 1 | D928 | Conseil Départemental | Frépillon, Bessancourt, Taverny et Saint-Leu-la-Forêt |
| R25 | 657 | 2 | D928 | Conseil Départemental | Eaubonne |
| R26 | 9 | 0 | N184 | DIR Ile de France | Frépillon |

Planche 6 - Tableau des caractéristiques des zones à enjeux ferroviaires

| Référence zone | Nb personnes exposées à des niveaux supérieurs aux seuils | Etablissements santé ou enseignement exposés à des niveaux supérieurs aux seuils | Source de bruit | Gestionnaire | Communes concernées |
|----------------|---|--|--------------------|--------------|---|
| F01 | 159 | 1 | RER C et Ligne H | SNCF | Eaubonne |
| F02 | 527 | 0 | RER C et Ligne H | SNCF | Ermont |
| F03 | 90 | 0 | RER C et Ligne H | SNCF | Franconville |
| F04 | 167 | 0 | Transilien Ligne H | SNCF | Ermont |
| F05 | 138 | 0 | Transilien Ligne H | SNCF | Bessancourt, Taverny et Saint-Leu-la-Forêt |
| F06 | 1858 | 0 | Transilien Ligne J | SNCF | Herblay-sur-Seine, La Frette-sur-Seine et Cormeilles-en-Parisis |
| F07 | 66 | 0 | Transilien Ligne J | SNCF | Herblay-sur-Seine |
| F08 | 110 | 0 | Transilien Ligne J | SNCF | Ermont et Sannois |

SNCF Réseau indique que certaines communes indiquées dans le tableau ne sont pas dans sa liste des communes ayant potentiellement des PNBf (base de données issue des observatoires du bruit). Les cinq communes en question sont : Euaubonne, Franconville, Bessancourt, Taverny, Saint-Leu-la-Forêt. SNCF Réseau prend note de cette liste.

4.2. OBJECTIFS REGLEMENTAIRES DE REDUCTION DU BRUIT

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définies par les textes pour chacune des sources de bruit.

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 ; il s'agit d'atteindre à 2 mètres en avant des façades des niveaux inférieurs à :

- ▶ 68 dB(A) en L_{DEN} et 62 dB(A) en L_N pour le bruit routier.
- ▶ 73 dB(A) en L_{DEN} et 65 dB(A) en L_N pour le bruit ferroviaire.
- ▶ 71 dB(A) en L_{DEN} et 60 dB(A) en L_N pour le bruit des ICPE A.
- ▶ 55 dB(A) en L_{DEN} pour le bruit des aéronefs.

Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

Un critère d'antériorité du bâtiment par rapport à la source de bruit s'applique.

5 ZONES CALMES

5.1. DEFINITION

Selon le code de l'environnement (article L572-6), les zones calmes sont définies comme des "espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues".

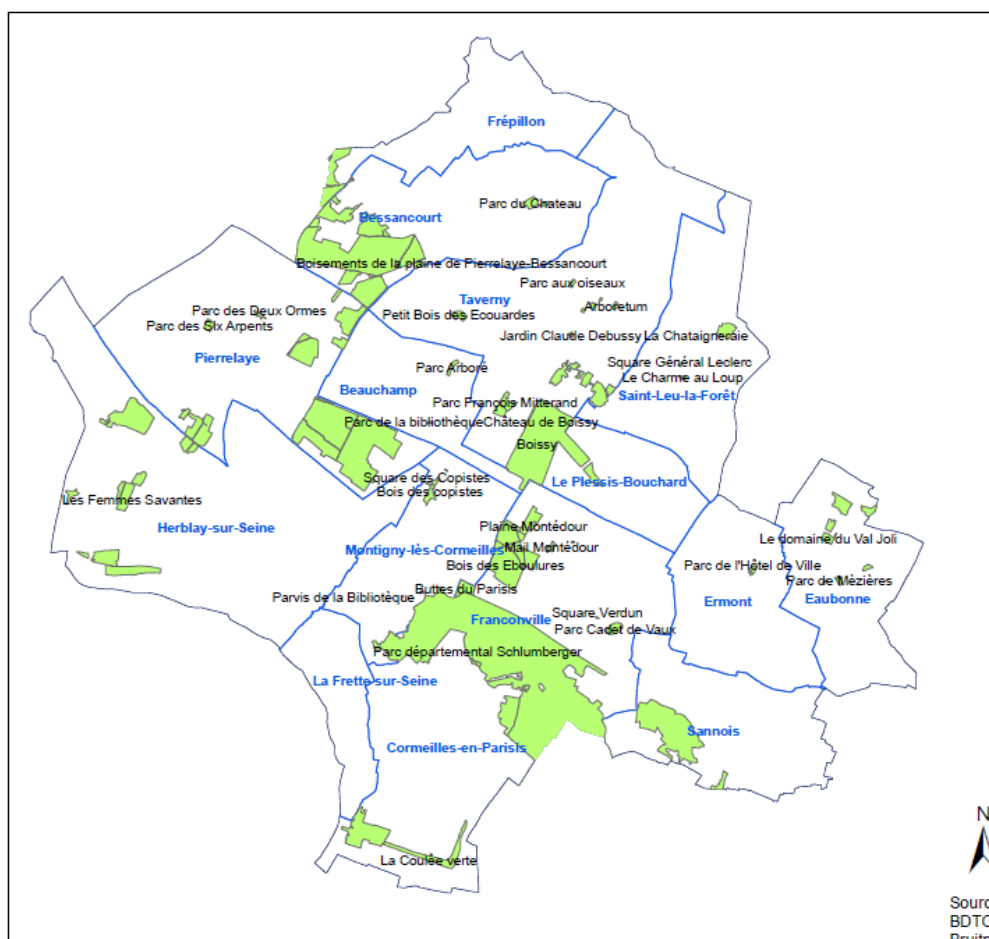
Une zone calme est considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures de transports ou sites industriels bruyants. Elle est susceptible d'accueillir en revanche diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).

Un diagnostic a été effectué sur la base des cartes de bruit et des informations transmises par les communes et des informations des précédents PPBE du territoire. Cependant, il n'a pas été possible d'aboutir à une définition et des localisations précises.

5.2. CROISEMENT CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES ET ESPACES VERTS

Un croisement des zones à niveau sonore inférieur à 55 dB(A) en Lden a été réalisé avec les délimitations de parcs, jardins et espaces naturels sensibles (ENS) du territoire à l'aide des informations contenues dans la BDTopo de l'IGN.

Planche 7 - Zones apaisées au regard des cartes de bruit stratégiques (niveaux inférieurs en Lden à 55 dB)



Sources :
BDTOPO IGN 2019
Bruitparif
DDT95 pour les ENS (espace naturel sensible)
SIG Val Parisis

5.3. ZONES DE RESSOURCEMENT PROPOSEES PAR LES COLLECTIVITES

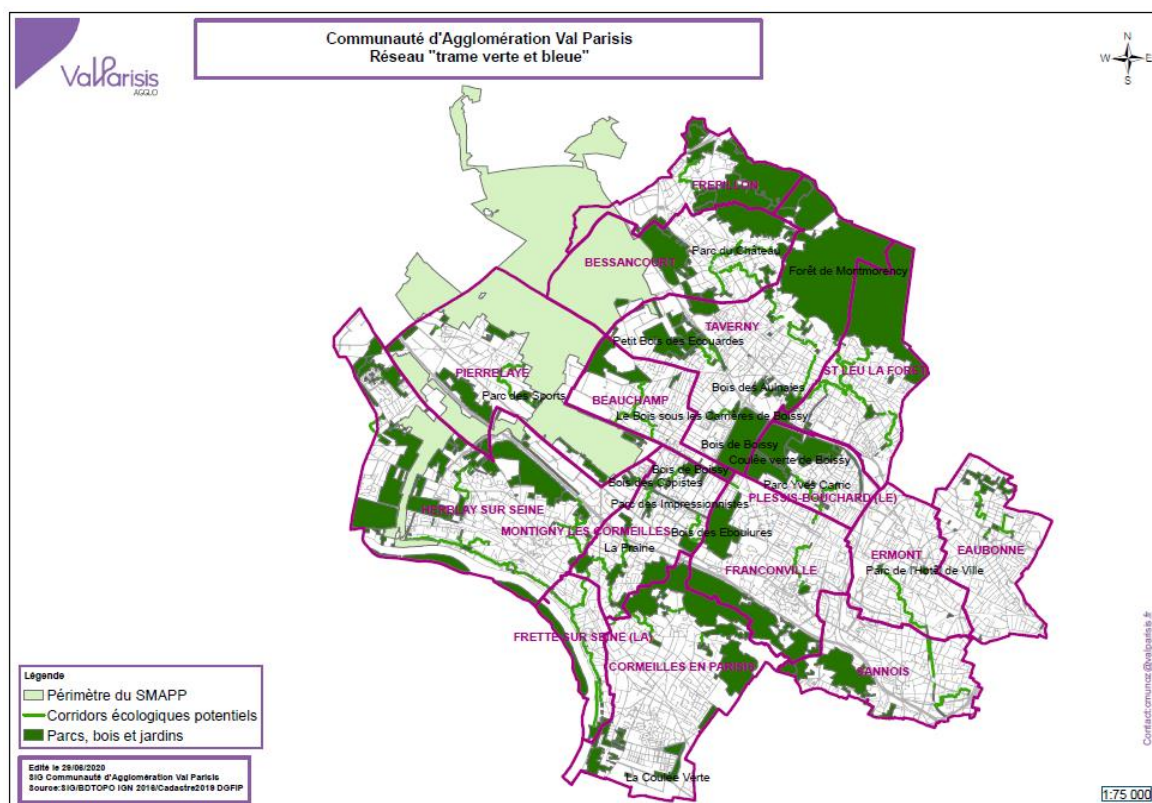
Les zones de ressourcement suivantes ont été proposées par les communes. Une vérification de l'exposition du bruit de ces espaces sera à effectuer.

| Commune | Nom des zones de ressourcement proposées par la commune |
|-----------------------|--|
| Bessancourt | Parc Keller Parc du Château Promenade de Zé |
| Corneilles-en-Parisis | Square Guillaume Apollinaire Forêt des Buttes du Parisis Parc Schlumberger Coulée Verte Création d'un parc naturel et agricole |
| Eaubonne | Bois du Luat Parc du Castel Parc du Val Joli Parc des Mézières La Coulée Verte Parc du château Lombard Parc d'activité du Luat Parc Claude Monet Potager de la Chesnaie Clos de l'Olive Eglise Sainte Marie City-stade André Chénier Square Michel Mourre Square Fauveau Square du George V Square du Bois Jacques Parc des Petits Bussy |
| Ermont | Parc de l'araignée Parc Beaulieu Ferme pédagogique |
| Franconville | Butte du Parisis Bois des Eboulures Parc Cadet de Vaux Parc de la Mairie – Plaine du 14 juillet |
| Herblay-sur-Seine | Cimetière Parvis de l'église (et ancien cimetière) Espace André Malraux Berges de Seine Zone 2AU Beauregard Zone A Zone 1AU2g Zones N Sentes / Chemins Parcs (5) Aires de jeux (5) Bois Ile d'Herblay Forêt (Pierrelaye-Bessancourt) Parc des sports Ferme Agir Lycée Montesquieu Théâtre de verdure ALSH Bois des Fontaine |
| La Frette-sur-Seine | Base de Loisirs |

| Commune | Nom des zones de ressourcement proposées par la commune |
|-------------------------|---|
| Montigny-lès-Cormeilles | Parc de l'Hôtel de ville Plaine du Bois Barrais Bois des Eboulures Bois des Copistes Bois de Boissy Abords piscine et complexe sportif Renoir Futurs parcs du bois Launay et bois des Feuillantines |
| Saint-Leu-La-Forêt | Forêt de Montmorency Coulée verte 5ème avenue Sentes Le bois des Cancellés Verger conservatoire cœur de ville Parc du charme au Loup Jardin de la Croix du Prince de Condé Lavoir de l'Eauriette |
| Sannois | Le Moulin, les vignes, les espaces naturels de la butte de Sannois et du Mont Trouillet |
| Val Parisis | Le bois Barrachin est une potentielle zone calme en devenir, bois cédé aux collectivités dans le cadre d'un rachat du site industriel auquel il appartenait. 5 hectares seront ouverts au public à Beauchamp en 2022 |

5.4. ZONES PRESERVEES POTENTIELLEMENT ELIGIBLES

La **Trame Verte et Bleue** est présentée sur la carte ci-dessous. Elle présente des espaces potentiellement éligibles, car aménagés pour la balade et les déplacements doux. La TVB regroupe des zones de grande étendue mais également des corridors qui peuvent être particulièrement utiles dans l'apaisement des circuits de déplacements des usages en mode doux, même s'ils ne sont pas tous ouverts au public.



6 EVOLUTION DU TERRITOIRE

Différents projets sont à l'étude sur le territoire. Pour certains projets, un enjeu acoustique est présent. L'environnement sonore du territoire sera impacté dans ces nouveaux aménagements, ou bien l'environnement sonore présent impactera ces nouveaux bâtiments qu'il conviendra de protéger.

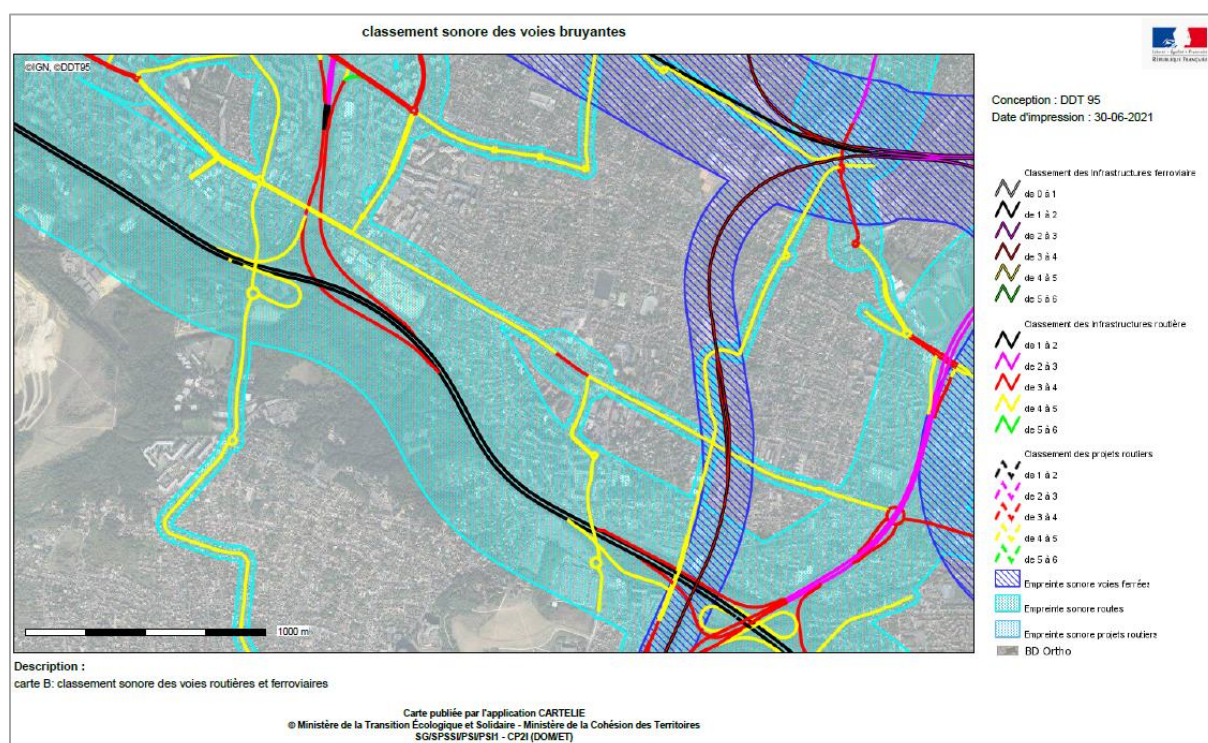
6.1. REGLEMENTATION FRANÇAISE

6.1.1. Infrastructures de transport terrestre

La réglementation française encadre ces actions pour le **routier et le ferroviaire** via :

- ▶ La protection des riverains qui s'installent en bordure des **voies routières et ferroviaires existantes** dans le cadre des arrêtés de classement des infrastructures de transport terrestre : Le classement est imposable à toute nouvelle construction s'implantant à ses abords. Des obligations d'isolation sont applicables en fonction de la classe de l'axe. La carte ci-dessous présente ce classement sonore pour la commune de Sannois :

Planche 8 - Exemple de classement sonores des voies bruyantes



- ▶ La protection des riverains installés en bordure des **voies nouvelles** (arrêté du 5 mai 1995 et 8 novembre 1999) qui permet d'éviter la création de nouveaux Point Noirs du Bruit.

6.1.2. Survols d'aéronefs


Concernant le **bruit des aéronefs**, le plan d'exposition au bruit (PEB) permet de limiter l'urbanisme dans une zone autour de l'aérodrome. Le PEB est découpé en 4 zones : A, B, C, dans lesquelles différentes restrictions à l'urbanisation s'appliquent, et une zone D qui prévoit une obligation d'information et des normes d'isolation acoustique pour les constructions neuves.

L'arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007 a approuvé la révision du PEB de l'aéroport de Paris-Charles De Gaulle. Les communes suivantes sont incluses : Beauchamp, Eaubonne, Ermont, La Frette sur Seine, Le Plessis-Bouchard, Saint Leu la Forêt, Franconville, Montigny-lès-Cormeilles, Sannois. Cette partie du territoire est concernée par la zone D.

Les explications des conséquences selon les zones sont présentées en annexe 2.

Planche 9 - Extrait du PEB de Paris-Charles De Gaulle



 Lden 50 (Limite de zone D)

6.2. PROJETS DU TERRITOIRE

Les projets suivants ont été étudiés. L'analyse est présentée en annexe 4.

| Type de projet | Nom | Enjeu acoustique |
|---|--|---|
| Création de voiries routières et ferroviaires | Création d'une bretelle d'accès à l'A15 en direction de Paris à Sannois qui impactera la D122. Bretelle de sortie du centre commercial "Les Portes de Taverny". Requalification de la RD14. Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. | Limitation de l'impact du projet en phase chantier et exploitation pour le voisinage. Report modal de véhicules individuels vers les transports collectifs ou modes doux qui devrait diminuer les nuisances sonores liées au bruit routier. Etude d'implantation d'écrans acoustiques et/ou traitement des façades des bâtiments sensibles. |
| Report modal | Requalification de la rue de Saint-Germain avec création d'une piste cyclable. Création d'une liaison, avec création de piste cyclable, entre la RD48 et la RD392. Projet de Bus entre Seine, reliant la gare de Corneilles en Paris au tramway T2 à Bezons, en site propre sur une partie du tracé. Projet fluvial Seine Nord. | Report modal de véhicules individuels vers les transports collectifs ou modes doux qui devrait diminuer les nuisances sonores liées au bruit routier. Report modal de trafic de marchandises sur des péniches bien moins sonores. |

| Type de projet | Nom | Enjeu acoustique |
|--|---|---|
| Création de nouveaux bâtiments sensibles | Desserte du Bois Servais au Plessis-Bouchard. Secteur des Beauregards à Herblay-sur-Seine. Création d'une ZAC multi-site sur la plaine des Ecouardes. Projet de Cormeilles quartier Seine Parisii. | Protection des bâtiments sensibles (à usage d'enseignement, santé et habitat) au bruit des infrastructures présent : respect des conditions d'isolation du bâti du PEB et du classement des infrastructure de transport terrestre. Possibilité de protections acoustiques à la source (type écrans innovants). |

6.3. BILAN DES DOCUMENTS D'ORIENTATION STRATEGIQUES

Les mesures de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur le territoire. Ils constituent des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

PCAET : Le Plan Climat Air Energie Territorial est un outil de planification ayant pour objectif de lutter contre le changement climatique (atténuation et adaptation) et d'améliorer la qualité de l'air. Un diagnostic a été finalisé en octobre 2018. Une consultation citoyenne en ligne a été réalisée pour connaître les problématiques et pratiques des citoyens.

Globalement, les actions portées pour l'amélioration de la qualité de l'air sont compatibles avec l'amélioration de l'ambiance sonore urbaine, à la fois sur la réduction du bruit à la source et sur l'aménagement de zones d'absorption (espaces verts pour limiter les îlots de chaleur). Les pistes d'actions sont analysées en fonction de leur plan d'actions.

Les éléments relatifs au bruit sont présentés en annexe 3.

Projet PLHi : Le Programme Local de l'Habitat Intercommunal 2018-2023 dresse un bilan des logements existants et contient un programme d'actions pour améliorer l'existant et étoffer l'offre. En effet, la moitié des logements sociaux a été construite entre 1950 et 1974, bien avant les mises aux normes énergétiques. Le projet PLHi vise donc, entre autres actions, à donner les moyens nécessaires aux opérations de rénovations, de réhabilitation et aux mises aux normes des logements et hébergements sociaux.

Les actions qui seront établies dans l'orientation stratégique 4 sont en lien direct avec l'amélioration de l'isolation thermique des bâtiments les plus fragiles, qui peuvent aussi être exposés au bruit. Ainsi la rénovation de ces habitats permettra, très probablement, une diminution de l'impact sonore chez les riverains.

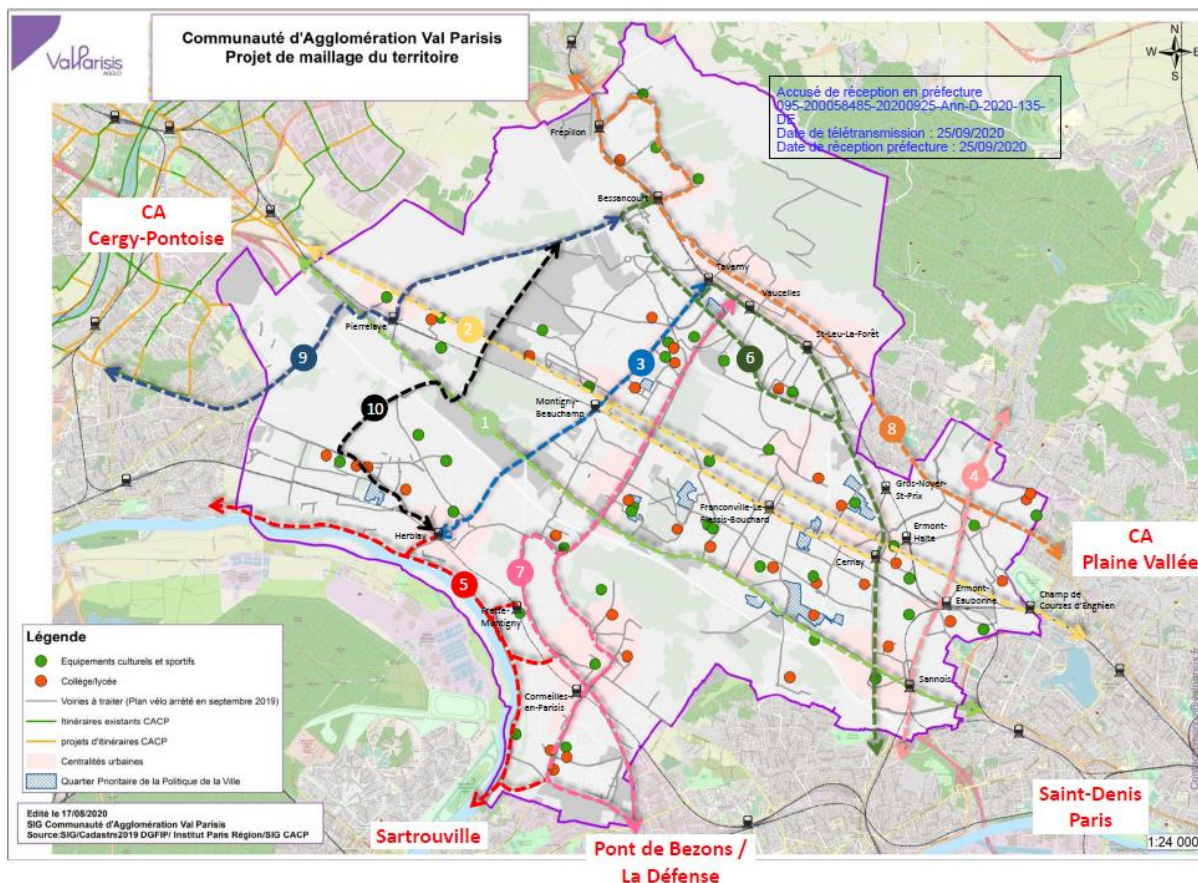
L'amélioration de l'isolation acoustique des logements permettra de fournir des environnements plus calmes, atténuant ainsi les troubles du sommeil, les états de stress et les risques de maladie cardiovasculaire fréquemment rencontrés chez les personnes habitants dans des environnements bruyants.

A noter que l'amélioration de l'isolation acoustique des bâtis n'est pas abordée dans le document. Il est important de préciser que l'ensemble des améliorations portées dans le cadre de l'efficacité énergétique ne sont pas toujours compatibles avec une amélioration acoustique.

Schéma vélo communautaire (adopté le 25 septembre 2020) : schéma d'intention d'itinéraires vélotourisme et vélo du quotidien. Chacune des communes pourra y adjoindre sa maîtrise du sujet pour permettre une cohérence de l'ensemble des itinéraires proposés. Un plan d'action sera ainsi élaboré et actualisé au fur et à mesure de l'avancement du projet. À terme, ce projet consiste notamment en :

- ▶ développement de services (stationnement sécurisé dans les gares, bornes auto-réparation, marquage vélo...);
- ▶ création d'itinéraires cyclables (voies vertes, V33...);
- ▶ communication, promotion.

Planche 10 - Schéma vélo communautaire



Sur cette carte, les itinéraires cyclables apparaissent en adéquation avec les besoins de déplacement des centralités urbaines vers les établissements d'enseignement. Le report modal voiture-vélo est bénéfique dans la diminution du bruit routier.

7 ACTIONS REALISEES CES 10 DERNIERES ANNEES

Comme spécifié par les textes réglementaires, le PPBE contient un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement réalisées au cours des 10 dernières années, constituant autant d'éléments complémentaires au diagnostic territorial, et permettant d'avoir une vision globale de la politique de lutte contre le bruit menée sur le territoire. Dans ce cadre, chacun des acteurs concernés sur le territoire a été consulté pour transmettre ces mesures réalisées ou engagées et les principaux documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire ont fait l'objet d'un examen.

En 2015, la communauté d'agglomération Val Parisis est née du regroupement de :

- ▶ la communauté d'agglomération « Le Parisis » (CALP), composée des communes de Beauchamp, Bessancourt, Cormeilles-en-Parisis, Franconville, Herblay, La Frette-sur-Seine, Montigny-lès-Cormeilles, Pierrelaye, Sannois et Taverny ;
- ▶ la communauté d'agglomération Val-et-Forêt (CAVF), composée des communes d'Eaubonne, Ermont, Le Plessis-Bouchard et Saint-Leu-la-Forêt ;
- ▶ la commune de Frépillon.

Les communautés d'agglomération avaient élaboré des PPBE qui sont analysés ci-après.

7.1. BILAN DU PPBE LE PARISIS

Ce PPBE a fait l'objet d'une délibération du Conseil Communautaire de la CA Le Parisis le 7 avril 2015. Il concernait une partie du territoire.

Le plan d'actions était essentiellement constitué de pistes d'actions, dans la mesure où les principaux contributeurs aux nuisances sonores n'étaient ni intercommunaux ni communaux.

Les pistes étaient les suivantes :

- ▶ Pistes d'actions sur les zones prioritaires à traiter. Quatre zones à enjeux liées à des sources routières et 3 zones faisant l'objet de multi exposition route /fer étaient identifiées.
- ▶ Pistes d'actions préventives sur les zones de conflit potentiel.
- ▶ Pistes d'actions de préservation des zones calmes.

Les zones à enjeux définies en 2015 se retrouvent dans les zones identifiées en 2020. La RD928 reste la zone impactant le plus grand nombre de personnes.

5 zones calmes ont été identifiées : Plaine agricole de Pierrelaye, Bois des Bayonnes et bois de l'Orme Brûlé, Quais de Seine, Domaine régional des Buttes du Parisis, Forêt domaniale de Montmorency.

7.2. BILAN DU PPBE VAL ET FORET

Ce PPBE a fait l'objet d'une consultation du public en janvier et février 2015. Il concernait une partie du territoire.

Les zones à enjeux sont essentiellement issues de voiries départementales, et communales et dans une moindre mesure de voies ferrées. Des actions à mener pour réduire les nuisances sonores dans ces zones ont été inscrites au plan. Une zone à enjeux au regard du bruit des aéronefs a été identifiée au Sud-Est de la commune d'Eaubonne.

Les zones à enjeux définies en 2015 se retrouvent majoritairement dans les zones identifiées en 2020. Les RD909, RD928 et la chaussée Jules César sont identifiées dans les 2 démarches.

Deux zones calmes potentielles ont été définies : la forêt de Montmorency et la plaine du Bois Servais. La préservation de ces zones est inscrite au plan.

7.3. GRANDES INFRASTRUCTURES DE L'ETAT

Le PPBE du Val d'Oise des grandes infrastructures de transport terrestre de l'État de 3^e échéance a été arrêté le 20/12/2018. Ce document porte sur les routes de plus de 3 millions de véhicules par an et les voies ferrées de plus de 30.000 passages de train par an. Quatre actions concernant le territoire de Val Parisis y sont mentionnées.

Ce PPBE État porte sur :

- ▶ les infrastructures ferrées gérées par la SNCF ;
- ▶ les infrastructures ferrées gérées par la RATP ;
- ▶ les infrastructures routières du réseau national non concédées et gérées par la DIRIF ;
- ▶ les infrastructures routières du réseau national concédées ;
- ▶ les projets d'infrastructures de la société du Grand Paris.

Ce PPBE présente les actions prévues de résorption du bruit, en fonction des arbitrages budgétaires annuels :

- ▶ la réalisation d'un diagnostic acoustique sur l'A15 à Montigny-lès-Cormeilles; étude lancée fin 2019 ;
- ▶ des travaux d'enrobés acoustiques sur l'A115 au Plessis-Bouchard ; faits en 2018 ;
- ▶ des travaux de renouvellement de voies et ballast sur les infrastructures ferrées ;
- ▶ des protections acoustiques le long de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors.

En outre, la révision du classement sonore des infrastructures terrestres (routières et ferroviaires) est envisagée afin de prendre en compte les évolutions de trafics et les progrès techniques en matière de réduction et de protection contre le bruit en 2020.

Le Conseil Régional d'Ile-de-France a délibéré le 4 février 2021 (Délibération du N° CR 2021-016), sur la lutte contre le bruit ferroviaire. Une convention d'intention relative à l'accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF a été approuvée. En effet, sur la période 2021-2022, la Région et l'Etat ont inscrit dans le plan de relance l'accélération des travaux de lutte contre les nuisances sonores, afin d'accélérer la résorption des points noirs de bruit ferroviaires.

Les communes concernées par des actions de traitement des PNBf sont Cormeilles-En-Parisis, Herblay-sur-Seine, La Frette-Sur-Seine. Des diagnostics sont donc prévus pour confirmer les dépassements de seuils et proposer les actions les plus efficaces.³

| Actions passées relevées dans le PPBE et retour de questionnaire de la DDT95 | | | |
|--|------------------------------|---|---------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Date |
| PNB du réseau routier | Etude acoustique A15 Sannois | Sur demande des acteurs locaux, l'étude indique que les niveaux sonores en façade des bâtiments concernés sont inférieurs aux seuils de PNB | Etude menée en 2009 |

³ SNCF Réseau précise que la liste des communes mentionnées dans la convention d'intention n'est pas exhaustive, des communes peuvent donc être ajoutées.

Par ailleurs, la convention d'intention est une première étape en vue de réaliser un diagnostic précis permettant de localiser précisément les bâtiments PNB. La CA Val Parisis en tant que collectivité locale compétente sera sollicitée pour participer techniquement et financièrement à ces études.

| Actions passées relevées dans le PPBE et retour de questionnaire de la DDT95 | | | |
|--|---|---|--------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Date |
| PNB du réseau routier | Diagnostic acoustique sur l'A115 et la RN184 concernant 28 PNB du Val-d'Oise | Il en résulte que 6 bâtiments sont réellement PNB sur les 28 PNB potentiels (à Argenteuil, Sannois, Pierrelaye, St-Ouen l'Aumône). 3 bâtiments bénéficient de murs anti-bruit. Des protections de façades sont donc nécessaires en complément. | Diagnostic mené en 2013 |
| PNB du réseau routier | Travaux de rénovation des chaussées de l'autoroute A115 sur les deux sens d'une section d'environ 3,5 km au niveau de Sannois, Franconville, Ermont, Le Plessis-Bouchard et Saint-Leu-la-Forêt | Action prévue au PPBE selon les arbitrages budgétaires | Réalisés en octobre 2018 |
| PNB du réseau routier | Réduction de la vitesse maximale 110 km/h à 90 km/h sur l'A115 | Dispositif permettant de diminuer légèrement les émissions sonores sous certaines conditions | Depuis juillet 2016 |
| PNB du réseau routier | Diagnostic acoustique le long de l'A15 à Montigny-lès-Cormeilles | Action prévue au PPBE selon les arbitrages budgétaires | Etude lancée fin 2019 |
| PNB du réseau ferroviaire | Etude acoustique ⁴ pour vérifier le critère d'antériorité pour les 1523 bâtiments sensibles potentiellement en situation de PNB d'après l'observatoire du bruit du Val-d'Oise mis à jour par SNCF réseau | Pas de communes retenues dans Val Paris | 2017-2020 |
| Résorption des PNB | Relance du comité de suivi départemental | Permettre de faire une évaluation plus précise et un suivi des actions engagées sur la résorption des PNB des réseaux routier et ferroviaire | 2021 |
| Réduction du bruit à la source Voies Ferroviaire | Renouvellement du matériel roulant | | En continu |
| Réduction du bruit à la source Voies Ferroviaire | Travaux de Renouvellement Voie Ballast | | En continu |
| Résorption de nuisances sonores | Réponse aux plaintes pour bruit de voisinage | Réponses à 117 plaintes depuis 2010 | En continu |
| Prévention des nuisances sonores | Avis sur les plans, projets, programmes dans le cadre des évaluations environnementales et avis de l'État | 60 à 80 contributions par an sur les nuisances sonores | En continu |
| Suivi des nuisances aéroportuaires | Participation aux CCE | | En continu |

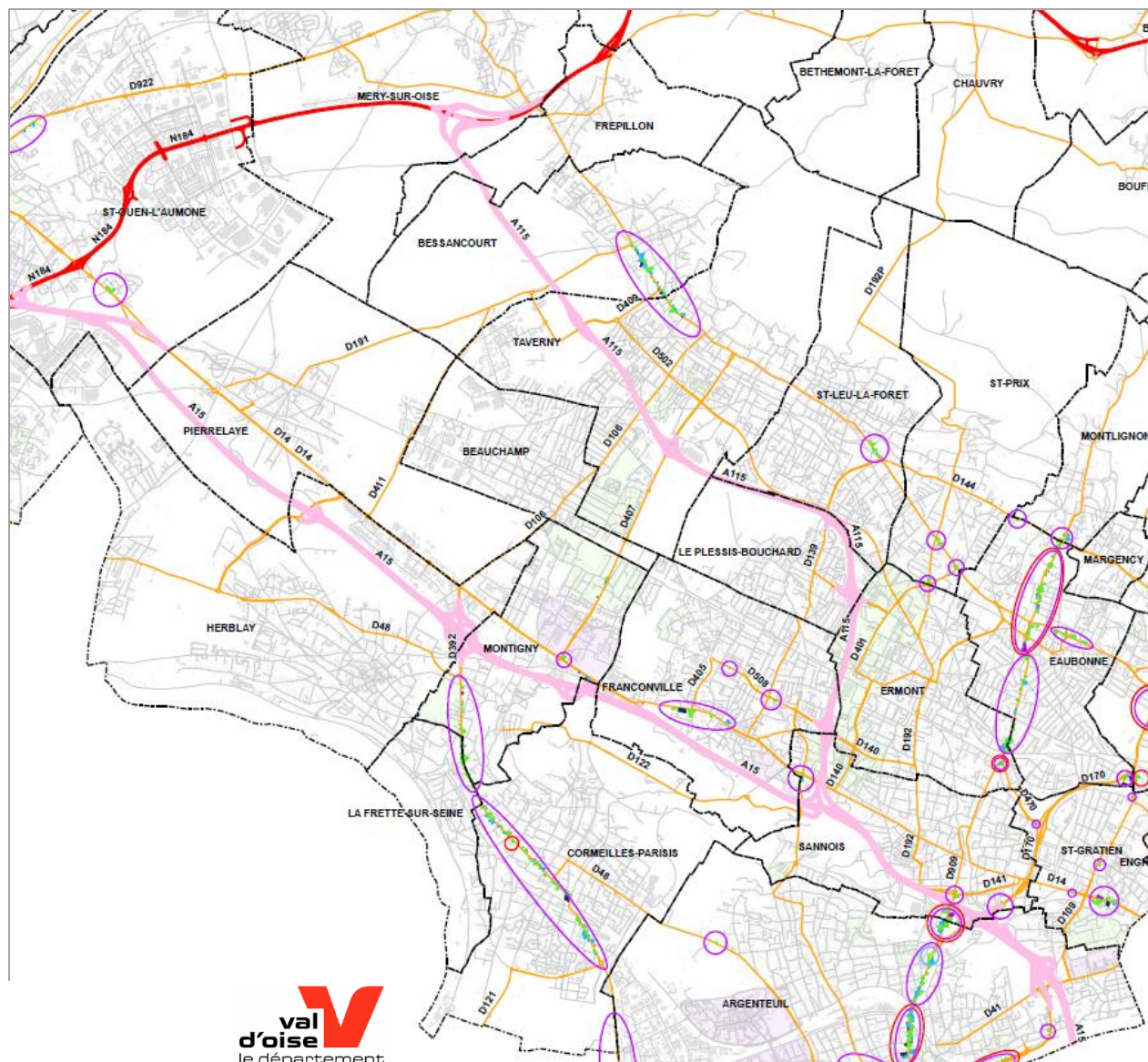
⁴ SNCF Réseau précise qu'il s'agit du programme 2017-2020 d'isolation acoustique des façades financé par l'ADEME (80%) et SNCF Réseau (20%) visant à identifier par des études acoustiques les PNB dans les 50 communes les plus exposées au bruit ferroviaire, puis à proposer et réaliser un traitement par traitement acoustique des façades. Pas de communes retenues dans la CA du Val Paris.

7.4. ROUTES DEPARTEMENTALES

Le Plan de Prévention du Bruit des Routes Départementales a fait l'objet d'une mise à disposition du public du 15 octobre au 17 décembre 2012. Il a été approuvé par l'Assemblée Départementale du 22 mars 2013.

91 zones de bruit présentant des valeurs supérieures aux seuils réglementaires ont été identifiées au niveau du Département. Des actions ont été programmées entre 2010 et 2015.

Planche 11 - Zones à enjeux identifiées dans le PPBE du Conseil Départemental



PLAN DE PREVENTION DU BRUIT SUR ROUTES DEPARTEMENTALES

ANALYSE CARTOGRAPHIQUE

CARTE DE SYNTHESE DES ZONES DE BRUIT CRITIQUE

OCTOBRE 2012

DIRECTION DES ROUTES
SERVICE DES RESSOURCES TECHNIQUES

Légende :

Secteur d'étude :

- Limite communale
- Bâti

Type de voirie :

- Autoroutes
- Routes Nationales
- Routes Départementales
- Voies Communales

D'après le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) :

- Zones Urbaines Sensibles
- Hors Zones Urbaines Sensibles

Nombre d'habitants par bâtiment :

- TRES FAIBLE (< 5 hab)
- FAIBLE (5 à 20 hab)
- MOYEN (20 à 50 hab)
- IMPORTANT (> 50 hab)

Points Noirs Bruit :

- Scénario 1 : habitations exposées à un niveau de bruit nocturne supérieur au seuil : Ln>62 db(A)
- dont des habitations également exposées à un niveau de bruit diurne supérieur au seuil : Lden>68 db(A)
- Scénario 2 : habitations exposées uniquement à un niveau de bruit diurne supérieur au seuil : Lden>68 db(A)
- Scénario 3 : Bâtiments scolaires exposés à un niveau de bruit diurne supérieur au seuil : Lden>68 db(A)

| Actions passées relevées dans le PPBE du CD95 | | | | |
|---|---|--|-----------------------|------------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date |
| Résorption des Points Noirs de Bruit (PNB) | Relance du comité de suivi départemental | Permettre de faire une évaluation plus précise et un suivi des actions engagées sur la résorption des PNB des réseaux routier et ferroviaire | | 2019 |
| Prévention de l'exposition des populations au bruit routier) | Investissements pour le développement du réseau routier et de transports collectifs | | | En continu |
| Préservation des nouveaux bâtiments | Mise à jour du classement des voies | | | Arrêtés prévus sur 2019-2020 |
| Réduction du bruit à la source RD | Réduction de la vitesse à 80km/h sur les axes départementaux | 1 à 1,5dB(A) de gain acoustique | | A partir du 01/07/2018 |
| Réduction du bruit à la source RD | Maintien de la qualité du réseau routier et adaptation aux évolutions des modes de transports (couche de roulement, covoiturage, électromobilité, modes actifs) | | | En continu |
| Réduction du bruit à la source RD | Réponse aux plaintes de bruit routier | | | En continu |
| Partager la connaissance sur le bruit et sensibiliser les valdoisiens | Mise en valeur des espaces de qualité sonores en gestion départementale et les actions d'amélioration de la connaissance et de sensibilisation de la population | | | En continu |

Le Conseil départemental du Val d'Oise élabore actuellement le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures du département, dit de 3ème échéance, relevant de sa compétence en tant que gestionnaire de voiries de plus de 3 millions de véhicules/an qui portera sur la période 2021-2025.

7.5. PLAN D’ACTION RELATIF AU BRUIT AERIEN

S’inscrivant dans la démarche européenne tout en s’appuyant sur le cadre réglementaire français, les Plans de Prévention du Bruit dans l’Environnement - PPBE sont réalisés par les services de l’Etat.

Le PPBE de l’aéroport de Paris-Charles De Gaulle a fait l’objet d’une consultation du public riche (plus de 400 remarques) et a été approuvé le 16 novembre 2016. Les mesures inscrites à ce plan sont les suivantes :

| Mesures | Organismes concernés |
|--|---|
| Maîtriser l’urbanisation autour de l’aéroport : <ul style="list-style-type: none"> examiner régulièrement la pertinence du plan d’exposition au bruit et le réviser le cas échéant ; suivre l’évolution de l’urbanisme autour de l’aéroport. | DGAC, Préfectures, DDT |
| Poursuivre et encourager l’insonorisation : <ul style="list-style-type: none"> améliorer le dispositif ; poursuivre les campagnes d’information ; réviser le PGS. | DGAC, ADP |
| Contraindre l’exploitation : <ul style="list-style-type: none"> interdire les avions de faible performance acoustique notamment la nuit. | DGAC |
| Développer les procédures de vol à moindre bruit : <ul style="list-style-type: none"> relever les altitudes d’approche ; poursuivre la mise en place des descentes continues ; mettre en place un nouveau réseau de trajectoires de décollage face à l’ouest la nuit ; développer le décollage en seuil de piste. | DGAC |
| Surveiller l’évolution du bruit : <ul style="list-style-type: none"> développer le réseau de monitoring du bruit ; continuer à suivre et à publier chaque année l’indicateur mesurant l’énergie sonore de la plateforme (IGMP) ; tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS. | ADP, DGAC, Préfecture de Région Île-de-France |
| Privilégier la concertation | Préfectures, DGAC, ADP |

L’ensemble des actions rassemblées dans le PPBE visent à limiter le nombre de personnes impactées par les nuisances sonores issues des survols de l’aéroport de Paris CDG. Aussi bien en agissant sur les sources de bruit qu’en limitant le nombre de personnes résidant sous les couloirs aériens (sans protections suffisantes). C’est un engagement des parties prenantes. Les collectivités et riverains sont des partenaires qui seront informés de l’avancée de ces actions.

7.6. INDUSTRIES

Les niveaux sonores relevés chez les riverains d’activités classées ICPE (installations classées pour la protection de l’environnement) font l’objet d’une surveillance régulière. Des seuils admissibles sont fixés dans les arrêtés préfectoraux d’autorisation d’exploiter propres à chaque installation et contrôlés. Des actions de rattrapage doivent être réalisées par le gestionnaire du site dans le cas de dépassements. Les services de l’Etat (DRIEE) sont informés des résultats et assurent le suivi des dossiers.

7.7. ACTIONS INTERCOMMUNALES

La CAVP a pour mission d’exercer des missions dans différents domaines (non exhaustif) :

- ▶ Développement économique, notamment la gestion et la dynamisation de zones d’activités et le soutien aux activités économiques d’intérêt communautaire.
- ▶ Aménagement des espaces communautaires, pôles gares, ZAC communautaires...

- ▶ Equilibre social de l'habitat, portage du PLHi, amélioration du parc immobilier bâti, lutte contre l'insalubrité, permis de louer...
- ▶ Création, aménagement et entretien de voiries d'intérêt communautaire.
- ▶ Création, aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire, gestion du parc de bornes de recharge électrique (compétence IRVE).
- ▶ Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations des berges de la Seine.
- ▶ Compétence Bois et Massifs.

Ces actions permettent de favoriser le développement du territoire tout en organisant les flux de manière à ne pas pénaliser les riverains.

Le développement des mobilités douces et l'amélioration de l'offre de transports en commun influera directement sur le nombre de véhicules sur les axes, et pourra diminuer l'impact sonore.

La création de zones d'emploi dont bénéficient les habitants du territoire limite les temps de trajets domicile/travail et peut susciter l'usage de modes doux.

Le soutien aux actions de préservation, aménagement et entretien d'espaces dédiés à des activités de détente et notamment de ressourcement est en lien avec la notion de zones calmes.

7.8. ACTIONS COMMUNALES

Les actions portées par les communes ces 10 dernières années sont présentées en annexe 5 du document de manière détaillée.

Elles concernaient différentes thématiques, synthétisées dans le tableau ci-dessous :

| Actions passées communales | |
|--|---|
| Thème | Description |
| Diminution du bruit routier | Réduction de vitesse Changement de revêtement Modification du plan de circulation Interdiction aux Poids-Lourds Développement de transports collectifs Développement des modes doux Achat de véhicules pour le parc de la collectivité moins bruyants Participation financière à l'achat de vélo électrique, location de vélos Soutien aux associations |
| Actions sur le bruit des aéronefs | Prises de position sur des évolutions des aéroports Informations auprès des riverains |
| Protection des bâtiments | Isolation de logements Réhabilitation de quartier Insonorisation de bâtiments scolaires ou de santé ou industriels Intégration du Classement Sonore des Voies Bruyantes dans le traitement des demandes de permis de construire |
| Aménagement de zones de ressourcement | Limitation de l'accès à des véhicules à moteur Aménagement d'espaces naturels sensibles en lieux de balade ou de repos Aménagement de parcs en espaces de détente pour les rendre propices à la venue de la population (éclairage, bancs, balisage de pistes de randonnées, etc.) |
| Informations sur les sources de bruit | Constitution d'une base de données des informations routières (trafic, vitesse...) sur la base de comptages Réalisation de comptages de trafic routiers Verbalisation de la Police Municipale auprès des 2 roues bruyants |
| Actions de sensibilisation au risque bruit | Sensibilisation auprès des jeunes (deux roues notamment), du grand public... Mise en place de radars pédagogiques |

8 PLAN D' ACTIONS A 5 ANS

8.1. ACTIONS PORTEES PAR LES GESTIONNAIRES

Les actions suivantes sont d'ores et déjà portées par les gestionnaires d'infrastructures.

| Actions programmées pour les 5 ans à venir – 2020-2025 | | | | | |
|--|--|---|-----------------------|---|--|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur |
| Révision du classement des voies | Mise à jour permettant une meilleure visualisation des infrastructures bruyantes | Objectif de préservation des nouveaux bâtiments | NC | Etude en cours, arrêtés prévus en 2020-2021 | DDT95 |
| Résorption des PNB | Relance du comité de suivi départemental | Permettre de faire une évaluation plus précise et un suivi des actions engagées sur la résorption des PNB des réseaux routier et ferroviaire pour permettre de renforcer le dialogue entre les acteurs du bruit et les collectivités territoriales pour faciliter les actions de prévention et de résorption des nuisances sonores et anticiper les échéances à venir | NC | A venir | DDT95 et SNCF Réseau |
| Réduction du bruit à la source Voies Ferroviaires | Renouvellement du matériel roulant | Nuisances sonores liées aux circulations ferroviaires limitées | NC | En continu | DDT95 et SNCF Réseau |
| Réduction du bruit à la source Voies Ferroviaires | Travaux de Renouvellement Voie Ballast | Nuisances sonores liées aux circulations ferroviaires limitées | NC | En continu | DDT95 et SNCF Réseau |
| Création d'un guichet unique du bruit pour répondre aux plaintes pour bruit de voisinage | Centralisation des plaintes permettant une résolution plus rapide des problèmes | Résorption des nuisances | NC | En continu | DDT95 en coordination avec les collectivités et services de l'Etat |
| Avis sur les plans, projets, programmes dans le cadre des évaluations environnementales | Prise en compte des remarques des riverains et de leurs inquiétudes sur les nuisances sonores. Vérification de la conformité des plans projets programmes avec la réglementation sur le bruit et anticipation des incohérences | Prévention des nuisances | NC | En continu | Autorité environnementale |
| Avis de l'État | Avis sur les documents d'urbanisme | Prévention des nuisances | NC | En continu | Préfet de département |

Actions programmées pour les 5 ans à venir – 2020-2025

| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur |
|---|---|---|-----------------------|------------|---|
| Suivi des nuisances sonores aéroportuaires | Participation aux CCE de Paris-Charles de Gaulle et Le Bourget | Permettre une attention particulière au territoire de la CAVP lors des CCE | NC | En continu | DDT95 |
| Prévention de l'exposition des populations au bruit routier | Poursuite de l'action départementale en faveur des mobilités | Mobilisation pour la concrétisation de projets routiers en faveur de la réduction du trafic de transit, d'infrastructures de transport en commun, de développement des modes actifs, des aires de covoiturage et de l'électromobilité | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Réduction du bruit à la source RD | Poursuite des travaux d'entretien et d'amélioration du réseau routier départemental | Couche de roulement, enrobés phoniques modes actifs. | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Prévention de l'exposition des populations au bruit routier | Mise en valeur de zones de ressourcement : espaces de qualité sonores en gestion départementale | | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Réduction du bruit à la source RD | Poursuite de l'accompagnement des communes : Dispositifs Aides aux communes ARCC et Vélo | Favoriser la requalification des voies urbaines, l'abaissement des vitesses, le renforcement du maillage des itinéraires pour les mobilités douces ... | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Résorption des nuisances | Poursuite du traitement des plaintes de bruit routier | | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Résorption des nuisances | Poursuite de l'isolation des bâtiments sensibles par les travaux d'insonorisation de façades | | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Information et sensibilisation du public sur le bruit | Poursuite du partenariat avec Bruitparif, des actions de sensibilisation | | NC | En continu | Conseil départemental du Val d'Oise |
| Modernisation, extension et nouvelles lignes de métro automatique | Projets du Grand Paris | Report de la voiture vers les transports collectifs et circulations douces. Enjeux sur les chantiers et les sources de bruit générées par les travaux. | NC | NC | Société du Grand Paris |
| Développement des mobilités alternatives | Report modal et circulations douces des plans de déplacements urbains et plans de mobilité. | | NC | NC | Gestionnaires de voies et collectivités |

8.2. ACTIONS PORTEES PAR LES COMMUNES

Une synthèse des actions prévues par les communes est présenté en annexe 6 du document.

Elles s'inscrivent dans la continuité des actions réalisées par le passé.

8.3. ACTIONS PORTEES PAR VAL PARISIS

| Thème | Objectif | Action |
|---|---|--|
| Thème 1 : Réduire les nuisances sonores | Réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires | 1. Mener une concertation avec les gestionnaires d'infrastructures de transports routier et ferroviaire des zones à enjeux identifiées au PPBE |
| | | 2. Evaluer le bruit et les trafics dans les zones à enjeux de gestion communale ou communautaire, en partenariat avec Bruitparif |
| | Organisation de l'offre en circulations alternatives | 3. Développer l'offre de transports collectifs et le soutien aux plans de déplacements entreprises/administrations |
| | | 4. Acquérir des véhicules plus silencieux pour les collectivités |
| | | 5. Développer et favoriser les modes doux et l'électrique privé |
| | Evaluation des nuisances sonores | 6. Utiliser agilement des cartes de bruit pour détecter des enjeux acoustiques |
| | | 7. Suivre et effectuer un recensement annuel des actions menées sur le territoire |
| Thème 2 : Anticiper l'évolution du territoire | Réduction des impacts acoustiques des projets | 8. Mise à disposition des villes d'éléments de diagnostic, notamment SIG |
| | Suivi du bruit aérien | 9. Être partie prenante dans les évolutions prévues des aéroports dont le trafic survole le territoire. |
| | | 10. Soutien aux associations locales de défense des riverains |
| | Intégrer les enjeux acoustiques aux documents de planification | 11. Intégrer dans le futur SCOT les problématiques d'environnement sonore |
| Thème 3 : Sensibiliser, informer et quantifier | Informer sur le bruit | 12. Présenter un outil de visualisation des résultats de mesures acoustiques réalisées sur le territoire sur le site de Val Parisis, en lien avec Bruitparif |
| | | 13. Informer les riverains au sujet des nuisances liés au survol des aéronefs |
| | Sensibiliser les publics à l'origine de nuisances sonores | 14. Sensibilisation auprès des usagers des 2 roues à l'aide de la police |
| | Quantifier les impacts | 15. Quantifier l'impact des nuisances sonores liées aux livraisons (2 routes, PL...) |
| Thème 4 : Développer et entretenir les zones calmes | Définir les zones calmes | 16. Apporter une définition commune aux zones calmes |
| | Créer des espaces de bonne qualité sonore | 17. Anticiper la création de zones calmes lors d'aménagements d'importance |

9 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PLAN D' ACTIONS

Le bilan du PPBE se fera tous les 5 ans, conformément aux dispositions réglementaires.

9.1. ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact. Ces actions mises en œuvre seront évaluées a posteriori en termes de réalisation.

En revanche, l'efficacité des actions curatives précisées dans le PPBE sera appréciée en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Ces indicateurs se baseront notamment sur :

- ▶ Le nombre de bâtiments et d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
- ▶ Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.
- ▶ Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

9.2. SUIVI DU PLAN D' ACTIONS

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Un comité sera mis en place par la CA Val Parisis pour la planification et le suivi des actions. Celui-ci sera réalisé annuellement. Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document. De plus un état des lieux sera dressé à mi-parcours du PPBE (au bout de 2 ans) avec le comité de suivi et les élus de la CAVP.

9.3. MISE EN COHERENCE DES OUTILS

Le PPBE, bien que document non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants et à venir (projet de territoire, SCOT, PCAET, PLHi), notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

A1 Détails des actions portées par Val Parisien

Les actions sont décomposées par thématique. Une programmation annuelle sera réalisée afin d'affiner les actions portées par la collectivité, les budgets et ressources seront alors alloués pour leur bonne réalisation.

Thème 1 : Réduire les nuisances sonores

Action 1 : Mener une concertation avec les gestionnaires d'infrastructures de transports routier et ferroviaire

La Communauté d'Agglomérations de Val Parisien a identifié des zones à enjeux sur son territoire. L'objectif est donc de se concerter avec les gestionnaires des différentes sources routières ou ferroviaires pour définir un plan d'action commun pour limiter et/ou éliminer les nuisances sonores de ces espaces.

Indicateur de suivi : Nombre de réunions avec les gestionnaires et nombre de riverains des voies routières et ferroviaires ayant bénéficié d'actions pour réduire le bruit à leur habitation

Action 2 : Mise en place d'outils permettant d'évaluer les trafics et les niveaux sonores

En partenariat avec Bruitparif, il est prévu de doter la CAVP de moyens permettant d'évaluer les trafics et les niveaux sonores. Notamment pour apporter un soutien technique pour les communes dont les routes communales engendrent potentiellement des niveaux dépassant les seuils (Franconville concernée).

Indicateur de suivi : Nombre de réunion avec Bruitparif et nombre d'outils mis en place pour la surveillance des niveaux sonores et du trafic

Action 3 : Limitation du trafic routier

Actions ayant pour but de favoriser la limitation du trafic routier. Pour cela il est prévu de poursuivre l'optimisation de l'offre de transports collectifs et de soutenir la réalisation de plans de déplacements entreprise / administrations.

Indicateur de suivi : Suivi des comptages de trafic routier

Action 4 : Acquérir des véhicules plus silencieux pour les collectivités

La CAVP va mettre en circulation des véhicules électriques ou au gaz pour les différents services des collectivités. Il sera également mis à disposition des agents des vélos pour les déplacements courts.

Indicateur de suivi : Nombre de véhicules acquis par la collectivité

Action 5 : Développer et favoriser les modes doux et l'électrique privé

Pour le public une incitation sera faite pour l'usage de l'électrique privé à l'aide de bornes de recharge, le développement d'un réseau de pistes cyclables et son entretien ainsi que la favorisation à l'usage de sentes piétonnes éloignées des axes principaux.

Indicateur de suivi : Les kilomètres de pistes cyclables et le nombre de zones de stationnement pour les vélos

Action 6 : Utiliser les cartes de bruit pour détecter les enjeux acoustiques

Permettre aux services de la collectivité d'utiliser les cartes de bruit au format SIG pour croiser avec d'autres informations et détecter des enjeux acoustiques

Indicateur de suivi : Temps d'usage des cartes de bruit dans le SIG

Action 7 : Suivi et recensement annuel des actions

Assurer un suivi régulier et un recensement des actions réalisées durant le PPBE, afin de faciliter les futures prises de décisions en jugeant l'efficacité des actions.

Indicateur de suivi : Existence d'une base de données centralisant les actions menées. Nombre de réunion sur la durée du PPBE

Thème 2 : Anticiper l'évolution du territoire

Action 8 : Anticipation des impacts acoustiques des projets

Pour cette anticipation, il est prévu de mettre à disposition des mairies des éléments de diagnostic.

Indicateur de suivi : Nombre de sollicitation des mairies et de mise à disposition d'éléments

Action 9 : Être partie prenante dans les évolutions prévues des aéroports dont le trafic survole le territoire.

Indicateur de suivi : Nombre de participations à la CCE de l'aéroport de Roissy

Action 10 Soutien aux associations locales de défense des riverains

Indicateur de suivi : Renouvellement des subventions aux associations

Action 11 : Intégrer dans le futur SCOT les problématiques d'environnement sonore.

Indicateur de suivi : Intégration des questions acoustiques dès la rédaction du cahier des charges du SCOT et dans le groupe de travail

Thème 3 : Sensibilisation/informations sur le bruit

Action 12 : Relai sur le site de la collectivité d'un outil de visualisation des résultats de mesures acoustiques réalisées sur le territoire

Indicateur de suivi : Mise en œuvre d'informations spécifiques sur le site de la collectivité et nombre de visites sur ces pages

Action 13 : Information régulière auprès des riverains sur le sujet des nuisances liés au survol des aéronefs

Lien avec les informations ADP : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/>

Lien avec les études de Bruitparif : <https://www.bruitparif.fr/rapports-d-etude-bruit-aerien/>

Indicateur de suivi : Nombre d'actualités mises en ligne

Action 14 : Sensibilisation auprès des usagers des 2 roues à l'aide de la police

Indicateur de suivi : Nombre d'actions réalisées en partenariat avec la police

Action 15 : Quantification de l'impact des nuisances liées au livraisons

Indicateur de suivi : Document de synthèse de ces impacts

Thème 4 : Développer et entretenir les zones calmes

Action 16 : Apporter une définition aux zones calmes

Apporter une définition commune pour l'ensemble du territoire, notamment en s'assurant par des mesures que les zones potentielles respectent un critère acoustique commun.

Indicateur de suivi : Critères définissant les zones calmes identiques pour toutes les communes de l'agglomération

Action 17 : Anticiper la création de zones calmes lors d'aménagements d'importance

Indicateur de suivi : Nombre d'opérations d'aménagement finalisées répondant aux critères de zone calme

A2 Informations sur le bruit des aéronefs

Les survols des aéronefs du trafic de l'aéroport de Paris-Roissy/Charles de Gaulle impactent le territoire.

LES ORGANISMES

Les organismes avec lesquels échange Val Parisis dans le cadre de ces nuisances sont :

- ▶ La DGAC : La direction générale de l'aviation civile est en France l'administration, rattachée au ministère de la Transition écologique, qui regroupe l'ensemble des services de l'État chargés de réglementer et de superviser la sécurité aérienne, le transport aérien et les activités de l'aviation civile en général.
- ▶ Le Groupe ADP, anciennement Aéroports de Paris, l'entreprise qui construit, aménage et exploite la plate-forme aéroportuaire Paris-CDG.
- ▶ L'ACNUSA : L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires est une autorité administrative indépendante, créée par la loi du 12 juillet 1999. Elle est chargée d'émettre des recommandations sur les questions relatives aux nuisances environnementales générées par le transport aérien et les installations aéroportuaires. (<https://www.acnusa.fr>)
- ▶ Le CNB : le Conseil national du bruit est une instance consultative placée auprès du ministre chargé de l'environnement. Le CNB est composé de représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations syndicales, de personnalités qualifiées et de représentants des différents groupements, associations et professions concernés par les problèmes de lutte contre le bruit et d'amélioration de l'environnement sonore.
- ▶ La CCE : la Commission consultative de l'environnement chargée des questions relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement.
- ▶ Les CCAR : Commissions Consultatives d'Aides aux Riverains chargée des fonds liées à l'insonorisation d'aide aux riverains.
- ▶ Le CIDB : le Centre d'information sur le Bruit est un centre de ressources référent pour le grand public et pour l'ensemble des acteurs concernés par la qualité de l'environnement sonore.
- ▶ Bruitparif : Centre d'évaluation technique de l'environnement sonore.
- ▶ L'ADVOCNAR – Association de Défense contre les Nuisances Aériennes – a été créée en 1986, comme force d'information et de proposition pour réduire les nuisances des aéroports Roissy – Charles de Gaulle et du Bourget et défendre les populations survolées.

LES OUTILS PERMETTANT D'APPREHENDER LE BRUIT DES AERONEFS

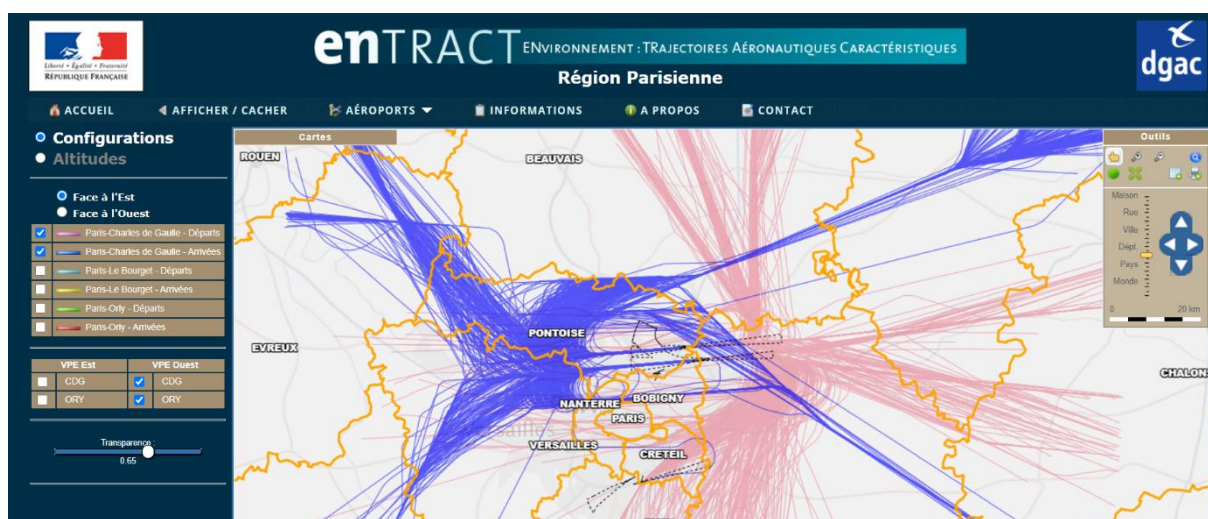
Plusieurs outils permettent d'appréhender ces nuisances de manière moyennée et macroscopique ou plus instantanée. Ils sont présentés ci-dessous.

Mieux connaître les sources de bruit et leur impact sonore :

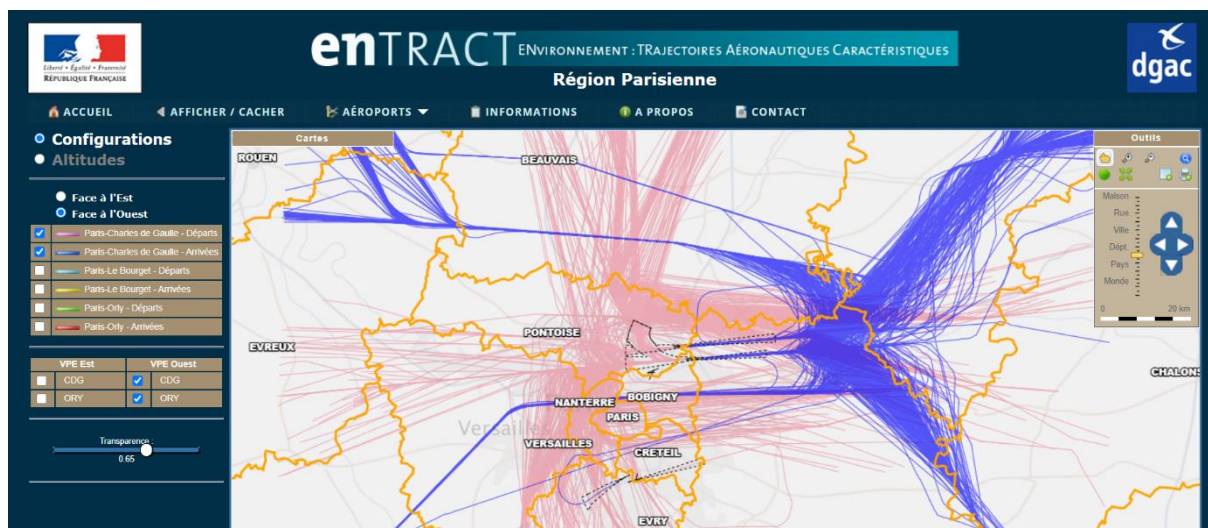
Le site du CIDB permet de présenter l'état des lieux des études publiées et de la réglementation applicable au lien suivant : <https://www.bruit.fr/bruit-des-transport/trafic-aerien>.

Les flux des trajectoires : cette information mise à jour annuellement par la DGAC selon 2 configurations « Face à l'Est » et « Face à l'Ouest ». En effet, les avions décollent et atterrissent toujours face au vent. Les vents Est-Ouest sont dominants en Ile-de-France, aussi les pistes des aéroports de la région sont orientées selon l'axe Est-Ouest. Les flux d'une journée type sont représentés sur une carte disponible sur le site <http://enrtract.dsna.aviation-civile.gouv.fr/Enrtract.html>.

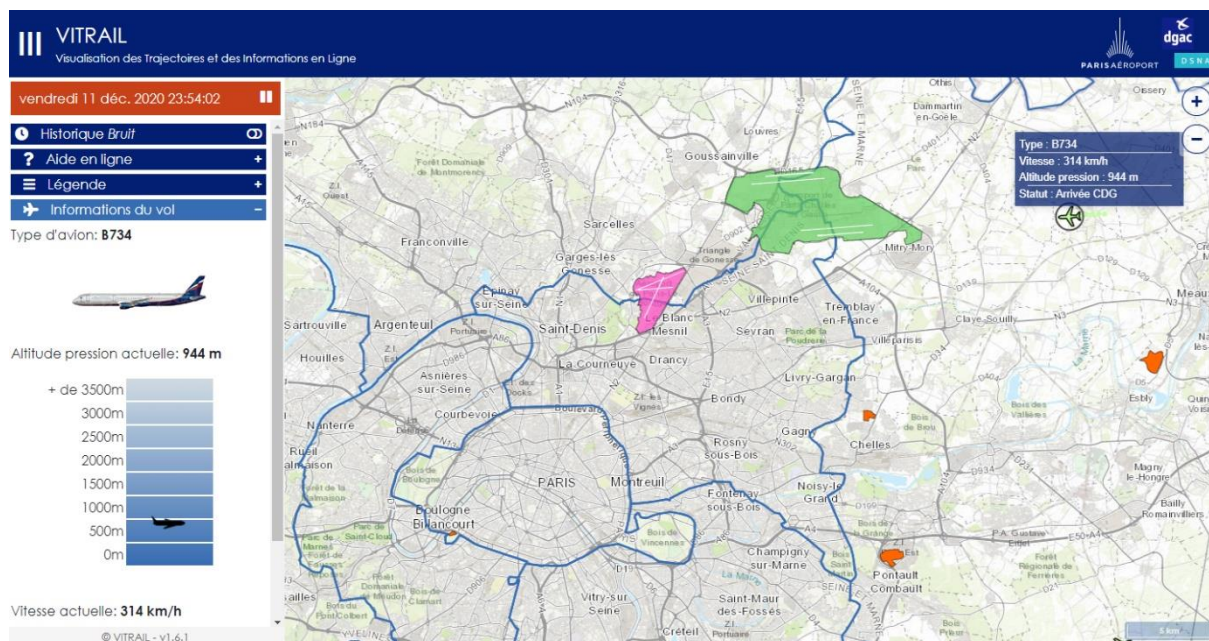
Par configuration face à l'Est :



Par configuration face à l'Ouest :



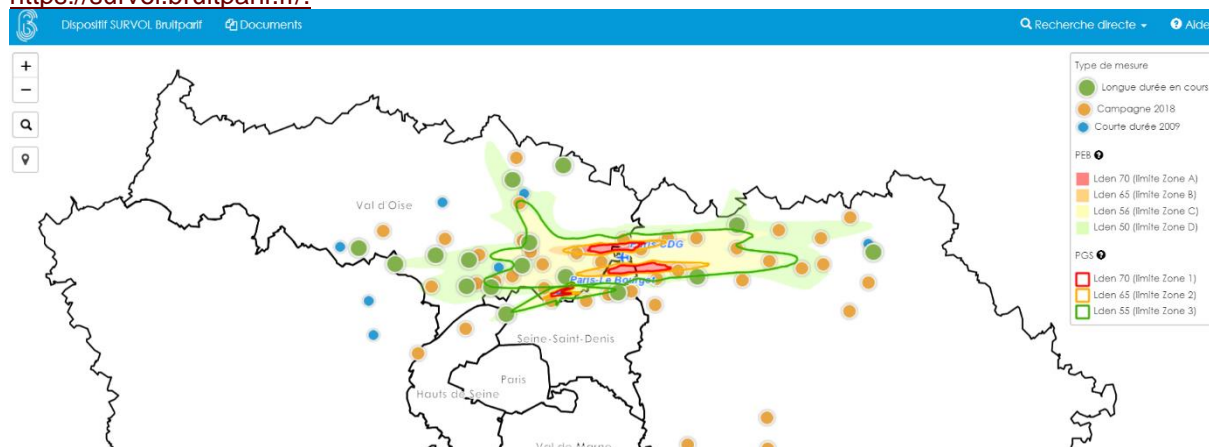
Pour appréhender les nuisances de manière plus immédiate, l'outil vitrail est disponible : <https://vitrail.entrevoisins.org/vitrail/>. Des informations sont fournies sur les aéronefs en vol en temps réel.



ADP communique avec les riverains de ses aéroports à l'aide des maisons de l'environnement, le site <https://entrevoisins.groupeadp.fr>.

Des mesures sont également réalisées par Bruitparif à l'aide d'un réseau de stations fixes disposées sur le territoire francilien. Des études sont issues de l'analyse des valeurs relevées, par exemple avec le rapport d'impact acoustique du relèvement des altitudes en phase d'approche face à l'est à Paris-CDG au niveau des stations de Bruitparif Juin 2013.

2 stations de mesures longue durée en surveillance du bruit des aéronefs sont présentes sur le territoire, à Sannois et Beauchamp. Les résultats de mesures sont visualisables sur le site <https://survol.bruitparif.fr/>.



Station de Sannois :

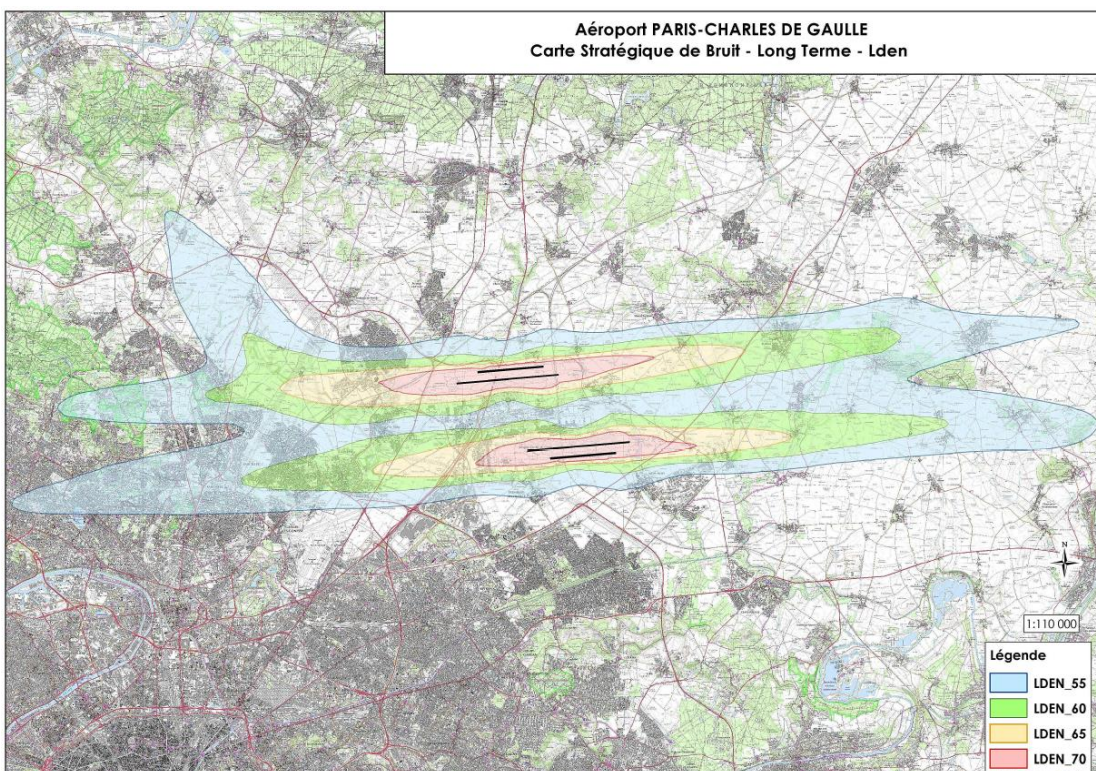
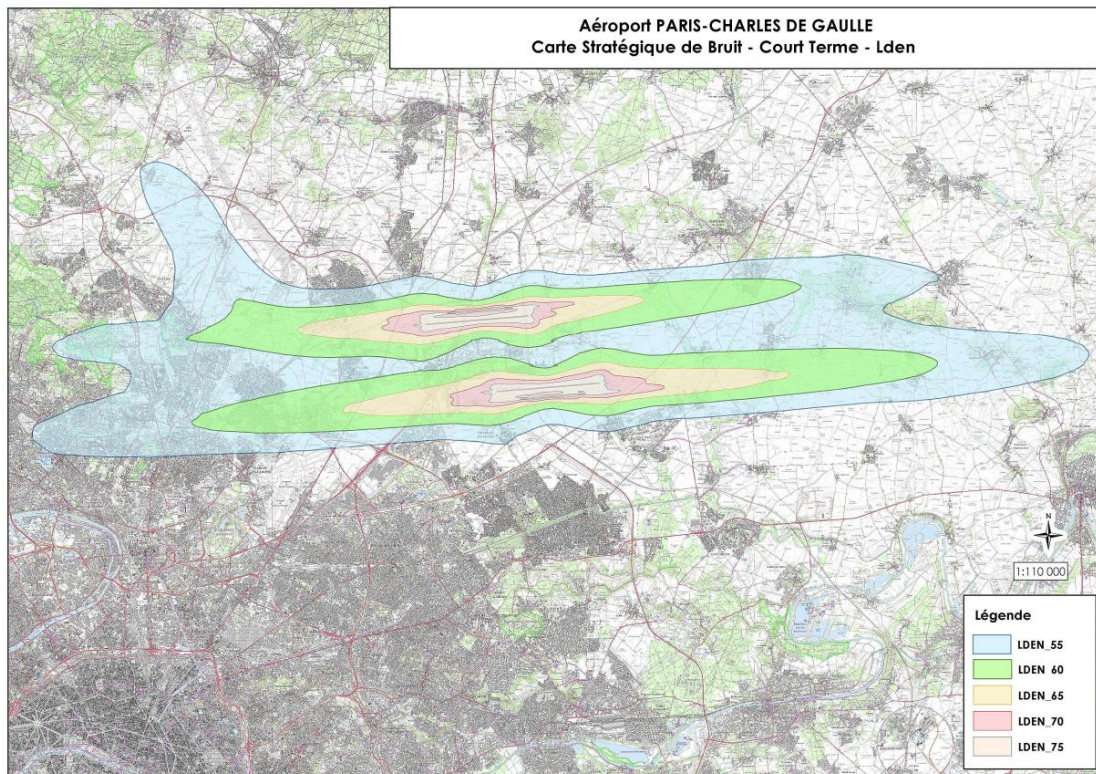


Station de Beauchamp :



Des cartes stratégiques du bruit des aéronefs sont établies depuis l'application de la Directive Européenne de 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

Des cartes de bruit en situation de référence ont été réalisées par la DGAC, fondées sur les données du PGS adopté en 2013. Une situation long terme est également proposée sur la base d'hypothèses de trafic, hypothèses du plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007. En effet, il est d'usage de reprendre les hypothèses des PEB en vigueur pour l'élaboration des CSB de long terme lorsque ces hypothèses sont toujours pertinentes. Or c'est le cas pour ce qui concerne Paris-Charles de Gaulle : les hypothèses à l'horizon long terme (2025) prévoient 680 000 mouvements. En 2019, le nombre de mouvements est de 504 836 mouvements (et avec la crise sanitaire, cette hypothèse est loin d'être dépassée).



**TABLEAU RECAPITULATIF DES REGLES D'URBANISME APPLICABLES
DANS LES ZONES DU PEB**

(Article L.112-10 du code l'urbanisme)

Principe : L'extension de l'urbanisation ou la création ou l'extension d'équipements publics sont interdits dans les zones définies par un PEB si elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit (sauf quelques exceptions, exposées dans le tableau ci-dessous).

| Type d'opérations d'extension de l'urbanisation (1) | Zone A | Zone B | Zone C | Zone D |
|--|---|---|--------|---|
| Constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci | autorisées | | | Toute construction est autorisée en zone D mais doit faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. |
| Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone | autorisés dans les secteurs déjà urbanisés | autorisés | | |
| Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole | autorisées dans les secteurs déjà urbanisés | autorisées | | |
| Constructions individuelles non groupées | non autorisées | autorisées dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances | | |
| Autres constructions à usage d'habitation (immeubles collectifs, parcs résidentiels de loisirs, toute forme d'opération groupée, lotissement ou association foncière urbaine...) | non autorisées | | | |
| Equipements publics ou collectifs | admis s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes | autorisés | | |
| Opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B | non autorisées | autorisées dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances et que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées (coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur) | | |
| Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée, reconstruction des constructions existantes (1) | admissibles lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances | | | |
| Renouvellement urbain (RU) des quartiers ou villages existants : réhabilitation et réaménagement urbain | non autorisées | autorisés 1/ à condition que les opérations n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores 2/ Pour les aérodromes dont le trafic est plafonné (c'est-à-dire Orly), dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la capacité de logements et de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création du secteur de RU (cf. art. L112-9 du code de l'urbanisme). 3/ dans le cadre d'un contrat de développement territorial : une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores est possible, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative (dans les conditions prévues à l'art. n°166 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014). | | |

(1) Toutes les constructions autorisées dans les zones du PEB le sont sous réserve de mesures d'isolation acoustique (cf. art. L112-12 du code de l'urbanisme)



A3 Projet Climat Air Energie Territorial

L'impact acoustique des actions du PCAET est présenté dans le tableau ci-dessous.

| Projet de PCAET de VAL PARISIS : Pistes d'actions issues de la concertation | | |
|---|--|---|
| Sous -Axe Stratégique N°1 | Développer une mobilité adaptée à la diversité de l'espace et respectueuse de l'environnement et de la santé | Impact acoustique |
| 1,1 | Initier et soutenir le développement des services associés aux modes actifs (piéton - vélo) | Ces modes de déplacements sont moins bruyants |
| 1,2 | Accompagner les entreprises et administrations dans la mobilité quotidienne de leurs employés et usagers | Ce trafic de desserte sur le territoire ne peut pas être écarté - comme pourrait l'être un trafic de transit. L'accompagner vers des véhicules moins bruyants/polluants sera bénéfique pour l'environnement sonore. |
| 1,3 | Développer l'offre de distribution pour les motorisations alternatives (GNV, électricité) | Le bruit du moteur est moins fort sur ce type de véhicules, ce qui est la source la plus importante pour les vitesses de circulation urbaines, devant le bruit de roulement et bruit aérodynamique. Les actions de ce type sont donc tout à fait adaptées pour réduire le bruit en ville. |
| 1,4 | Développer les alternatives aux usages individuels de la voiture | Ces actions engendreront une diminution de nombre de véhicules et donc du bruit associé. C'est l'action primaire de réduction du bruit : diminuer le bruit à la source. |
| 1,5 | Concevoir et soutenir un réseau de transport collectif ambitieux sur les questions climat-air-énergie | |
| Sous-axe Stratégique N°3 | Stimuler une économie circulaire, les innovations et emplois verts et une alimentation locale et responsable | Impact acoustique |
| 3,1 | Organiser une gestion harmonisée des déchets, tester de nouveaux modes de fonctionnement et favoriser le emploi des ressources en réponse aux enjeux climat | L'économie circulaire engendre une limitation des flux de poids lourds de livraison. Des véhicules de plus petite taille sont utilisés pour répondre aux besoins locaux et sont donc moins bruyants. |
| 3,2 | Réaliser un pôle de proximité accompagnant les projets d'alimentation et d'agriculture durable/urbaine sur le territoire | |
| 3,3 | Favoriser et accompagner les initiatives des entreprises en matière de RSE notamment au niveau des ZAE | |
| 3,4 | Promouvoir le tourisme durable | |
| Sous-axe Stratégique N°4 | Aménager un territoire plus résilient aux changements climatiques, contribuant directement à l'amélioration de la qualité de l'air et au propice développement de la biodiversité | Impact acoustique |
| 4,3 | Adopter un positionnement de "territoire pilote" en matière projets de désimperméabilisation des sols et de création d'îlots de fraîcheur | Les îlots de fraîcheur recourent souvent le concept de zone calme et permet d'augmenter la surface végétale en ville. |
| 4,4 | Prendre en compte les enjeux d'adaptation sur le territoire | Le concept des zones calmes est à retenir dans les enjeux d'adaptation du territoire. |
| Sous-axe Stratégique N°5 | Promouvoir la sobriété et améliorer la performance énergétique et climatique des bâtiments | Impact acoustique |
| 5,1 | Poursuivre et renforcer les initiatives et actions inscrites au PLHi en lien avec la massification de la rénovation et la lutte contre la précarité énergétique | L'isolation des façades et toits des bâtiments est bénéfique pour isoler les riverains du bruit provenant de l'extérieur. Point de vigilance : il doit être couplé avec une isolation aux bruit intérieurs (bruits de chocs, canalisations) pour ne pas rendre les locaux invivables. |
| 5,2 | Promouvoir la qualité énergétique des bâtiments | |

A4 Analyse des projets d'aménagement à venir

Voici les différents projets qui ont fait l'objet d'études acoustiques :

- ▶ Desserte du Bois Servais au Plessis-Bouchard

Le projet d'aménagement d'une ZAC, d'une surface de 24 ha, et qui s'inscrit dans le programme d'aménagement du Bois Servais, reste à définir. En fonction du programme, des protections acoustiques devront être envisagées au niveau de l'A115 ou des futurs bâtiments construits.

- ▶ Secteur des Beauregards à Herblay-sur-Seine

Ce site en bordure de l'A15 devrait être aménagé par Grand Paris Aménagement. Le projet est inscrit sous forme d'OAP au PLU d'Herblay approuvé récemment. Lors d'une présentation du projet, GPA a mentionné d'éventuelles protections acoustiques le long de l'A15 (type écrans innovants).

- ▶ A Cormeilles-en-Parisis :
 - ▶ Projet de requalification de la rue de Saint Germain avec la création d'une piste cyclable dans le cadre de l'ouverture du Lycée en 2022.
 - ▶ La création d'une bretelle d'accès à l'A15 en direction de Paris à Sannois qui impactera la D122.
 - ▶ Création d'une liaison, avec création de piste cyclable, entre la RD48 et la RD392.
 - ▶ Projet de Bus entre Seine, reliant la gare de Cormeilles en Parisis au tramway T2 à Bezons, en site propre sur une partie du tracé.
- ▶ A Taverny, 2 projets urbain sont en cours :
 - ▶ La création d'une ZAC multi-site est à l'étude, cette ZAC concerne la création d'un éco-quartier sur la plaine des Ecouardes, la requalification du quartier Verdun-la Plaine et la requalification du centre-Ville tout particulièrement la Place Charles de Gaulle.
 - ▶ Une réflexion quant au devenir des terrains de l'APAVE sise rue de Pierrelaye.
 - ▶ Déclaration de projet à Taverny valant mise en compatibilité du document d'urbanisme, bretelle de sortie du centre commercial "Les Portes de Taverny". Pour ce projet des études de trafic et une étude acoustique ont été réalisées ; ces dernières n'ont pas conclu à la nécessité de mise en place d'une protection acoustique.
- ▶ Projet de Cormeilles Seine Parisii : construction de la marina de Cormeilles Seine Parisii à la limite communale avec La Frette-sur-Seine (1 200 logements, équipements publics, commerces port intérieur et fluvial respectivement de 80 et 30 anneaux environ, restaurants...). La ville de La Frette-sur-Seine prévoit un programme immobilier avenue des Lilas (250 logements). Des lieux de promenades seront intégrés.
- ▶ Projet de requalification de la RD14 avec notamment une volonté de fluidifier le trafic routier, développer les mobilités douces (donner une place aux piétons et aux cycles), des couloirs d'approche TC pour faciliter le franchissement du carrefour de la Patte d'Oie d'Herblay par les bus et accueillir un centre-ville pour Montigny-lès-Cormeilles.... La réalisation d'une nouvelle sortie de l'A15 sur la rue Marceau Colin devrait permettre de décongestionner le carrefour de la Patte d'Oie d'Herblay et de fluidifier le trafic à son approche.

- ▶ Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors datant de 2015 et prévu pour 2019 était proposé comme alternative à l'axe Le Havre – Rouen – Mantes-La-Jolie – Paris déjà existant.

La saturation du réseau ferroviaire par le transport des voyageurs et le développement des ports du Havre et de Rouen nécessitait l'acheminement d'un nombre croissant de conteneurs vers la région Ile-de-France et au-delà. Le projet retenu, porté par SNCF Réseau, estimé à 300 M€, vise à créer un raccordement direct entre Serqueux et Gisors, électrifier la section et supprimer les passages à niveaux.

La Frette sur Seine, Herblay sur Seine et Cormeilles-en-Parisis sont concernées par une ligne connexe au projet.

Planche 12 - Plan ferroviaire avec l'implantation de la ligne Serqueux-Gisors, les communes de Herblay

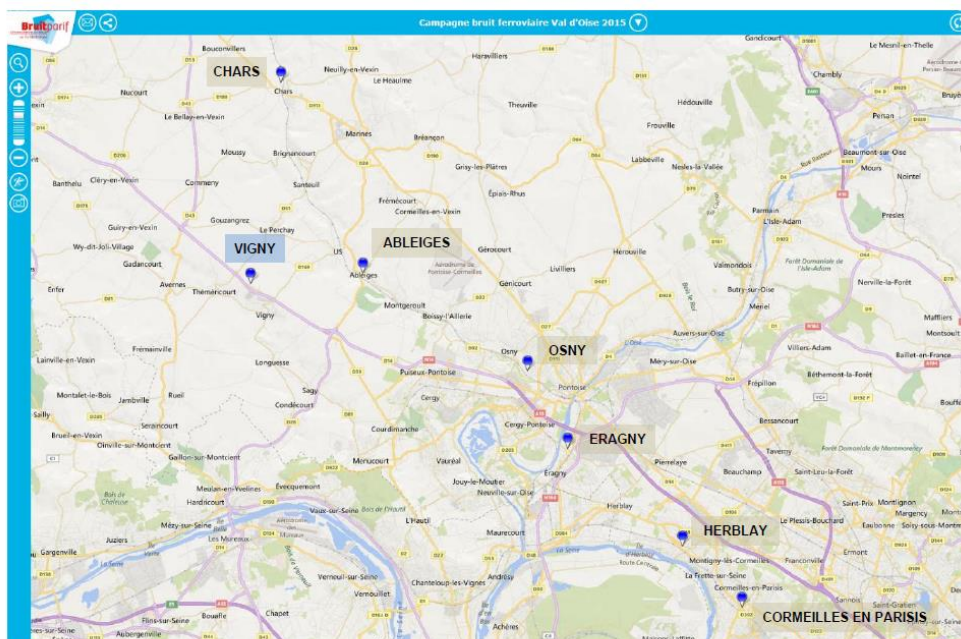


L'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie et a transmis mi-2015 un rapport indiquant que des études d'impact doivent être menées. Dans le cadre de la réglementation française, dans les situations où cela serait nécessaire, des traitements seront à mettre en place pour limiter l'augmentation des niveaux de bruit (écrans anti-bruit le long de la ligne ferroviaire et/ou le traitement des façades des bâtiments). Une autre solution est présentée, beaucoup plus efficace et bien moins dispendieuse, est le traitement à la source soit la modification du type de wagons utilisés (actuellement ceux à semelles de frein en fonte).

Le 22 juin 2015, le conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Le Parisis a voté une motion afin que le projet soit revu, et que l'étude d'impact concerne le territoire francilien, qui avait été exclu jusqu'alors. La demande réitérée en 2016 dans le cadre d'un recours gracieux à l'encontre de l'arrêté de début 2016 d'ouverture d'une enquête publique préalable à la DUP. Le tribunal administratif de Rouen a rejeté ce recours. Sur le territoire francilien les travaux ne sont pas jugés significatifs mais d'adaptation.

Cette absence d'étude d'impact prévue sur le territoire francilien était difficilement compréhensible pour le collectif de collectivités, dans la mesure où du trafic de fret va être ajouté à du trafic voyageurs sur ces axes bordés d'habitations.

Bruitparif avait réalisé sur une durée d'un mois fin 2015 des mesures permettant de documenter la situation initiale. Il sera utile de renouveler cette campagne, lorsque le projet sera achevé pour documenter l'état final.



Plan de situation des sites de mesure

A noter que le long de l'axe concerné, si des Points Noirs de Bruit ferroviaire viennent à être identifiés, une demande sera formulée par ValParisis dans le cadre du programme de résorption en cours.

Un complément d'information concernant un observatoire du bruit mis en place est présenté en annexe 7 et 10.

Un observatoire du bruit a été mis en place par SNCF Réseau depuis 2021 visant la surveillance continue du bruit ferroviaire par des mesures acoustiques, la diffusion d'analyse des résultats et la mise en place d'une instance de dialogue. 2 stations permanentes sont situées à Herbaly-sur-Seine et Cormeilles-en-Parisis. Les données sont accessibles sur <https://grand-projet-ferroviaire-seine-normandie.bruitparif.fr/>.

► Projet fluvial Seine Nord

Création d'une liaison pour les grands gabarits pour relier le bassin de la Seine à celui de l'Europe du Nord. Ce projet a pour but de réaliser un report modal de trafic de marchandises (Poids Lourds ou fret) sur des péniches, qui sont bien moins sonores.

A5 Listing des actions réalisées dans le passé par les collectivités

Ce recensement est basé sur la sollicitation des services internes des communes, via un questionnaire, et sur les informations obtenues auprès des gestionnaires.

Les typologies d'actions réalisées dans le passé sont similaires à celles qui sont prévues. Elles peuvent être regroupées dans différentes catégories :

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|---|--|---|-----------------------|------------------------------|---|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Réalisation de PPBE | | | | | |
| Réalisation d'un PPBE | Elaboration du plan et études acoustiques | | | 2015 | Sannois |
| Réalisation d'un PPBE | Etabli sur la base des cartes de décembre 2009 | | | 2015 | Communauté d'Agglomération Le Parisis |
| Réalisation d'un PPBE | Etabli sur la base des cartes de décembre 2009 | | | 2015 | Communauté d'Agglomération Val-et-Forêt |
| Diminution du bruit routier | | | | | |
| Enrobé de chaussée | 22 rues Reprise structure et couche de roulement | Atténuation du bruit lié au roulement | 5 267 k€ | 2004 à 2020 | Beauchamp |
| Ralentisseurs | 6 voiries Passage surélevé / plateaux surélevés / Coussins berlinois | Atténuation du bruit lié à la vitesse mais augmentation du bruit lié au freinage, claquement et accélération | | 2016 à 2020 | Beauchamp |
| Rétrécissement de chaussée | Avenue Anatole France | Atténuation du bruit lié à la vitesse | | 2007 | Beauchamp |
| Achat de véhicules électrique | 4 véhicules | Réduction du bruit à la source | 21 k€ | 2018-2019 | Beauchamp |
| Aménagements permettant de réduire les circulations de véhicules dans l'éco-quartier des Meuniers | Quartier conçu avec des zones 30, des sentes piétonnes et des voies cyclables | Impact fort : résultat probant dans le quartier au niveau acoustique (peu de déplacements de véhicules en nombre dans les zones habitées) | / | Mise en place : 2004 à 2019 | Bessancourt |
| Achat d'un parc de véhicules propres et silencieux pour la collectivité | Achat de 3 véhicules électriques pour les agents de la commune | Impact fort : véhicules en déplacements tout au long de la journée sur le territoire (services techniques, police,) | / | Mise en place : 2009 à 2019 | Bessancourt |
| Incitation à l'achat de vélos électriques | Mise en place en 2017 d'une subvention communale pour l'acquisition de vélos électriques et mise en location gratuite de vélos électriques appartenant à la collectivité pour découverte | Impact modéré : vélos utilisés principalement pour les loisirs. Néanmoins, nombreux achats en 2019 avec l'aide régionale mise en place | 10 000 € | Mise en place : 2017 et 2019 | Bessancourt |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|---|---|---|-----------------------|-----------------|-----------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Mise en place de bornes de recharge électriques par la Communauté d'Agglomération dans la ville | | Bornes utilisées à fréquence médiane : Incitation à l'achat de véhicules électriques | / | Mise en place : | Bessancourt |
| Plateaux surélevés | Création de plateaux de chaussée surélevée | Réduire la vitesse et l'émission de régime moteur | | | Cormeilles-en-Parisis |
| Chicanes et réduction de voies | Création de réduction de chaussée avec priorité de passage | Réduire la vitesse et l'émission de régime moteur | | tous les ans | Cormeilles-en-Parisis |
| Zones de rencontre | Création de deux zones de rencontre | Partage de la chaussée entre les piétons et les véhicules - vitesse réduite à 20km/h - stationnement limité - permettre de réduire le trafic routier à allure très basse et donc l'émission de bruit de moteurs | | 2019 | Cormeilles-en-Parisis |
| Nouveau plan de circulation secteur Nord | | Limiter le trafic à certaines zones d'habitation et le renvoyer vers les routes de grandes affluences | | 2009 | Cormeilles-en-Parisis |
| Interdiction PL | Interdiction du passage des poids-lourds sur l'ensemble de la commune sauf desserte locale – renforcement de la signalisation | Diminution des bruits liés aux poids-lourds | | | Cormeilles-en-Parisis |
| Zones 30 | 28 rues concernées | Mise en sécurité et diminution de la vitesse | | | Eaubonne |
| Interdiction de passage des PL | 11 rues concernées | Mise en sécurité, demande des riverains, diminution du bruit à la source | | | Eaubonne |
| Piste ou bande cyclable | 17 rues concernées | Développement des modes doux | | | Eaubonne |
| Travaux de maintenance de voiries | 21 rues concernées – enrobé de chaussée | Entretien et amélioration de la voirie | | 2008-2020 | Eaubonne |
| Travaux de voiries : plateau ou chicanes | 3 rues concernées | Mise en sécurité et réduction de la vitesse | | 2018-2019 | Eaubonne |
| Figurines géantes | Installation près de 5 écoles pour réduire la vitesse | Mise en sécurité et réduction de la vitesse | | 2019 | Eaubonne |
| Modification plan de circulation | Mise en sens unique 1 rue | Mise en sécurité et réduction de la vitesse | | | Eaubonne |
| Achat de véhicules électriques | 6 voitures et 2 vélos | Réduction des pollutions sonores et de l'air | | 2013 à 2015 | Eaubonne |
| Etudes acoustiques | 3 études réalisées – mesures de bruit allée Louis Fievet, rue de la Cerisaie, et Sud de la Ville, avenue de l'Alliance | Connaissance précise du trafic | | 2017-2018 | Eaubonne |
| Mise en place de radars pédagogiques | 8 secteurs concernés | Affirmation de la vitesse limite et incitation à ne pas la dépasser | | | Eaubonne |
| Comptage du trafic routier | 4 zones étudiées : Rue des Bussys, Rue des Calais, Route de Montlignon, Rue Rabelais | Amélioration de la connaissance | | | Eaubonne |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|--|--|---|-----------------------|--------------------------------|---------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Zones 30 / zones de rencontre | 39 rues (cf annexe) | Amélioration liée à la diminution de la vitesse | 108 k€ | 2008/2009 2015/2016 2018 | Ermont |
| Réfection du tapis | 112 rues (cf annexe) | Réduction du bruit à la source | | 2004 à 2019 | Ermont |
| Achat de véhicules électriques | 2 véhicules | Réduction à la source | 50 k€ | 2019-2020 | Ermont |
| Mise en place de radars pédagogiques | 3 radars | Réduction du bruit liée à la diminution de la vitesse | 17 k€ | 2015/2016/ 2019 | Ermont |
| Achat de 2 compteurs routiers | 2 compteurs routiers | Amélioration de la connaissance des trafics, en vue de limiter la vitesse | 6 k€ | 2018 | Ermont |
| Zone 30 Réduction de voie Passage surélevé | | Amélioration liée à la diminution de la vitesse | | | Franconville |
| Réfection des enrobés/tapis au fil des ans | | Réduction du bruit à la source | | | Franconville |
| Mise en place de sens unique | | Mise en sécurité et réduction de la vitesse | | | Franconville |
| Stationnement interdit aux plus de 20m3 | | Mise en sécurité, diminution du bruit à la source | | | Franconville |
| Renforcement du réseau de bus | | | | | Franconville |
| Création de bandes cyclables | | Développement des modes doux | | | Franconville |
| Achat de véhicules électriques + équipements électriques | | Réduction à la source | | | Franconville |
| Création de la voie nord/sud | mise en place de ralentisseur ainsi que d'une limitation aux +3,5T | | | | Herblay-sur-Seine |
| Création de la voie Est/ouest | mise en place de ralentisseur ainsi que d'une zone de partage piétons/cycles | | | | Herblay-sur-Seine |
| Renfort du réseau bus | | | | | Herblay-sur-Seine |
| Création de 8 km de pistes cyclables | | | | | Herblay-sur-Seine |
| Réhabilitation des sentes | | | | | Herblay-sur-Seine |
| Rénovation de la RD48 face à la piscine (2020) | nouveau revêtement + création d'un plateau ralentisseur + trottoirs + piste cyclable(sur trottoir) | | | | Herblay-sur-Seine |
| Rénovation de la RD48 boulevard de Verdun (2020) | nouveau revêtement + création d'un plateau ralentisseur + trottoir + piste cyclable(sur chaussée) | | | | Herblay-sur-Seine |
| PLU : développement des zones 20 | | | | | Herblay-sur-Seine |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|--|---|---|--|---------------------------------------|-------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Intégration d'une OAP mobilité | Amélioration des liaisons en bus vers les gares Création d'un maillage de circulations douces (piétonnes et vélos) Améliorer les voies de dessertes routières Aménagement du réseau en prenant en compte les nouveaux modes déplacements : covoiturage, stationnement pour véhicules électriques...) | futur | | | Herblay-sur-Seine |
| Réfection rue Sainte Honorine | nouveau revêtement + aménagement sinueux de la chaussée pour casser la vitesse | | | | Herblay-sur-Seine |
| Rue Balzac | nouveau revêtement | | | | Herblay-sur-Seine |
| Voies bruyantes | Information dans les permis de construire | Prévention | | 2012 | La Frette sur Seine |
| Information sur la vitesse | Radar pédagogique | Sensibilisation | 5.5 k€ | 2013 | La Frette sur Seine |
| Diminution de la vitesse | Voies à 30 km/h | Réduction à la source | | 2014 | La Frette sur Seine |
| Comptage de véhicules | Avant travaux Marina | Amélioration connaissance | | 2019 | La Frette sur Seine |
| Remise en état des sentes | Réfection des murets en rondins de bois | Sécurisation – inciter modes alternatifs à la voiture | 133,7 k€ | 2020 | La Frette sur Seine |
| Restrictions de circulation | Limitation de circulation aux véhicules à moteur (véhicules agricoles, d'urgences et municipaux seuls autorisés) sur les chemins ruraux | Réduction du bruit à la source | | | Pierrelaye |
| Développement des modes doux | Développement de pistes cyclables | | | | Pierrelaye |
| Achat de véhicules/équipements électriques ou hybrides | Toyota AURIS hybride Compresseur 7.5 insonorisé Goupil électrique Pelican électrique | 50% de bruit en moins 68dB 100% zéro bruit 100% zéro bruit | 22 000€ 3 200€ 30 000€ 5 000€ | 10/2018 06/2019 06/2010 2015 | Pierrelaye |
| Passages piétons surélevés, ralentisseurs, chicanes, zones 30 | | Réduction du bruit à la source et mise en sécurité | | | Montigny-lès-Cormeilles |
| Plan vélo communal adopté en 2017 | | Développement des modes doux | | | Montigny-lès-Cormeilles |
| Véhicules électriques pour les services de la mairie + vélos électriques | | Réduction à la source | | | Montigny-lès-Cormeilles |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|---|---|--|-----------------------|------|-------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Aide aux habitants pour l'acquisition de vélos dont électriques + location de vélos électriques | | Impact modéré : vélos utilisés principalement pour les loisirs | | | Montigny-lès-Cormeilles |
| Zone 30 | Rue Albert Alline | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | | 2004 | Le Plessis-Bouchard |
| Zone 30 | Rue Aristide Briand | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | | 2009 | Le Plessis-Bouchard |
| Mesures acoustiques | Logements riverains de l'A115 | Diagnostic de l'ambiance sonore | 1,45 k€ | 2010 | Le Plessis-Bouchard |
| Réfection de chaussée et zone 30 | Rue du docteur Calmettes | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | 169 k€ | 2010 | Le Plessis-Bouchard |
| Réfection de voirie | Rue Pierre Curie | | 166 k€ | 2010 | Le Plessis-Bouchard |
| Zone 30 | Rues de l'Epine, serge Delauchy, Nieuport, de Verdun, Pasteur, Albert Jerouville et Bvd de Boissy | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | | 2011 | Le Plessis-Bouchard |
| Bande cyclable et zone 30 | Allée du Paradis | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier, développement des modes doux | | 2011 | Le Plessis-Bouchard |
| Réfection de voiries | Rue de la Paix, et rue de la Fontaine | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | 330 k€ | 2011 | Le Plessis-Bouchard |
| Réfection de voiries | Rue Marcelin Berthelot, et rue Jean Jaurès | | 241 k€ | 2012 | Le Plessis-Bouchard |
| Réfection de voiries | Boulevard de Boissy | | 147 k€ | 2014 | Le Plessis-Bouchard |
| Réfection de voiries | Impasse Gabriel Péri et rue Jean Jaurès | | 279 k€ | 2014 | Le Plessis-Bouchard |
| Zone 30 | Rue René Hantelle | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | | 2017 | Le Plessis-Bouchard |
| Aménagement de voirie | Rue Charles de Gaulle | | 140 k€ | 2017 | Le Plessis-Bouchard |
| Requalification de voirie | 53 rues concernées | | | | Saint-Leu-La-Forêt |
| Création de pistes cyclables | 7 rues concernées | | | | Saint-Leu-La-Forêt |
| Création de plateaux surélevés | 8 rues concernées | | | | Saint-Leu-La-Forêt |
| Création de zones 30 et zones de rencontre 20 km/h | 15 rues concernées | | | | Saint-Leu-La-Forêt |
| Mise en sens unique | Rue Jules Ferry, rue des Fontenelles, rue de la Marée | | | | Saint-Leu-La-Forêt |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|---|--|--|-----------------------|----------------------------|--|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Réduction de vitesse | Réglementaire ou par aménagement de voirie : giratoire, chicane, réduction de voie | | | | Sannois |
| Changement de revêtement ou réfection | Enrobé acoustique, suppression de pavés | | | | Sannois |
| Modification du plan de circulation | A l'étude | | | | Sannois |
| Développement des modes doux | Acquisition de vélos électriques pour les déplacements professionnels des agents de la ville, réalisation du plan de mobilité d'administration de la ville, actions en faveur de l'utilisation des vélos électriques (distribution de kits sécurité pour les sannoisiens ayant bénéficié de la prime IDF mobilité) | | | | Sannois |
| Diminution du bruit | Achat de véhicules électriques pour le parc automobile | | | | Sannois |
| Diminution du bruit | Création et développement des circulations piétonnes intra urbaines | | | | Sannois |
| Amélioration acoustique des bâtiments | | | | | |
| Constructions de logements neufs | | | | | Bessancourt |
| Ecole élémentaire Delacroix | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 300 k€ | 2011 | Ermont |
| Ecole maternelle Delacroix | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 80 k€ | 2012 | Ermont |
| Ecole maternelle Ravel | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 100 k€ | 2010 | Ermont |
| Ecole maternelle Pasteur | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 240 k€ | 2019 | Ermont |
| Renouvellement urbain | | Réhabilitation quartier | | | Franconville |
| Insonorisation des cantines et réfectoires | | | | | Franconville |
| Diminution du bruit | Gaine de rejet installé en façade arrière d'un bâtiment industriel et qui donne sur des habitations | Emergence globale attendu 7dbA et 11,3 dbA avéré en février 2017 Emergence globale attendu 7dbA et 12,5 dbA avéré en octobre 2017 | | | Affaire toujours en cours dans l'attente de dépôt de plainte des habitants Pierrelaye |
| Classement sonore des infrastructures annexé au PLU | Cartographie des voies et axes bruyants sur la commune. Limitation du bruit dans les constructions neuves avec une isolation acoustique minimale selon les secteurs | | Non chiffré | Approbation du PLU en 2013 | Pierrelaye |
| Isolation acoustique des bâtiments | Réfectoire élémentaire cuisine centrale | Amélioration du temps de réverbération du son | 22.5 k€ | 2019 | Le Plessis-Bouchard |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|---|--|---|-----------------------|----------------------|-----------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Isolation acoustique des bâtiments | Salles d'enseignement de l'école de musique – panneaux acoustiques suspendus | Amélioration du temps de réverbération du son | 14,6 k€ | 2019 | Le Plessis-Bouchard |
| Traitement acoustique de bâtiments | Salle de la Croix Blanche, Ecole de musique, salle Maison pour Tous, RDC Ecole Pagnol, salle des arts créatifs, hall de la mairie, groupes scolaires | Amélioration du bâti – confort interne | 28 k€ | 2009-2020 | Saint-Leu-La-Forêt |
| Permis de construire | Intégration du classement sonore des voies bruyantes dans le traitement des demandes de permis de construire | | | | Sannois |
| Renouvellement urbain | PNRU : quartiers des Carreaux Fleuris : Bas des Aulnaies | | | | Sannois |
| Révision du PLU depuis le 19 novembre 2019 | | | | | Taverny |
| Lutte contre les nuisances aériennes | | | | | |
| Capteur Bruitparif | Parc de la mairie | Mesure du bruit aérien – amélioration de la connaissance Les résultats sont consultables sur https://survol.bruitparif.fr/ | | Depuis décembre 2015 | Beauchamp |
| Soutien à la réalisation d'une enquête avec un outil de simulation sur la perception sonore des passages d'avions | reporté à cause des conditions sanitaires – laboratoire ETIS de l'ENSEA – Université de Cergy-Pontoise. | | | | Beauchamp |
| Mesures temporaires bruit aérien | allée de Mézières (étude Survol en 2018), rue Vignon (étude Survol en 2010), 22 rue de Chatou (ferroviaire en 2015), route d'Argenteuil (face usine Placoplatre en 2007) | | | | Cormeilles-en-Parisis |
| Lutte contre les nuisances aériennes | Soutien aux associations | | | | Le Plessis-Bouchard |
| Réunions publiques | 3 réunions relatives aux nuisances aériennes | Information au grand public et concertation | | | Eaubonne |
| Bruit des aéronefs | Informations à l'aide de l'ADVOCNAR Adhésion de la CAVP à l'association | | | | Sannois CAVP |
| Préservation de zones calmes | | | | | |
| Redécouverte des sentes communales | Visites organisées pour redécouvrir les sentes communales | Impact faible : Sentes étroites et peu fréquentées, mais favorisent rapidité des déplacements piétons dans la ville (voirie étroite, peu de stationnement,...) | 0 € | 2004 | Bessancourt |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|---|--|--|-----------------------|-------------|-------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Dispositif anti-bélier | Mise en place de plots béton antibélier et portiques | Limiter ou empêcher l'accès aux véhicules motorisés dans certaines zones pour réduire l'émission de bruits de moteurs - préservation de zones calmes | | 2016 à 2020 | Cormeilles-en-Parisis |
| Aménagement d'espaces naturels en lieux de balade ou de repos, détente | | | | | Cormeilles-en-Parisis |
| Installation de rochers anti-intrusion | | Limitation de l'accès à des véhicules à moteur... | | | Franconville |
| Aménagement d'espaces naturels sensibles en lieux de balade ou de repos | Bois des Eboulures Les Buttes du Parisis | | | | Franconville |
| Restriction d'accès aux véhicules motorisés | Sente des Potais, sente latérale des Tannières, parc du Charme au Loup et parc des Grandes Tannières Installation de Potelets | Préservation des zones calmes | | | Saint-Leu-La-Forêt |
| Implantation d'une haie bocagère | | | 50.000 € | 2018 | Herblay-sur-Seine |
| Premières plantations de la forêt Pierrelaye-Bessancourt | Plantations de 4200 arbres en décembre 2019 à l'Est de la voie Nord/Sud | | | | Herblay-sur-Seine |
| Aménagement de la coulée verte par l'AEV | | | | | Le Plessis-Bouchard |
| Nettoyage des bois, création de cheminements et installation de bancs | | | | | Montigny-lès-Cormeilles |
| Aménagements d'espaces | En partenariat avec l'Agence des Espaces Verts de la Région Île de France, aménagement de la Butte des Châtaigniers en espaces de détente pour organiser et canaliser les flux de visiteurs (éclairage, bancs, balisage de pistes de randonnées, etc.) | | | | Sannois |
| Sensibilisation au bruit | | | | | |
| Radars pédagogiques | 2 unités mobiles | Mesure de la vitesse/incitation à la réduction de la vitesse des véhicules | | 2019 | Beauchamp |
| Radar Pédagogique | Afficheur de vitesse / Afficheur message | Réduction de la vitesse et régime moteur attendue | 2256 euros TTC | 2018 | Cormeilles-en-Parisis |
| Prévention routière | Sensibilisation auprès des lycéens du LP Le Corbusier | Vérification et sensibilisation des dispositifs d'échappement, de vitesse et de motorisation conformes : diminution des émissions de bruit d'échappement et de régime moteur | | 2019 | Cormeilles-en-Parisis |

| Actions déjà menées périodes – 2004-2019 | | | | | |
|--|---|------------------------------------|-----------------------|-----------|-------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Radars pédagogiques | Plusieurs installations en place | | | | Eaubonne |
| Radars pédagogiques | Plusieurs installations en place | | | | Ermont |
| Prévention routière | Prévention de la Police Municipale Permis piétons Permis vélo | | | | Franconville |
| Radars pédagogiques | 2 unités mobiles | | | | Franconville |
| Radars pédagogiques | Acquisition en 2013 | | | | La Frette-sur-Seine |
| Radars pédagogiques | 4 unités acquises | | | | Montigny-lès-Cormeilles |
| Bruit routier | Mise en place de radars pédagogiques | | | 3 en 2019 | Sannois |

A6 Actions communales prévues pour les 5 ans à venir

| Actions prévues - Période 2020-2025 | | | | | |
|---|--|---|-----------------------|-----------|-----------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Diminution du bruit routier | | | | | |
| Programme de voirie | Réfection de voirie | | 5 000 k€ | 2020/2026 | Beauchamp |
| Nouveau plan de circulation secteur Sud | Limiter le trafic à certaines zones d'habitation et le renvoyer vers les routes de grandes affluences | Diminution du trafic | | 2020 | Cormeilles-en-Parisis |
| Chicanes et réduction de voies | Création de réduction de chaussée avec priorité de passage | Réduire la vitesse et l'émission de régime moteur | | | Cormeilles-en-Parisis |
| Achat de véhicules électriques | 12 véhicules | | | 2020 | Cormeilles-en-Parisis |
| Réfection de voirie | Rue Thiers, rue des Boizerts, rue Riera et Christy | | | 2020-2021 | Cormeilles-en-Parisis |
| Réfection de voirie | Programme de réfection de voiries : plan pluriannuel : trentaine de voiries | | 8 millions d'euros | 2020-2026 | Cormeilles-en-Parisis |
| Requalification axe | Requalification de la Rue de Saint Germain avec création de piste cyclable | | | 2022 | Cormeilles-en-Parisis |
| Favorisation des mobilités douces | Augmentation du nombre de stationnement vélos | | | 2021-2026 | Cormeilles-en-Parisis |
| Favorisation des mobilités douces | Création de 11km de voies cyclables | | | 2021-2026 | Cormeilles-en-Parisis |
| Zones de rencontres | Création de zones de rencontre pour faciliter la circulation des piétons et EDP, réduire la vitesse, et limiter la circulation et le stationnement des non-riverains | | | | Cormeilles-en-Parisis |
| Réfection du tapis | 6 rues : rue N Seyssen / rue Centre Technique / rue Camille Clément / rue Sannois / boulevard de Cernay / avenue du Maréchal Juin | Réduction du bruit à la source | | 2020 | Ermont |
| Programme de voirie | Réfection de voirie avec un minimum de 2 voiries par an | | | 2020-2026 | Franconville |
| Diminuer la vitesse | Actions sur la circulation (aménagement et signalétique) avec création de bandes cyclables | | | | Franconville |

| Actions prévues - Période 2020-2025 | | | | | |
|--|---|------------------------------------|-----------------------|------|---------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Plan des mobilités douces | Permettre le développement de tous les modes de déplacement, en aménageant et sécurisant les infrastructures | | | | Herblay |
| Projets de parkings en centre-ville | | | | | Herblay |
| Plan voirie | | | | | Herblay |
| PLU : développement des zones 20 | | | | | Herblay |
| Application d'une OAP mobilité | Amélioration des liaisons en bus vers les gares Création d'un maillage de circulations douces (piétonnes et vélos) Améliorer les voies de dessertes routières Aménagement du réseau en prenant en compte les nouveaux modes déplacements : covoiturage, stationnement pour véhicules électriques...) | | | | Herblay |
| Aménagement du quai du Génie (2020) | aménagement stationnements enherbés + zone de rencontre + vitesse limité à 20km/h | | | | Herblay |
| Aménagement chemin de Pontoise + carrefour à feux chemin des bœufs (2020/21) | réfection intégrale de la chaussée + trottoir + piste cyclable sur une partie + chicanes (objectif de faire baisser la vitesse) + système de blocage d'accès PL + mise en place d'un carrefour à feux | | | | Herblay |
| Réhabilitation rue de Conflans | nouveau revêtement + aménagement sinueux de la chaussée pour baisser la vitesse + création de piste cyclable (sur trottoir) | | | | Herblay |
| Avenue du Général Leclerc 1 | nouveau revêtement + trottoir + stationnement | | | | Herblay |
| Avenue du Général Leclerc 2 (2021) | nouveau revêtement + trottoir + stationnement | | | | Herblay |
| Avenue Foch (2021) | nouveau revêtement + trottoir + aménagement d'une piste cyclable (sur trottoir) | | | | Herblay |
| Véhicules moins bruyants | Mise à disposition de 2 véhicules électriques, en partenariat avec VISIOCOM | | | 2021 | La Frette sur Seine |
| Remise en état des sentes | Réfection de talus | | 23k€ | 2021 | La Frette sur Seine |

| Actions prévues - Période 2020-2025 | | | | | |
|---|---|--|-----------------------|-----------------------|---------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Diminution de la vitesse | Ilots et réduction de voies | Réduction du bruit à la source | 100 k€ | 2022 | La Frette sur Seine |
| Aménagement des berges | Modes doux | Favoriser les modes doux | | 2023 | La Frette sur Seine |
| Diminution du trafic et de la vitesse | Plan de circulation | Réduction du bruit à la source | En cours de chiffrage | 2021 à 2023 | La Frette sur Seine |
| Achat de véhicules/équipements électriques ou hybrides | Toyota COROLA OU ZOE | 50% ou 100% de bruit en moins | 25 000€ | 2020 | Pierrelaye |
| Développement des cheminements modes doux | Développer les pistes cyclables sur le territoire | Lutte contre le bruit routier | | 2021 | Le Plessis Bouchard |
| Projet ville 30 | | Abaissement de la vitesse, lutte contre le bruit routier | | 2021 | Le Plessis Bouchard |
| Réfection de voirie | Rue de la Maison Neuve | | 347 k€ | 2021 | Le Plessis Bouchard |
| Aménagement de voirie | Chemin du Petit Boissy Création piste cyclable et zone 30 | Développer les pistes cyclables sur le territoire | 102 k€ | Travaux en cours 2020 | Le Plessis Bouchard |
| Requalification de voirie | 20 secteurs concernés | | 7 000 k€ | 2020-2024 | Saint Leu la Forêt |
| Diminution de vitesses | Ensemble des axes communaux limités à 30km/h | | | | Saint Leu la Forêt |
| Sollicitation du gestionnaire | Demande d'étude à la préfecture pour diminuer la vitesse sur les axes A15/A115 et protections acoustiques | | | | Sannois |
| Développement des modes doux | Mise en place d'abris sécurisés et couverts pour les vélos | | | | Sannois |
| Diminuer les flux de véhicules | Plans de circulation à l'étude | | | | Sannois |
| Diminuer la vitesse | Agir sur la circulation | Réduction du bruit à la source | | | Sannois |
| Protections acoustiques | Etude de la mise en place de murs antibruit au niveau de la D502 sur un linéaire de 100m | | | | Taverny |
| Amélioration acoustique des bâtiments | | | | | |
| Amélioration du bâti | Isolation thermique et acoustique Mairie | | 600 k€ | 2020/2021 | Beauchamp |
| Amélioration du bâti | Isolation thermique et acoustique Centre Omnisport | | 1 050 k€ | 2020-2022 | Beauchamp |
| Réhabilitation d'un quartier social (Brosses et Malais) | Destruction et reconstruction de logements dégradés des années 1970 | Impact fort pour les habitants | / | 2025 | Bessancourt |

| Actions prévues - Période 2020-2025 | | | | | |
|--|---|--|-----------------------|------|-----------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Constructions de nouveaux logements et équipements respectant des exigences thermiques et acoustiques dans l'éco-quartier des Meuniers | Construction d'une école selon la norme passivhaus et de logements BEPAS | Impact fort pour les habitants et usagés | / | 2025 | Bessancourt |
| Ecole élémentaire PASTEUR | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 650 k€ | 2022 | Ermont |
| Ecole élémentaire Victor Hugo 2 | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 600 k€ | 2023 | Ermont |
| Ecole maternelle Victor Hugo | Isolation thermique et remplacement des menuiseries extérieures | Réduction des bruits de circulation | 300 k€ | 2025 | Ermont |
| Amélioration du bâti | Isolation thermique et acoustique au fil des rénovations et constructions, traitement de points acoustiques particuliers (réfectoires des écoles, restaurant administratif) | | | | Franconville |
| Projet de charte des promoteurs | Encadrer la construction par une cahier des charges avec des objectifs qualitatifs (chantier, efficacité énergétique/sonore, sourcing des matériaux) | | | | Herblay |
| Rénovation des bâtiments communaux | | | | | Herblay |
| Isolation acoustique | Faux plafonds école Pagnol | | 5 k€ | 2020 | Saint Leu la Forêt |
| Isolation acoustique | Traitement acoustique restaurant scolaire Foch | | 6.5 k€ | 2021 | Saint Leu la Forêt |
| Réalisation du Schéma Directeur de l'Immobilier | | | | | Sannois |
| PNRU | Requalification d'environ 500 logements | | | | Sannois |
| Lutte contre les nuisances aériennes | | | | | |
| Poursuite des actions menées | | | | | |
| Préservation de zones calmes | | | | | |
| Aménagement d'espaces naturels en lieux de balade ou de repos | Chemin du clos Garnier, sente des Epouvantails, sente des Coquelicots, sente de la Nécropole, Traverse de l'eau, Croix de Berthy | | | | Corneilles-en-Parisis |
| Aménagement d'espaces naturels en espaces de détente | Esplanade Jean ferrier, Coulée Verte, square Daguerre, Parc du Fort, Place Cauchoix à venir | | | | Corneilles-en-Parisis |

| Actions prévues - Période 2020-2025 | | | | | |
|--|--|--|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur de l'action |
| Aménagement d'espaces naturels en espaces de détente | Création d'une forêt urbaine en partenariat avec Reforestation sur la base de loisirs | | | | La Frette sur Seine |
| Trame verte et bleue | Ajouter les sentes piétonnes et le coteau boisé de la sente des Verjus à la TVB. Programme pluriannuel de réhabilitation des sentes | | | | La Frette sur Seine |
| Aménagement des berges | Etude en cours pour favoriser les déplacements doux et favoriser la biodiversité | | | | La Frette sur Seine |
| Sensibilisation au bruit | | | | | |
| Radar Pédagogique | Afficheur de vitesse deux couleurs – Afficheur message | Réduction de la vitesse et régime moteur attendue | | Déplacé tous les 1 à 2 mois | Cormeilles-en-Parisis |
| Prévention routière | Sensibilisation auprès des lycéens du LP Le Corbusier | Sensibilisation et diminution des émissions de bruit d'échappement et de régime moteur | | Tous les ans | Cormeilles-en-Parisis |
| Mise en place d'un radar pédagogique | Route de Saint Leu Rue Joseph Bethenod | Réduction de la vitesse pratiquée | | | Eaubonne |

A7 Avis de la Préfecture du Val-d'Oise



Direction départementale
des territoires

Cergy-Pontoise, le

Monsieur le Président,

Vous m'avez sollicité par courrier du 16 août 2021 afin de recueillir mon avis concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de troisième échéance de votre communauté d'agglomération. Après étude de ce document par mes services, je vous informe que ce projet répond aux objectifs de la directive européenne n°2002/49/CE et à sa transposition en droit français. De surcroît, ce document est étayé et ce, malgré des délais de réalisation contraints. Je tiens aussi à saluer la forte participation de vos communes à son élaboration.

En outre, votre analyse des résultats des cartes stratégiques du bruit (CBS) a notamment permis d'identifier et de catégoriser les zones à enjeux prioritaires en termes de population exposée aux nuisances sonores. Je me réjouis que vous envisagiez la concertation avec les gestionnaires d'infrastructures sur ces secteurs. Parmi les quatre secteurs à enjeux prioritaires de votre territoire, le secteur F06 bénéficiera de l'accompagnement du Conseil régional sur le traitement des points noirs du bruit ce qui est d'ores et déjà très encourageant.

Vous envisagez également de compléter le recensement des zones de ressourcement communales par la définition des zones calmes. La mise en place de cette définition partagée devrait permettre aux communes de mieux identifier et préserver ces espaces faiblement exposés au bruit dans leurs documents d'urbanisme.

Je note aussi que vous souhaitez mieux intégrer l'environnement sonore dans vos documents de planification et que vous utiliserez les CBS pour détecter les enjeux acoustiques. À ce sujet, les services de la direction départementale des territoires (DDT) peuvent vous accompagner sur la traduction réglementaire des enjeux acoustiques dans les documents de planification et les projets d'urbanisme.

Les bilans annuels de votre PPBE, permettront d'évaluer la mise en œuvre de vos actions et le cas échéant de les compléter. La DDT peut être associée au comité de suivi des actions de votre PPBE.

Je vous propose que la DDT se rapproche de vos services techniques afin de détailler son analyse du document, notamment sur les porteurs des actions. Par ailleurs, je vous rappelle que la mise à disposition du public doit faire l'objet d'une communication adaptée conformément à l'article R572-9 du Code de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Yannick BOËDEC
Président de la communauté d'agglomération Val Parisis
271 Chaussée Jules César
95 250 BEAUCHAMP

Le Préfet,

Amaury de SAINT-QUENTIN

Direction départementale des territoires, Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable,
5 avenue Bernard Hirsch - CS 20105 - 95010 CERGY-PONTOISE CEDEX
Téléphone : 01 34 25 24 73 - télécopie : 01 34 25 25 41 - courriel : ddt-suad@val-doise.gouv.fr site internet <http://www.val-doise.gouv.fr/>

Affaire suivie par : Aurore PIQUET
Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable
Pôle risques et nuisances
Tél. : 01 34 25 26 09
Mél. : aurore.piquet@val-doise.gouv.fr
ref : SUAD/PRN/AP/2021_

Cergy-Pontoise, le

**Analyse du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)
de 3^e échéance de la communauté d'agglomération Val Parisis (CAVP)**

Objet : Grille de lecture /[Article R572-8 du code environnement](#)

| | Le plan de prévention du bruit dans l'environnement comprend : | Commentaires |
|---|--|--|
| 1 | Un rapport de présentation présentant, d'une part, - une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, - une description des infrastructures et des agglomérations concernées ; | La synthèse du nombre d'habitants et du nombre d'établissements en zone de dépassement de seuil est bien présente. Une étude des zones à enjeux a été réalisée (hors critère d'antériorité). La lecture de la carte des zones à enjeux routiers et ferroviaires (planche 4) aurait été facilitée par un fond de carte avec le tracé des infrastructures et leurs noms. Il aurait été intéressant de préciser le linéaire kilométrique de voies routières (par gestionnaires) et ferroviaires en dépassement de seuil. Les projets de territoire dont les projets routiers et ferroviaires ont été étudiés p16/54 p40/54 dans le volet analyse des projets d'aménagement, il convient d'ajouter la mise en place d'un observatoire du bruit par SNCF réseau depuis 2021 sur le grand projet ferroviaire Seine Normandie visant la surveillance continue du bruit ferroviaire par des mesures acoustiques, la diffusion d'analyse des résultats et la mise en place d'une instance de dialogue. Sur la CAVP, des stations de mesure permanentes se situent à Herblay-sur-Seine et Cormeilles-en-Parisis. Les données sont accessibles sur https://grand-projet-ferroviaire-seine-normandie.bruitparif.fr/ |
| 2 | S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ; | Le recensement et la localisation des zones apaisées/zones de ressourcement sur les collectivités p12/54 et suivantes a bien été traité. La définition des zones calmes n'ayant pu aboutir, une action sera engagée durant la durée du PPBE. Au-delà de favoriser la « création » de futures zones calmes dans les projets, il serait souhaitable de mener une réflexion sur la traduction réglementaire des zones calmes dans les documents d'urbanisme. |
| 3 | Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R. 572-4 ; | Des grands objectifs qualitatifs de réduction des nuisances sonores ont été identifiés. Ces objectifs sont traduits en actions. Ces actions ne permettent pas d'anticiper précisément la réduction du niveau d'exposition au bruit p28/54 et devront être évaluées à posteriori. |

1

Direction départementale des territoires, Service de l'urbanisme et de l'aménagement durable,
5 avenue Bernard Hirsch - CS 20105 - 95010 CERGY-PONTOISE CEDEX
Téléphone : 01 34 25 24 73 - télécopie : 01 34 25 25 41 - courriel : ddb-suad@val-doise.gouv.fr site internet <http://www.val-doise.gouv.fr/>

| | Le plan de prévention du bruit dans l'environnement comprend : | Commentaires |
|---|---|--|
| 4 | <p>Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrêtées au cours des dix années précédentes et - prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ; | <p>P19/54 Il serait utile d'ajouter un paragraphe pour exposer l'évolution de l'intercommunalité dans l'objectif de présenter les anciens porteurs de l'action (Parisisis et de Val et Forêt).</p> <p>Les actions programmées par le PPBE des grandes infrastructures de transports terrestres (GITT) des voies du réseau national de l'arrêté préfectoral du 20 décembre 2018 p26/54 doivent être modifiées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La révision du classement sonore doit apparaître en intitulé. Cela induit l'isolement acoustique des nouveaux bâtiments (en description). Seule la révision du classement est portée par la DDT. - La relance du « comité départemental du bruit » est envisagée durant la durée du PPBE. - Le renouvellement du matériel roulant et les travaux de voie ballast sont portés par SNCF réseau. - Le guichet unique, à mettre en intitulé, permet un accompagnement coordonné entre les services de l'État et les collectivités sur les plaintes de bruit. La DDT en coordination avec les collectivités et les services de l'État est porteuse de l'action. - Les avis sur les plans projets programmes, en intitulé, permettent de vérifier la conformité des plans projets programmes avec la réglementation sur le bruit et d'anticiper les incohérences. Ils sont portés par l'Autorité environnementale. - Les avis de l'État sur les documents d'urbanisme sont portés par le préfet de département. - Le développement des mobilités alternatives pourrait être un intitulé d'action. Cela ne se limite pas à l'extension de ligne de métro mais inclut également le report modal et les circulations douces des plans de déplacement urbain et des plans de mobilité. Les gestionnaires de voirie et les collectivités sont porteurs de cette action. En ce qui concerne les travaux et la réduction des sources de bruit des chantiers de Grand Paris express, la société du Grand Paris, maître d'ouvrage, est porteuse de l'action. <p>Chaque action est déclinée et bénéficie d'un indicateur de suivi. Les moyens à mettre en œuvre (technique, humain, financier), les partenaires, les gains attendus et les indicateurs de suivi auraient pu être précisés. La mise en place annuelle d'un comité de suivi des actions est une action intéressante.</p> |
| 5 | <p>S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;</p> | <p>Données non disponibles.</p> |
| 6 | <p>Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;</p> | |
| 7 | <p>Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;</p> | <p>Cette estimation sera réalisée à posteriori, lors du suivi des actions PPBE.</p> |
| 8 | <p>Un résumé non technique du plan.</p> | <p>Actions phares présentées.</p> |
| | <p>Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.</p> | <p>Prévu p5/54</p> |

A8 Avis de SNCF RESEAU

Sollicité le 13 août 2021, SNCF Réseau a formulé par mail des remarques le 17 septembre 2021.



PPBE CA VAL PARISIS - COMMENTAIRES SUR PROJET DE PPBE 20210830

PROJET DE PPBE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VAL PARISIS COMMENTAIRES DE SNCF RESEAU

DATE

Lundi 30 aout 2021

Dossier suivi par Christophe ROSIN, resp. acoustique IdF, SNCF Réseau

CONTEXTE

Le présent document liste les commentaires de SNCF Réseau au projet de PPBE du VaL Paris. Un email envoyé par SIXENSE pour le compte de la CAVP a été envoyé le 13/08/2021, sollicitant un avis de SNCF Réseau pour la mi-septembre, afin de permettre la poursuite de la démarche avec la consultation du public.

DOCUMENT ANALYSE :

Val Parisis Agglo - Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Val Parisis – Projet de PPBE, référencé RA-19390-02-B – 13/08/2021

COMMENTAIRES DE SNCF RESEAU

Pages 39 & 40 :

Précisions sur le Grand Projet Ferroviaire Seine Normandie (projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux-Gisors)

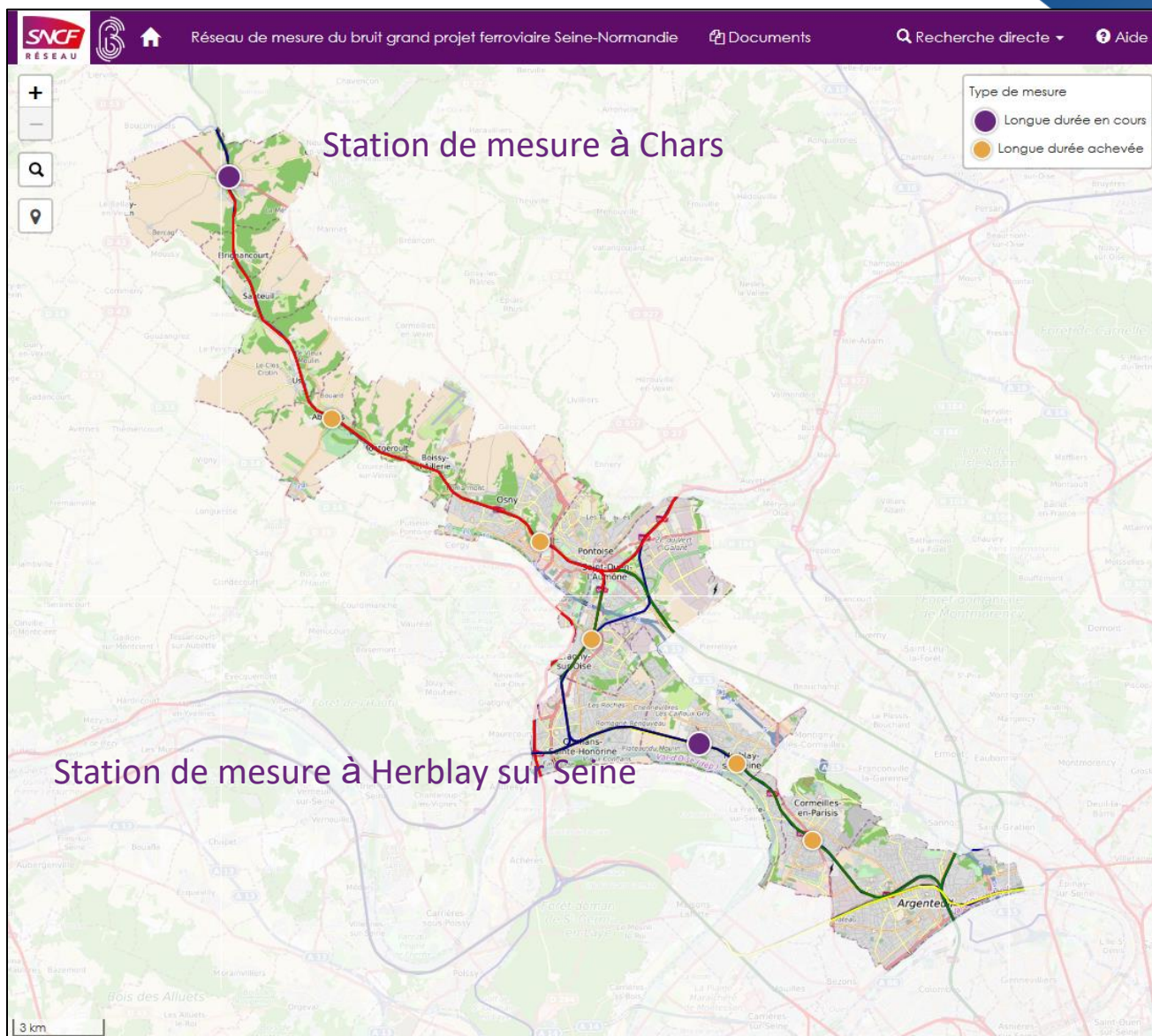
Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage sur le procès-verbal de synthèse remis par la commission d'enquête du projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors propose de mettre en place un observatoire du bruit et de réaliser des études d'identification des PNB sur le secteur Conflans – Argenteuil. Les cinq communes du Val Parisis suivantes sont donc concernées : Herblay, La Frette sur Seine, Cormeilles-en-Parisis, Sannois et Ermont.

Après une mise en service technique le 7 décembre 2020, le projet de modernisation de la Ligne Serqueux- Gisors s'est terminé le 12 mars 2021 avec la mise en exploitation de la ligne et du raccordement ferroviaire de Serqueux.

+ Observatoire du bruit

Deux capteurs de bruit ont été installés pour observer en continu l'évolution du bruit dans le temps le long de la ligne ferroviaire. Les mesures sont réalisées par Bruitparif dans le cadre du partenariat Bruitparif - SNCF Réseau. Sur la commune d'Herblay, un capteur est installé au 1 rue Chateaubriand, la mesure fonctionne depuis le 10/12/2020. Les données de mesure ainsi que le suivi des indicateurs dans le temps sont consultables sur la plateforme suivante :

<https://grand-projet-ferroviaire-seine-normandie.bruitparif.fr/> :



La première réunion de l'observatoire s'est tenue le 9 avril 2021 en visioconférence (en raison de la crise sanitaire), une invitation a été transmise au préalable à tous les maires des communes concernées. Une proposition de gouvernance de l'observatoire a été proposée, avec une charte pour définir les modalités de fonctionnement de l'instance.

+ Progrès attendus dans le domaine du bruit des trains de fret

Itinéraires moins bruyants (quieter routes)

Le règlement européen UE 2019/774 relatif à l'application de la STI Bruit – wagons de marchandises existants impose à compter du 8/12/2024 :

- l'introduction d'itinéraires moins bruyants : routes de + 20 kms avec plus de 12 circulations Fret de nuit
- La circulation de trains uniquement équipés de semelles de freins plus performantes d'un point de vue acoustique (gain de 10dB, soit une perception de deux fois moins de bruit).

Conséquences pour le Grand Projet Ferroviaire Seine Normandie : l'axe Serqueux-Gisors ne sera pas identifié comme route moins bruyante. En revanche, cet axe bénéficiera de l'effet indirect de cette réglementation européenne puisque la plupart des opérateurs vont procéder au changement de semelles sur leur parc qui sera amené à circuler sur des routes moins bruyantes sur une partie de leurs itinéraires.

Retrofit des wagons : rythme du remplacement des semelles de freins

Pour être prêt en décembre 2024, les Entreprises Ferroviaires (EF) établiront un programme de remplacement des semelles de freins ou de renouvellement des wagons. Le rythme de retrofit sera mesuré par l'observatoire du bruit.

Autres commentaires intégrés dans le corps du document :

Page 8 :

SNCF Réseau confirme le commentaire :

« Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés). »

SNCF Réseau précise que les études acoustiques à mener par la suite dans le domaine du bruit ferroviaire doivent permettre de déterminer les niveaux sonores d'exposition au bruit pour chaque bâtiment, chaque façade exposée et chaque étage, en situation actuelle et en situation future afin d'identifier précisément les logements en dépassement des seuils Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf). Dans ces études, des fiches par bâtiment sont éditées avec des informations précises.

Page 11 :

SNCF Réseau indique que certaines communes indiquées dans le tableau ne sont pas dans sa liste des communes ayant potentiellement des PNBf (base de données issue des observatoires du bruit). Les cinq communes en question sont : Eaubonne, Franconville, Bessancourt, Taverny, Saint-Leu-la-Forêt. SNCF Réseau prend note de cette liste.

Page 20 :

SNCF Réseau précise que la liste des communes mentionnées dans la convention d'intention n'est pas exhaustive, des communes peuvent donc être ajoutées.

Par ailleurs, la convention d'intention est une première étape en vue de réaliser un diagnostic précis permettant de localiser précisément les bâtiments PNB. La CA Val Parisis en tant que collectivité locale compétente sera sollicitée pour participer techniquement et financièrement à ces études.

Page 21 :

SNCF Réseau précise qu'il s'agit du programme 2017-2020 d'isolation acoustique des façades financé par l'ADEME (80%) et SNCF Réseau (20%) visant à identifier par des études acoustiques les PNB dans les 50 communes les plus exposées au bruit ferroviaire, puis à proposer et réaliser un traitement par traitement acoustique des façades. Pas de communes retenues dans la CA du Val Parisis.

Page 26 :

Modification du porteur pour certaines lignes du tableau :

| Actions programmées pour les 5 ans à venir – 2020-2025 | | | | | |
|--|---|---|-----------------------|---|---------------------------------|
| Intitulé | Description (technique) | Impact acoustique attendu et avéré | Estimation financière | Date | Porteur |
| Préservation des nouveaux bâtiments | Révision du classement des voies | Mise à jour permettant une meilleure visualisation des infrastructures bruyantes | NC | Étude en cours, arrêtés prévus en 2020-2021 | DDT95 |
| Résorption des PNB | Relance du comité de suivi départemental | Permettre de faire une évaluation plus précise et un suivi des actions engagées sur la résorption des PNB des réseaux routier et ferroviaire pour permettre de renforcer le dialogue entre les acteurs du bruit et les collectivités territoriales pour faciliter les actions de prévention et de résorption des nuisances sonores et anticiper les échéances à venir | NC | 2019-2021 | DDT95 → DDT95 et SNCF Réseau |
| Réduction du bruit à la source Voies Ferroviaires | Renouvellement du matériel roulant | Nuisances sonores liées aux circulations ferroviaires limitées | NC | En continu | DDT95 → IDFM SNCF |
| Réduction du bruit à la source Voies Ferroviaires | Travaux de Renouvellement Voie Ballast | Nuisances sonores liées aux circulations ferroviaires limitées | NC | En continu | DDT95 → SNCF Réseau |
| Résorption des nuisances | Création d'un guichet unique du bruit pour répondre aux plaintes pour bruit de voisinage | Centralisation des plaintes permettant une résolution plus rapide des problèmes | NC | En continu | DDT95 |
| Prévention des nuisances | Avis sur les plans, projets, programmes dans le cadre des évaluations environnementales et avis de l'État | Prise en compte des remarques des riverains et de leurs inquiétudes sur les nuisances sonores | NC | En continu | DDT95 |
| Suivi des nuisances sonores aéroportuaires | Participation aux CCE de Paris- Charles de Gaulle et Le Bourget | Permettre une attention particulière au territoire de la CAVP lors des CCE | NC | En continu | DDT95 |
| Projets du Grand Paris | Modernisation, extension et nouvelles lignes de métro automatique | Report de la voiture vers les transports collectifs et circulations douces. Enjeux sur les chantiers et les sources de bruit générées par les travaux. | NC | NC | Grand Paris |

A9 Avis de la DRIEA

Sollicité le 13 août 2021, la DIRIF – direction des routes d’Île-de-France a formulé des remarques par mail le 3 septembre 2021 sur le paragraphe 7.3. Ces précisions ont été intégrés dans le corps du document.

A10 Avis du Conseil Départemental du Val-d’Oise

Sollicité le 13 août 2021, le Conseil Départemental du Val d’Oise a formulé des remarques par mail le 21 octobre 2021 sur le paragraphe 7.3. Ces précisions ont été intégrées dans le corps du document.

A noter que le parc Schlumberger a été identifié comme potentielle zone de ressourcement par le Département. Une réflexion commune pourra donc être engagée pour l’intégration de cette zone dans la révision du PPBE de Val Parisis.

A11 Avis de Bruitparif : centre d’évaluation technique de l’environnement sonore

Sollicité le 13 août 2021, Bruitparif – centre d’évaluation technique de l’environnement sonore a formulé des remarques par mail le 15 septembre 2021.

« Globalement le document est déjà bien complet et consistant, je suggère quelques compléments et précisions, souvent de détail. »

Ces précisions ont été, pour la majorité, intégrées dans le corps du document.

Concernant le projet ferré Serqueux-Gisors :

Toutes les mesures réalisées par Bruitparif autour de Serqueux-Gisors sont accessibles sur la plateforme <https://rumeur.bruitparif.fr/> (onglet « ferré ») ainsi que sur le site <https://grand-projet-ferroviaire-seine-normandie.bruitparif.fr/>; en particulier, une station de mesure permanente a été installée sur la commune d’Herblay-sur-Seine (1 rue Chateaubriand), pour un suivi de long terme ; et une seconde à Chars (95).