

7. Annexes

7.3 Annexes informatives

7.3.9 Plan d'exposition au bruit dans l'environnement (PPBE) - CA Val Parisis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 26 septembre 2019



APPROBATION



Philippe ROULEAU
Maire d'Herblay-sur-Seine
Vice-président du Conseil départemental

Vu pour être annexé à la délibération du
Conseil municipal en date du :

26 SEPT. 2019



**CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 7 AVRIL 2015
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

Question n° 33

Objet : APPROBATION DU BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE ET DU PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

L'an deux mille quinze

Le 7 avril 2015, à 20 heures 30

Le Conseil Communautaire, légalement convoqué le 30 mars 2015, s'est réuni à La Frette-sur-Seine – 95530 – Salle Albert Marquet – avenue des Lilas, en séance publique, sous la présidence de Yannick BOËDEC.

Etaient présents : Yannick BOËDEC, Président

Claude BODIN, Philippe ROULEAU, Bernard JAMET, Philippe BENNAB, Maurice CHEVIGNY, Michel VALLADE, Jean-Christophe POULET, Florence PORTELLI, Francine OCCIS, vice-Présidents, Charles SOUIED, François BERNIERI, Jean-Luc MAYENOBE, Marie-Christine CAVECCHI, Francis DELATTRE, Catherine CHAPELLE, Daniel LEMOINE, Francis BALLAND, Gérard GILLET, Monique MAVEL-MAQUENHEM, Nicole LANASPRES, Alain LEMAIRE, Jeanne CHARRIERES-GUIGNO, Jean-Hubert MONTOUT, Jacqueline HUCHIN, Marie-Christine DUPREZ-PANNETRAT, Monique LAMOUREUX, Françoise NORDMANN, Bruno DEVOIZE, Laurent GORZA, Nadine PORCHEZ, Nathalie BAUDOIN, Laurence TROUZIER-EVEQUE, Jean-Charles RAMBOUR, Jean-Claude CHEVRIER, Pascal VIDECOQ, Philippe AUDEBERT, Gilbert AH-YU, Maryse GOURVENNEC, Laëtitia BOISSEAU, Régis GLUZMAN, Jean-Noël CARPENTIER, Pascal LAUGARO, Eric BOSC, Olivier DALMONT, Philippe BARAT, Isabelle VILLOT, Eva HINAUX-PAUTARD, Jérôme THIERRY, Linda SADDOUK-BENALLA, Célia JACQUET-FOURNIER, Modeste MARQUES, Sandrine LE MOING, Antoine RASSEGUIER, Clara PLARD, Conseillers Communautaires,

Etaient absents et représentés :

Jean VIRARD par Célia JACQUET-FOURNIER,
Christian LECLAIRE par Isabelle VILLOT,
Eliane TAVAREZ par Yannick BOËDEC,
Claudine THIRANOS par Philippe AUDEBERT,
Richard BOUSQUET par Laurence TROUZIER-EVEQUE,
Gilles GASSENBACH par Florence PORTELLI,
Elisabeth HORNACEK par Maurice CHEVIGNY,
Emmanuel ELALOUF par Claude BODIN,
Véronique AVELINE par Gérard GILLET,
Christelle MIQUET par Michel VALLADE,
Sandra TEIXEIRA par Nicole LANASPRES,

Etait absente et excusée :

Patricia LAPLANCHE,

Etaient absents :

Françoise LAMAU,
Yanick PATERNOTTE,
Christophe DULOUEARD,

Yannick BOËDEC, Président, ouvre la séance à 20 heures 42

Secrétaire de Séance :
Francis BALLAND,

Nombre de membres en exercice : 70
Nombre de présents : 55
Nombre de pouvoirs : 11
Nombre de votants : 66

Le Conseil Communautaire,

Vu la directive européenne 2002/49/CE en date du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 transposant la directive sus-visée dans le droit français,

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

Vu les avis publiés dans l'hebdomadaire « La Gazette du Val-d'Oise » et le quotidien « Le Parisien » respectivement les 10 et 15 décembre 2014, faisant état de la mise à consultation du public du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de la communauté d'Agglomération,

Vu la consultation publique réalisée entre le 2 janvier et le 2 mars 2015,

Considérant qu'un bilan de cette consultation a été établi et qu'il ne remet pas fondamentalement en cause le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement,

Vu l'avis favorable de la commission aménagement de l'espace public et environnement en date du 10 mars 2015,

Vu l'avis favorable du bureau communautaire en date du 20 mars 2015,

Après en avoir délibéré, **A L'UNANIMITE**

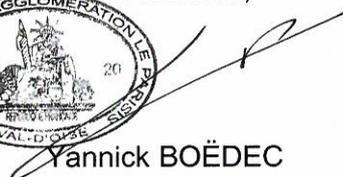
APPROUVE le bilan de la concertation publique ci-annexé,

APPROUVE le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la communauté d'agglomération Le Parisis ci-annexé,

AUTORISE le Président de la communauté d'agglomération ou son représentant de prendre toutes les dispositions nécessaires à la bonne exécution de la présente délibération, et notamment de transmettre ce plan de prévention du bruit dans l'environnement au Préfet du Val-d'Oise, de le tenir à la disposition du public au siège de la communauté d'agglomération et sur le site internet.

Fait et délibéré ce jour à La Frette-sur-Seine.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Yannick BOËDEC

The image shows the official seal of the Communauté d'Agglomération Le Parisis, Val-d'Oise. The seal is circular with the text 'COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION LE PARISIS' around the top and 'VAL-D'OISE' at the bottom. In the center, there is a coat of arms featuring a figure on horseback. The number '20' is visible on the right side of the seal. A handwritten signature in black ink is written over the seal and extends to the right.



**Projet de Plan de Prévention du Bruit
dans l'Environnement
Territoire de la Communauté d'Agglomération Le Parisis**

Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, est mis à la disposition du public pendant une durée de deux mois du 2 janvier au 2 mars 2015, conformément aux textes de transposition de la Directive européenne 2002/49/CE. Le document final intègrera les remarques formulées par le public pendant cette période et sera soumis à l'approbation du Conseil Communautaire avant transmission au Préfet du Val-d'Oise.

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| 1.Contexte | 6 |
| 1.1.Présentation de la Communauté d'Agglomération Le Parisis..... | 6 |
| 1.2.Présentation du territoire..... | 6 |
| 1.3.Contexte réglementaire..... | 10 |
| 1.4.Acteurs institutionnels..... | 12 |
| 2.Méthode d'élaboration du PPBE | 14 |
| 2.1.Outils à disposition | 14 |
| 2.2.Méthode d'identification des enjeux | 14 |
| 2.3.Collecte d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructures..... | 15 |
| 2.4.Proposition d'actions..... | 15 |
| 2.5.Méthode de consultation du public | 16 |
| 2.6.Publication du PPBE..... | 16 |
| 3.Identification des enjeux | 17 |
| 3.1.Synthèse des résultats de la cartographie du bruit..... | 17 |
| 3.2.Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes..... | 19 |
| 3.3.Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver | 31 |
| 4.Bilan des actions des gestionnaires d'infrastructures | 35 |
| 4.1.Actions sur le bruit routier..... | 35 |
| 4.2.Actions sur le bruit du trafic ferroviaire | 39 |
| 4.3.Actions sur le bruit aérien..... | 41 |
| 4.4.Actions sur le bruit des infrastructures industrielles..... | 42 |
| 5.Plan d'actions..... | 43 |
| 5.1.Pistes d'actions sur les zones prioritaires à traiter..... | 43 |
| 5.2.Pistes d'actions préventives sur les zones de conflit potentiel | 44 |
| 5.3.Pistes d'actions de préservation des zones calmes..... | 47 |
| 5.4.Suivi et évaluation du plan d'actions..... | 47 |
| 6. Annexes | 49 |
| 6.1. Annexe n°1 : Glossaire..... | 49 |
| 6.2. Annexe n°2 : Synthèse des actions menées et prévues pour le traitement des zones à enjeux des réseaux routiers communaux | 51 |
| 6.3. Annexe n°3 : Résumé non technique | 74 |
| 6.4. Annexe n°4 : Reporting pour la Commission Européenne | 76 |

Table des illustrations

| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Catégories et types de logements (données INSEE, 2011) | 8 |
| Tableau 2 : Valeurs limites de bruit (en dB(A)) par source de bruit et par indice de bruit. | 12 |
| Tableau 3 : Les gestionnaires d’infrastructures à l’échelle du territoire, leurs compétences et responsabilités..... | 13 |
| Tableau 4 : Nombre d’habitants exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Lden, pour chaque source de bruit..... | 17 |
| Tableau 5 : Nombre d’habitants exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Ln, pour chaque source de bruit..... | 17 |
| Graphique 1 : Proportion de la population exposée à des niveaux de bruit par type de source – Indice Lden | 18 |
| Tableau 6 : Nombre d’établissements sensibles (santé et éducation) exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Lden, pour chaque source de bruit..... | 18 |
| Tableau 7 : Nombre d’établissements sensibles (santé et éducation) exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Ln, pour chaque source de bruit..... | 18 |
| Tableau 8 : Population et bâtiments sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites sur une période de 24h (indice Lden) | 19 |
| Tableau 9 : Population et bâtiments sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites en période nocturne (indice Ln) | 19 |
| Tableau 10 : Voies routières identifiées en zone de dépassement de seuil en indice Lden | 20 |
| Carte 1 : Zones de dépassement de seuil du bruit routier en Lden | 21 |
| Carte 2 : Exposition de la population et identification des zones à enjeux pour le bruit routier en Lden | 22 |
| Tableau 11 : Liste et hiérarchie des zones à enjeux identifiées pour le bruit routier en indice Lden ... | 23 |
| Carte 3 : Zones de dépassement de seuil du bruit routier en Ln et identification des zones à enjeux. 24 | |
| Tableau 12 : Liste et hiérarchie des zones à enjeux identifiées pour le bruit routier en Ln..... | 25 |
| Carte 4 : Carte des zones à enjeux et d’exposition de la population au bruit ferré en indice Lden..... | 26 |
| Carte 5 : Identification des zones concernées par le Plan d’Exposition au Bruit de l’aéroport Charles de Gaulle | 28 |
| Carte 6 : Synthèse des zones à enjeux par type et par ordre de priorité..... | 29 |
| Carte 7 : Synthèse des zones calmes potentielles..... | 32 |
| Tableau 13 : Description des zones calmes | 33 |
| Tableau 14 : Points noirs de bruit aux abords de l’autoroute A15..... | 35 |
| Carte 8 : Carte de synthèse des zones de bruit critiques extraite du plan de prévention du bruit sur routes départementales | 37 |
| Tableau 15 : Catégories d’actions et travaux pour une réduction des nuisances induites par le bruit routier | 38 |
| Tableau 16 : Classement sonore des lignes ferrées du territoire du Parisis..... | 40 |
| Tableau 17 : Liste des défis du projet de Plan de Déplacement Urbain d’Ile-de-France en faveur de la lutte contre la nuisance sonore | 46 |
| Tableau 18 : Eléments pour le suivi de la réalisation des actions du PPBE | 48 |
| Carte 11 : Localisation de la voirie gérée par la Communauté d’Agglomération Le Parisis..... | 73 |

1. Contexte

1.1. Présentation de la Communauté d'Agglomération Le Parisis

La Communauté de Communes du Parisis située en Région Ile-de-France, dans le Département du Val-d'Oise comptait six Communes à sa création en 2006 : Beauchamp, Cormeilles-en-Parisis, Herblay, La Frette-sur-Seine, Montigny-lès-Cormeilles et Pierrelaye. Au 1^{er} janvier 2011, elle devient Communauté d'Agglomération. Dans le cadre du nouveau Schéma départemental de coopération intercommunale, au 1^{er} janvier 2013 la Communauté d'Agglomération s'est étendue aux communes de Bessancourt, Franconville-La-Garenne, Sannois et Taverny. Aujourd'hui, elle regroupe dix communes, représente une surface d'environ 67 km² et compte près de 186 505 habitants (source INSEE, population légale 2011).

1.2. Présentation du territoire

Le territoire du Parisis se caractérise par une grande qualité et un dynamisme de son tissu économique, un patrimoine important et un cadre de vie riche et diversifié, ainsi qu'une situation propice pour relier les zones denses du Cœur d'Agglomération aux territoires stratégiques structurants du Département du Val-d'Oise.

Au niveau départemental, l'Agglomération du Parisis est identifiée comme le second pôle commercial en nombre d'établissements avec en particulier l'axe constitué par la RD 14. L'attractivité et la reconnaissance du linéaire commercial de la RD 14 à l'échelle régionale sont particulièrement importantes : à lui seul de Franconville à Pierrelaye, il regroupe, dans son épaisseur, 730 établissements avec 50 % d'enseignes commerciales (commerce de détails, hôtellerie restauration, commerce de gros et de véhicules).

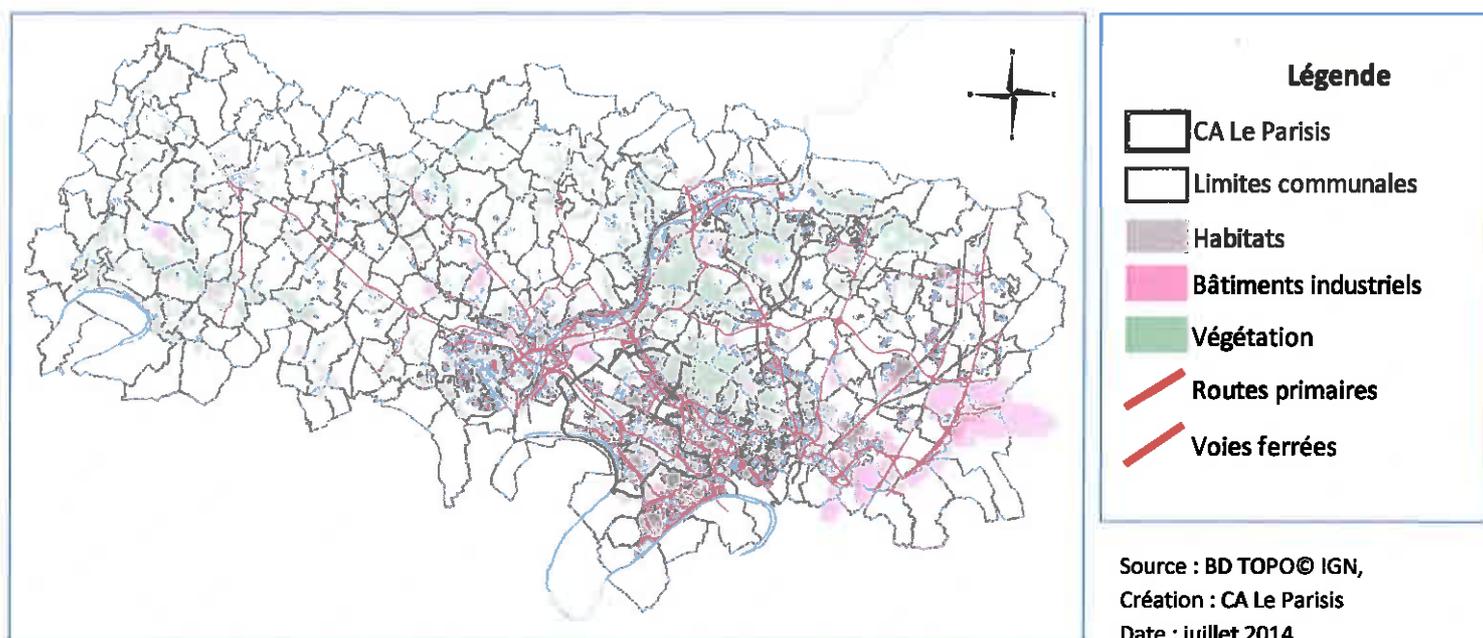
Les axes structurants du territoire (A15, A115, RD 14, 106 et 392) créent la liaison entre la première couronne et le nord du Val-d'Oise. Le réseau de transports en commun s'articule autour de trois lignes ferroviaires (RER C, Transilien H et J) et de dix gares.

Le territoire du Parisis représente environ 67 km² dont 23% sont en surfaces cultivées et prairies, et 17% en surfaces boisées. Il présente de plus un linéaire de bords de Seine de 7 km en rive droite, véritable vitrine du territoire dont l'opportunité d'une réhabilitation est en cours de réflexion. En rive gauche, l'île d'Herblay et le linéaire longeant la station d'épuration d'Achères représentent environ 5 km de berges moins accessibles mais présentant une grande richesse écologique.

Ce territoire constitue un espace à forts enjeux en matière de continuités écologiques, enjeux inscrits au Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté en décembre 2013 : c'est un espace contribuant à la continuité écologique de la Ceinture verte de la Région Ile-de-France, qui est à la charnière des forêts de Saint Germain-en-Laye et de Montmorency, via notamment la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt.

Cette dernière – plaine agricole de plus de 1000 hectares - fait l'objet d'un projet d'aménagement d'ampleur labellisé Grand Paris planifiant la plantation d'une nouvelle forêt.

Situation de la Communauté d'Agglomération dans le Val-d'Oise



Population et habitat

La Communauté d'Agglomération Le Parisis compte près de 186 505 habitants. Elle est la seconde Communauté d'Agglomération du Val-d'Oise par sa population après celle de Cergy-Pontoise.

| | | Nombre | Proportion |
|--------------------------------------|------------------------|--------|------------|
| Total de logements | | 74 353 | 100 |
| Type d'occupation de logement | Résidences principales | 70 892 | 95,3 |
| | Résidences secondaires | 456 | 0,6 |
| | Logements vacants | 3 006 | 4 |
| Type de logements | Individuels | 35 840 | 48,2 |
| | Collectifs | 37 764 | 50,8 |

Tableau 1 : Catégories et types de logements (données INSEE, 2011)

Infrastructures

Le territoire du Parisis présente un réseau routier dense avec pour axes majeurs, les autoroutes A15 et A 115 et les routes départementales RD 14, RD 392 et RD 106. 30 lignes de bus sillonnent le territoire et permettent de rallier les différents pôles gares et pôles économiques : 13 lignes régulières de bus du réseau du Parisis élargi, 8 lignes à vocation scolaire, 3 lignes du réseau Val 'Bus, 5 lignes ValOise, 1 ligne RATP. D'autres projets pour le développement du réseau de transports en commun en site propre sont à l'étude, notamment la création d'un TCSP sur les RD 14 et RD 106/392, qui permettrait de relier les deux universités de Cergy et Villetaneuse, les pôles de services publics, la future forêt de Pierrelaye-Bessancourt et les futures zones d'aménagement prévues.

Le territoire du Parisis présente près de 21 km de voies ferrées et est desservie par dix gares et trois lignes ferroviaires :

- Le RER C et le Transilien H desservent les gares de Franconville-La-Garenne, Montigny-Beauchamp et Pierrelaye,
- Le Transilien H dessert seul les gares de Vaucelles, Taverny et Bessancourt (liaison Paris Gare du Nord - Valmondois),
- Le Transilien J dessert les gares de Corneilles-en-Parisis, La Frette-Montigny, Herblay et Sannois (liaison Paris Gare Saint Lazard- Pontoise).

Le territoire du Parisis se situe à moins de trente kilomètres à l'ouest de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle et à quinze kilomètres de l'héliport et aérodrome d'aviation légère de Pontoise – Corneilles-en-Vexin.

Une partie du territoire est incluse dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (voir paragraphe 3.2.).

Projets d'aménagement

Avec une population connaissant une croissance annuelle continue d'une moyenne de 0.6% ces dix dernières années (source INSEE 1999-2010), les projets de logements se multiplient sur le territoire. Le dynamisme et l'attractivité économique du territoire créent de nombreux emplois et attirent les entreprises des divers secteurs d'activités. Environ 10 000 acteurs économiques sont implantés (entreprises, professions libérales, commerçants, autoentrepreneurs...) et génèrent plus de 40 000 emplois.

- La zone d'activités des Bois Rochefort est un projet d'aménagement ambitieux de la commune de Corneilles-en-Parisis situé au sud de son territoire. Initié en 2000, il est encadré par une charte de qualité environnementale et prévoit le développement de l'activité économique et de l'habitat:
 - 40 hectares dédiés à l'activité économique, aux services et commerces de proximité, créant 2 500 emplois,
 - 1 360 logements diversifiés : logements collectifs et individuels, en accession ou location sociale, et des lots libres,
 - 12 hectares réservés aux espaces verts.
- L'éco-quartier des Bayonnes est un grand projet de la commune d'Herblay de développement urbain. Initié en 2009, ce projet urbain est intégré dans une démarche de développement durable et s'inscrit dans les enjeux des lois Grenelle. Ce projet prévoit à terme (2025) :
 - 1000 logements diversifiés : logements collectifs et individuels, en accession ou location sociale,
 - un parc urbain au cœur du quartier prolongé d'une plaine récréative adossée à la coulée verte,
 - des équipements pour l'enseignement, les loisirs et sports, ainsi que des commerces de proximité.

- La ZAC des Ecouardes est un projet d'aménagement arrêté par la commune de Taverny en 2007, projet urbain de 18.6 ha mixte et cohérent. La commune souhaite ainsi poursuivre son développement économique, artisanal et tertiaire et conforter sa vocation de pôle économique majeur dans le Val d'Oise. Ce projet de ZAC prévoit un parc d'activités avec un centre de services aux entreprises (hôtels, restaurants, équipements inter-entreprises, bureaux,...). La commune s'est de plus fixée pour objectif de faire du parc d'activités des Ecouardes une référence en termes de démarche environnementale.

- La ZAC des Meuniers est un projet d'aménagement de la commune de Bessancourt, projet urbain qui fait partie intégrante du projet d'aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt. Ce projet prévoit :
 - 60 000 m² à 65 000 m² de logements, dont 20% à vocation sociale,
 - 2 000 m² de commerces de proximité,
 - 40 000 m² environ d'activités industrielles et commerciales,
 - 5 000 m² d'activités artisanales ou de logements en zone mixte,
 Les équipements publics s'étendront sur une surface de 1 500 à 2 000 m² et comprendront un centre de loisirs, une maison de la petite enfance et une salle polyvalente.

- La ZAC de la Gare à Montigny-lès-Cormeilles, initiée en septembre 2012, est une grande opération d'aménagement du quartier de la gare de Montigny-Beauchamp, qui s'étend sur 5 ha. Le projet prévoit à terme :
 - Environ 550 logements (environ 54 000m²) dont 30% de logements locatifs sociaux,
 - Des commerces (environ 3 200 m²),
 - Des équipements (2 500 m²) dont une école de 12 classes,
 - Des services (500 m²),
 - Et un square d'environ 300 m².

- La Plaine de Pierrelaye-Bessancourt couvre un vaste espace de 2000 hectares à vocation essentiellement agricole. Elle constitue un maillon essentiel pour la continuité de la Ceinture Verte depuis les berges de l'Oise, les forêts de l'Isle-Adam et de Montmorency, jusqu'à la boucle de la Seine et la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Actuellement à l'étude, le projet de requalification labellisé Grand Paris en février 2012 poursuit les objectifs suivants :
 - Créer une forêt péri-urbaine de 1000 hectares sur le cœur de plaine et de parcs boisés à proximité d'habitats existants,
 - Maintenir l'activité agricole sur 400 hectares environ de terrains non pollués,
 - Urbaniser les franges avec la création de 6000 à 8000 logements, d'activités économiques et d'équipements publics,
 - Valoriser le patrimoine naturel de la plaine agricole.

Ce programme contribuera à la construction durable du Grand Paris et au rayonnement de la Région Ile-de-France par la constitution de ce maillon de la ceinture verte régionale entre les forêts domaniales de Saint-Germain et de Montmorency. Il est ainsi identifié dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

1.3. Contexte réglementaire

Le territoire du Parisis fait partie intégrante de l'Agglomération parisienne et à ce titre, la Communauté d'Agglomération est compétente pour répondre aux objectifs dits de première échéance de la Directive européenne 2002/49/CE - transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 du Code de l'environnement.

Cette Directive relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne. Elle vise à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de Cartes Stratégiques du Bruit et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Ces deux productions font l'objet d'une révision au minimum tous les 5 ans.

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

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal,
- Les infrastructures de transport ferroviaire,
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires,
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisées, fluctuantes ou aléatoires, ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie et de plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes stratégiques et des PPBE qui en découlent ainsi que les échéances de réalisation comme suit pour ce qui concerne la Région Ile-de-France :

| | | | |
|-----------------------------------|------------------------------|---|---|
| Territoires concernés | | Grandes infrastructures sur toute l'Île-de-France | Territoire de l'agglomération parisienne |
| | |  |  |
| Étape 1 Cartographique | Échéance | 30 juin 2007 Puis tous les 5 ans | 30 juin 2007 Puis tous les 5 ans |
| | Autorités compétentes | Préfets de département | Communes ou EPCiS* compétents au sein du territoire de l'agglomération : soit 254 autorités compétentes (au 1 ^{er} janvier 2009) |
| Étape 2 PPBE | Échéance | 18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans | 18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans |
| | Autorités compétentes | Gestionnaires des infrastructures : Services de l'État, sociétés d'autoroute... pour le réseau national, Départements pour le réseau départemental, Communes ou EPCiS* pour le réseau communal, RFF et RATP pour le réseau ferroviaire, Services de l'État pour les aéroports. | Communes ou EPCiS* compétents au sein du territoire de l'agglomération |

Pour une collectivité locale, l'objectif du PPBE est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager. Ces actions visent l'amélioration des situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites), la préservation de la qualité des endroits remarquables et la prévention de toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire.

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de sources de bruit. Le bruit est exprimé par les indices Ln et Lden, définis comme suit :

- Ln est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h),
- Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour.

Le tableau 2 ci-après présente les valeurs limites d'exposition des bâtiments d'habitation, des établissements d'enseignement et de santé selon la source du bruit considéré.

| Valeurs limites en dB(A) | | | | |
|---------------------------------|------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Indicateurs de bruit | Aérodromes | Route et ligne à grande vitesse | Voie ferrée conventionnelle | Activité industrielle |
| Lden | 55 | 68 | 73 | 71 |
| Ln | / | 62 | 65 | 60 |

Tableau 2 : Valeurs limites de bruit (en dB(A)) par source de bruit et par indice de bruit.

Les PPBE exposent non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais recensent également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés. Il fournit ainsi une vision globale de la gestion de la problématique sur un territoire.

1.4. Acteurs institutionnels

A l'initiative de la Région Ile-de-France, un Observatoire du bruit a été créé en 2004 : l'association BruitParif. Elle réunit des représentants de différents collèges : Etat, Région, Départements, collectivités territoriales, activités économiques, professionnels de l'acoustique et associations. Le Vice-Président délégué à l'environnement de la Communauté d'Agglomération Le Parisis, Monsieur Maurice CHEVIGNY, siège à l'Assemblée Générale de BruitParif.

Par la concertation et la consultation des parties prenantes, BruitParif vise l'amélioration de l'environnement sonore des franciliens. Elle anime le Forum des Acteurs pour une meilleure gestion de l'environnement sonore en Ile-de-France et par ces biais, fournit des outils et données pour l'observation et l'évaluation de l'exposition au bruit, de l'impact sanitaire, des dispositifs de performances acoustiques.

BruitParif assiste les collectivités dans l'élaboration de leur PPBE.

En Ile-de-France, divers acteurs institutionnels et gestionnaires d'infrastructures sont impliqués dans la lutte contre les nuisances sonores. Leurs périmètres de gestion et responsabilités sont repris dans le tableau 3 ci-après.

La Communauté d'Agglomération Le Parisis a consulté et s'est appuyée sur l'ensemble de ces acteurs pour recueillir les données, les retours d'expériences et les outils nécessaires à la réalisation du présent
PPBE.

| Gestionnaire | Territoire | Gestion | Responsabilité |
|--|---------------------------|---|---|
| Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), au sein du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) | Etat | Trafic aérien | Cartographie du bruit et PPBE autour des aéroports. |
| Direction Départementale des Territoires (DDT) du Val-d'Oise | Etat | Routes nationales et autoroutes concédées et non concédées | Cartographie du bruit et PPBE Etat concernant les très grandes infrastructures de transports terrestres |
| Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE), service déconcentré du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie. | Etat | Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) | Assure le contrôle du respect de la réglementation concernant le bruit des installations classées |
| Réseau Ferré de France (RFF) | Etat | Réseau ferroviaire | RFF ne réalise pas de PPBE mais fournit les informations nécessaires à l'Etat (qui doit élaborer les cartes de bruit pour le réseau ferroviaire) et aux communes ou intercommunalités concernées. |
| Conseil Général (CG) du Val-d'Oise | Département du Val-d'Oise | Routes départementales | Plan de Prévention du Bruit sur les Routes Départementales (PPBRD). |
| Dix Mairies: Beauchamp, Bessancourt, Cormeilles-en-Parisis, Franconville, Herblay, La Frette-sur-Seine, Montigny-lès-Cormeilles, Pierrelaye, Sannois et Taverny | Dix communes | Routes communales | Compétence en matière de lutte contre la nuisance sonore transférée à la Communauté d'Agglomération Le Parisis |
| Communauté d'Agglomération Le Parisis | Territoire du Parisis | Routes définies d'intérêt communautaire | PPBE sur le territoire intercommunal |

Tableau 3 : Les gestionnaires d'infrastructures à l'échelle du territoire, leurs compétences et responsabilités

2. Méthode d'élaboration du PPBE

Sur le territoire du Parisis, la compétence « lutte contre les nuisances sonores » relève de la Communauté d'Agglomération.

Pour réaliser le présent projet de PPBE, la Communauté d'Agglomération Le Parisis a bénéficié de réunions de formation et du programme d'accompagnement mis en place par BruitParif, l'Observatoire du bruit en Ile-de-France.

2.1. Outils à disposition

Le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes du Parisis a arrêté les cartes stratégiques de bruit le 28 septembre 2009, élaborées sur l'ensemble du Département du Val-d'Oise. Réalisées à partir de mesures acoustiques, ces cartes permettent de localiser les zones soumises à des nuisances sonores et notamment les zones où les valeurs seuils sont dépassées.

Ces cartes sont consultables sur le site Web de la Communauté d'Agglomération:

www.agglo-leparisis.fr/, rubrique « Aménagement durable – Lutte contre les nuisances sonores ».

Les niveaux sonores présentés par les cartes de bruit et le présent document sont évalués en décibel "pondéré A", (dB(A), niveaux pondérés de pression acoustique) et moyennés sur une année de référence.

Les représentations graphiques réalisées sur le territoire pour les infrastructures routières, ferroviaires et industrielles correspondent aux :

- Cartes de type a : les zones exposées au bruit pour chacun des quatre types d'infrastructures et pour les quatre cumulés à l'aide de courbes isophones en Lden et Ln,
- Cartes de type b : les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- Cartes de type c : les courbes isophones de dépassement des valeurs limites en Lden et Ln,
- Cartes de type d : les représentations des évolutions prévisibles des niveaux de bruit, du fait de projets d'aménagement à venir.

2.2. Méthode d'identification des enjeux

Afin de caractériser les zones de bruit à enjeux sur le territoire, les informations issues des cartes stratégiques de bruit et des éléments de diagnostic mis à disposition par BruitParif ont été croisées.

Une zone à enjeux correspond à la combinaison d'un dépassement de seuil de nuisances sonores et de la présence de bâtiments sensibles.

Les bâtiments sensibles se définissent selon deux catégories :

- Les bâtiments d'habitation,
- Les établissements sensibles : établissements d'enseignement et de santé.

Dans le cadre de l'élaboration de cartes de bruit et de PPBE, l'autorité compétente en application de la directive peut identifier comme établissement sensible différents types d'établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale.

Pour les cartes de bruit et le présent projet de PPBE, les types d'établissement sensibles considérés sont les suivants :

- Pour les établissements d'éducation : les écoles maternelles et primaires, collèges, lycées, universités, facultés, grandes écoles, centres de formation,
- Pour les établissements de santé : les hôpitaux, cliniques, sanatoriums, hospices, établissements thermaux, maisons de retraite.

Cas particulier :

Avant son intégration à la Communauté d'Agglomération le 1^{er} janvier 2013, la commune de Sannois alors compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores sur son périmètre communal a approuvé son PPBE le 11 décembre 2012. Avec son accord, le présent document reprend les éléments de diagnostics et d'analyses de ce PPBE communal.

2.3. Collecte d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructures

Pour collecter les informations concernant les points noirs de bruit sur le territoire ainsi que les actions passées et à venir pour les résorber, un travail de collecte d'informations sur le territoire a été mené auprès des gestionnaires d'infrastructures suivants :

- les dix communes du territoire,
- la Direction Départementale des Territoires,
- le Conseil Général du Val-d'Oise,
- Réseau Ferré de France,
- la Direction Générale de l'Aviation Civile rattachée au Ministère en charge de l'écologie,
- la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie, service déconcentré du Ministère en charge de l'environnement.

Le recensement des actions menées ces dix dernières années et celles envisagées ces cinq prochaines années a ainsi pu être réalisé et synthétisé au chapitre 4 « Bilan des actions des gestionnaires d'infrastructures ».

2.4. Proposition d'actions

Pour l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures du territoire et selon les enjeux identifiés, les actions proposées pourront consister en :

- des actions correctives, qui visent le rattrapage de zones de conflit habitat/bruit, par la réduction des nuisances sonores,
- des actions préventives, qui visent à éviter la création de nouvelles situations critiques d'exposition au bruit.

Ces actions peuvent être de différentes natures :

- les actions à la source, qui consistent en la prise en compte des nuisances sonores, par exemple dans la réalisation de voies de transport nouvelles ou dans la modification significative des voies existantes,
- les actions au niveau des récepteurs, qui passent par le classement des infrastructures et des règles de construction de bâtiments situés à proximité des infrastructures existantes bruyantes ou en projet.

2.5. Méthode de consultation du public

Le présent projet de PPBE est porté à la consultation du public du 2 janvier au 2 mars 2015, sur le site internet de l'Agglomération www.agglo-leparisis.fr/ rubrique « Aménagement durable – Lutte contre les nuisances sonores, qui offre la possibilité d'un envoi électronique des observations et de l'avis formulés par le public. Un registre est aussi ouvert au siège de l'intercommunalité à l'adresse et aux horaires d'ouverture suivants :

271 chaussée Jules César, 95250 Beauchamp
Du Lundi au Jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 et le
Vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h00.

Un registre est ouvert dans chacune des dix Mairies du Parisis, aux heures d'ouverture habituelles.

A la suite de la consultation du projet de PPBE par le public, une synthèse des observations sera établie et transmise, le cas échéant, aux gestionnaires des différentes infrastructures qui répondront aux remarques pour ce qui les concerne, et en tiendront compte éventuellement dans l'établissement de leur PPBE.

Si la consultation du public ne remet pas fondamentalement en cause le projet de PPBE tel que présenté, le document final regroupera une synthèse de ces observations et les réponses qui auront été apportées par les différents gestionnaires d'infrastructures.

2.6. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la Communauté d'Agglomération Le Parisis, qui sera arrêté par délibération du Conseil Communautaire puis transmis au Préfet du Département du Val-d'Oise et rendu consultable sur le site internet de la Communauté d'Agglomération à l'adresse suivante : www.agglo-leparisis.fr/.

3. Identification des enjeux

Les cartes stratégiques du bruit du territoire, pour les infrastructures routières, ferroviaires et industrielles, ont été élaborées grâce à une modélisation acoustique, validée à l'aide d'une campagne de mesures acoustiques et de calculs. Elles sont présentées sous la forme d'un système d'information géographique permettant la représentation spatiale des nuisances de bruit sur le territoire. En associant les cartes de bruit au Plan d'Exposition du Bruit de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, les nuisances de bruit dues au trafic aérien peuvent être identifiées.

Le croisement de ces données acoustiques avec des typologies d'occupation du sol permet de dresser un premier état des lieux des nuisances sonores en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles.

3.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

Exposition par tranche de niveaux sonores

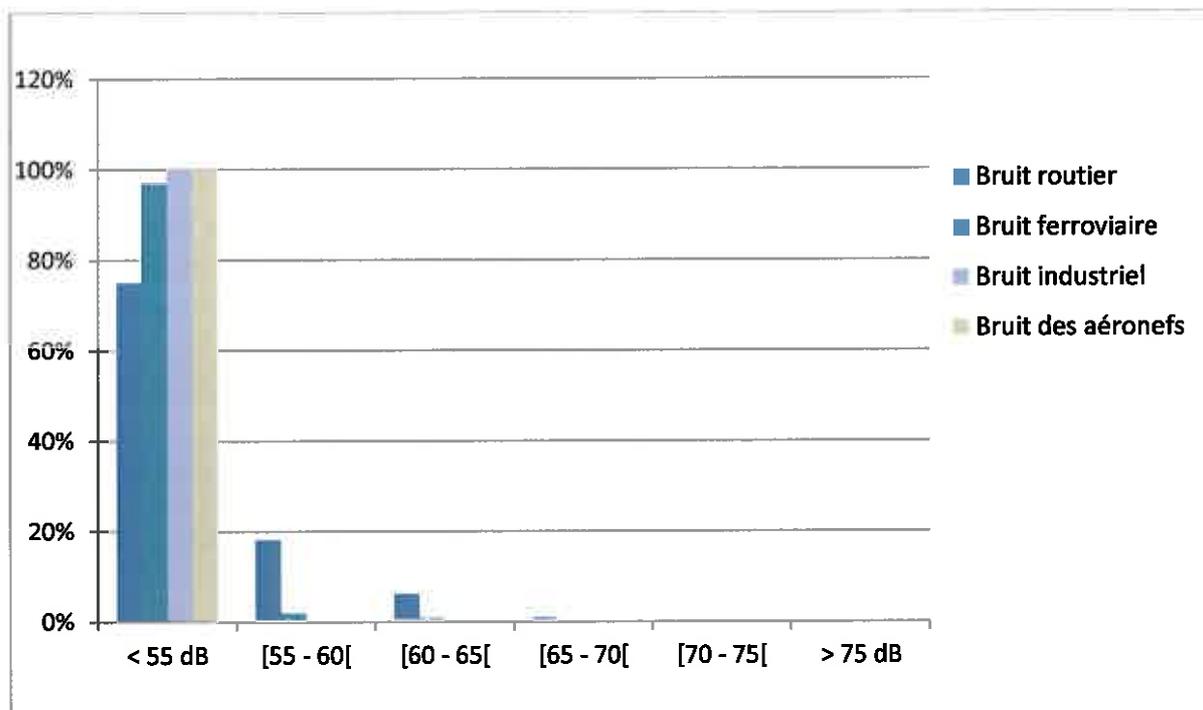
Les tableaux 4 et 5 présentent, respectivement pour les indices Lden et Ln, les proportions de populations exposées au bruit par tranche de niveaux sonores et par source de bruit.

| Période 24h Population exposée | Bruit routier | | Bruit ferroviaire | | Bruit industriel | | Bruit aérien | |
|-----------------------------------|---------------|-----|-------------------|-----|------------------|------|--------------|------|
| | Nombre | % | Nombre | % | Nombre | % | Nombre | % |
| < 55 dB | 137505 | 75% | 178228 | 97% | 183237 | 100% | 183293 | 100% |
| [55 - 60[| 33026 | 18% | 3330 | 2% | 44 | ≈0% | 0 | 0% |
| [60 - 65[| 11166 | 6% | 1360 | 1% | 3 | ≈0% | 0 | 0% |
| [65 - 70[| 1479 | 1% | 353 | ≈0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| [70 - 75[| 117 | ≈0% | 22 | ≈0% | 9 | ≈0% | 0 | 0% |
| > 75 dB | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |

Tableau 4 : Nombre d'habitants exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Lden, pour chaque source de bruit

| Période nocturne Population exposée | Bruit routier | | Bruit ferroviaire | | Bruit industriel | | Bruit aérien | |
|--|---------------|-----|-------------------|-----|------------------|------|--------------|------|
| | Nombre | % | Nombre | % | Nombre | % | Nombre | % |
| < 50 dB | 169742 | 93% | 180472 | 98% | 183283 | 100% | 183293 | 100% |
| [50 - 55[| 11765 | 6% | 2044 | 1% | 1 | ≈0% | 0 | 0% |
| [55 - 60[| 1645 | 1% | 703 | ≈0% | 9 | ≈0% | 0 | 0% |
| [60 - 65[| 139 | ≈0% | 74 | ≈0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| [65 - 70[| 2 | ≈0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |
| > 70 dB | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% |

Tableau 5 : Nombre d'habitants exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Ln, pour chaque source de bruit



Graphique 1 : Proportion de la population exposée à des niveaux de bruit par type de source – Indice Lden

Les tableaux 6 et 7 présentent les résultats de la cartographie du bruit relative à l'exposition des établissements sensibles selon l'indice de niveau sonore Lden et Ln.

| <i>Période 24h</i> | Bruit routier | Bruit ferroviaire | Bruit industriel | Bruit des aéronefs |
|--------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------|
| [55 - 60[| 21 | 0 | 0 | 0 |
| [60 - 65[| 5 | 0 | 0 | 0 |
| [65 - 70[| 3 | 0 | 0 | 0 |
| [70 - 75[| 0 | 0 | 0 | 0 |
| > 75 dB(A) | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tableau 6 : Nombre d'établissements sensibles (santé et éducation) exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Lden, pour chaque source de bruit

| <i>Période nocturne</i> | Bruit routier | Bruit ferroviaire | Bruit industriel | Bruit des aéronefs |
|-------------------------|---------------|-------------------|------------------|--------------------|
| [55 - 60[| 5 | 0 | 0 | 0 |
| [60 - 65[| 1 | 0 | 0 | 0 |
| [65 - 70[| 0 | 0 | 0 | 0 |
| [70 - 75[| 0 | 0 | 0 | 0 |
| > 75 dB(A) | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tableau 7 : Nombre d'établissements sensibles (santé et éducation) exposés au bruit par tranche de niveaux sonores Ln, pour chaque source de bruit

Identification des zones, population et établissements sensibles en dépassement de seuils de bruit

| | Bruit routier | Bruit ferroviaire | Bruit industriel | Bruit des aéronefs |
|--|---------------|-------------------|------------------|--------------------|
| Lden: valeurs limites en dB(A) | 68 | 73 | 71 | 55 |
| Nombre d'habitants | 738 | 4 | 0 | 0 |
| Nombre d'établissements sensibles | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tableau 8 : Population et bâtiments sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites sur une période de 24h (indice Lden)

| | Bruit routier | Bruit ferroviaire | Bruit industriel | Bruit des aéronefs |
|--|---------------|-------------------|------------------|--------------------|
| Ln: valeurs limites en dB(A) | 68 | 73 | 71 | 55 |
| Nombre d'habitants | 136 | 3 | 0 | 0 |
| Nombre d'établissements sensibles | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tableau 9 : Population et bâtiments sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites en période nocturne (indice Ln)

3.2. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

1. Critères de hiérarchisation des enjeux

Divers critères de nuisance sonore et d'occupation du sol permettent d'identifier les zones à enjeux. Il s'agit alors de :

- Connaître les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils, par source de bruit (en Lden et/ou en Ln),
- Délimiter plus finement, parmi ces zones identifiées, les bâtiments d'habitation ou les établissements sensibles,
- Lister ces zones en fonction des enjeux de populations ou d'établissements exposés et analyser le ou les gestionnaire(s) des infrastructures responsable(s) des dépassements de seuil.

Une attention particulière est également portée aux zones de dépassement de seuil où il n'y a pas actuellement de populations impactées mais où des projets d'aménagement sont prévus, afin d'anticiper autant que faire se peut.

Afin de tenir compte des expositions aux différentes sources de bruit et de hiérarchiser les enjeux, BruitParif a construit pour le territoire de l'Agglomération parisienne un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit.

Cette méthode consiste à affecter, pour chaque source de bruit, un coefficient à chaque bâtiment, en fonction:

- du niveau de dépassement par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement),
- de quel indicateur de niveau sonore (Ln et/ou Lden) fait l'objet d'un dépassement de seuil,
- du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Pour ce présent projet de PPBE, la détermination et la hiérarchisation des zones à enjeux se sont basées sur cet indice agrégé.

Bruit routier

Les dépassements potentiels des valeurs limites impactant des populations sont identifiés aux abords des routes suivantes :

| | Routes nationales | Routes départementales | Voies (inter)communales |
|------------------------|-------------------|------------------------|---|
| Beauchamp | A15 | D 106, 407 | Chaussée Jules César. |
| Bessancourt | / | D 191, 928 | |
| Cormelles-en-Parisis | A15 | D 48, 121, 392 | Rue de Saint Germain, rue du Noyer de l'Image. |
| Franconville | / | D 14, 508 | Chaussée Jules César |
| Herblay | A15 | D 14, 48, 106 | Chemin de Conflans, rue Etienne Fourmont, rue d'Argenteuil, chemin de Conflans, rue d'Eragny, chemin des Bœufs, rue de Paris. |
| La Frette-sur-Seine | / | D 392 | Rue d'Argenteuil. |
| Montigny-lès-Cormelles | A15 | D 14, 106, 392, 407 | Chemin de la Mare-Epineuse, rue du Général de Gaulle, rue des Duchesnes, rue Jacques Verniol, rue d'Herblay, Grande Rue. |
| Pierrelaye | A15 | D 14, 411 | Rue Thibivilliers, rue de Conflans. |
| Sannois | A15 | D 170, 192, 403, 909 | / |
| Taverny | A 115 | D 106, 928 | Rue du maréchal Foch, rue d'Herblay |

Tableau 10 : Voies routières identifiées en zone de dépassement de seuil en indice Lden

Les cartes 1 et 3 présentent les zones de dépassements respectivement en indice Lden et Ln sur le territoire du Parisis pour le bruit routier.

Une exploitation croisée des informations relatives aux zones de dépassements de seuil pour le bruit routier et aux caractéristiques du milieu récepteur (zones d'habitats, établissements sensibles) permet d'identifier les zones de conflits existantes.

Grâce aux données disponibles pour chaque bâtiment sensible grâce à l'indice agrégé, il est possible d'estimer pour chaque zone à enjeux, le nombre de personnes impactées par ce dépassement des valeurs seuils pour le bruit routier. Les tableaux 10 et 11 permettent de regrouper ces informations. Une hiérarchisation des zones en termes de priorité d'actions a été générée en corrélation avec le nombre estimé de personnes et d'établissements sensibles impactés.

Les cartes 2 et 3 localisent ces zones à enjeux prioritaire pour le bruit routier respectivement en indice Lden et Ln.



Légende

Habitats

Bâtiments d'enseignement et de santé

Batiments industriels

Routes primaires

Routes secondaires

Voies ferrées

Végétation

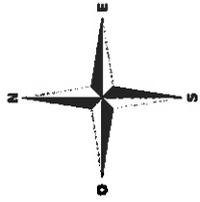
Niveau de bruit - Indicateur Lden

Valeur seuil



Source : BD TOPO© IGN, WebSIG de BruitParif
Création : CA Le Parisis
Date : juillet 2014

Carte 1 : Zones de dépassement de seuil du bruit routier en Lden

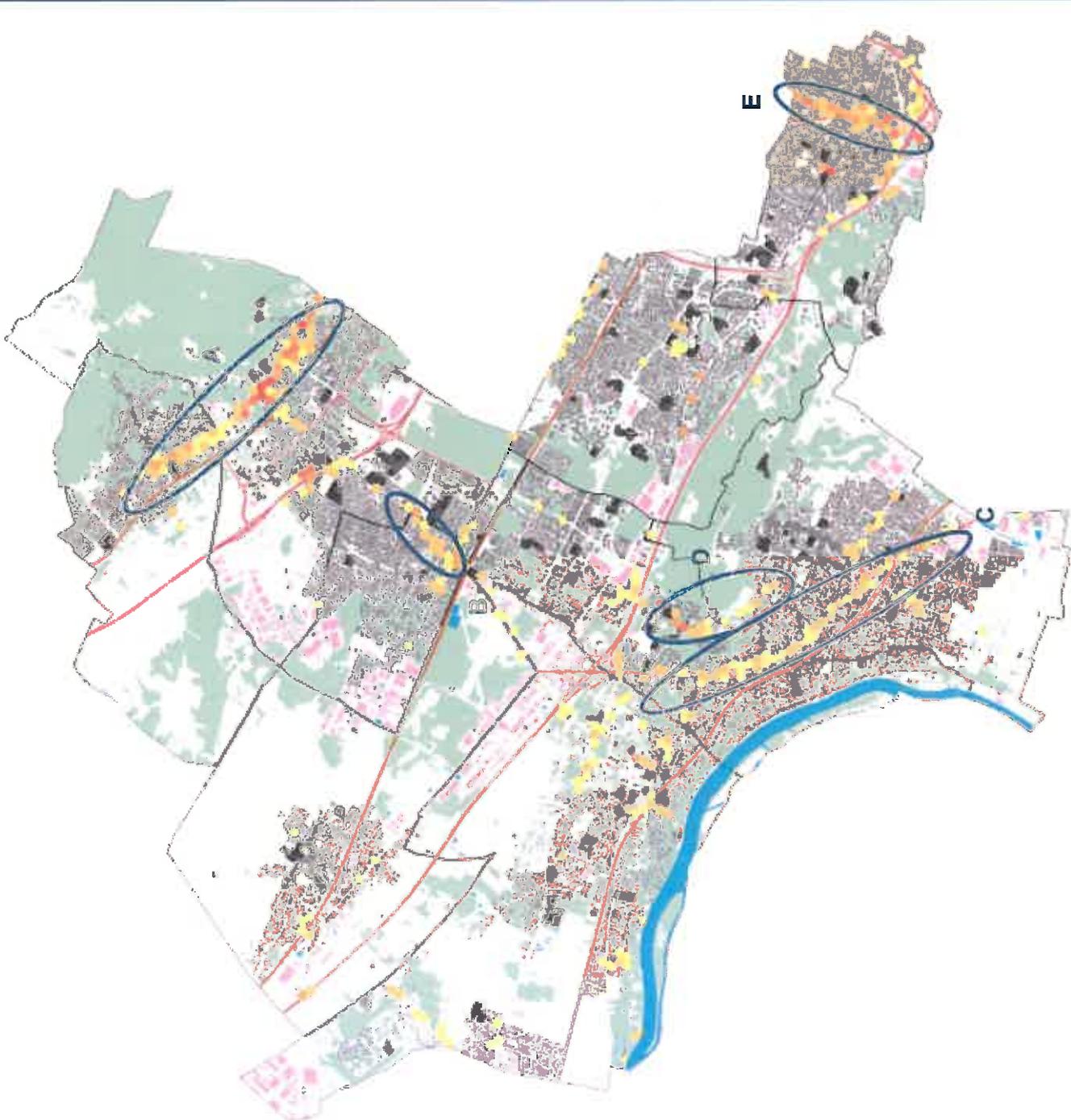


Légende

-  Habitats
-  Bâtiments d'enseignement et de santé
-  Bâtiments industriels
-  Routes primaires
-  Voies ferrées
-  Végétation

Indice de bruit routier :

- Population impactée
-  From 1 to 10
 -  From 10 to 50
 -  From 50 to 100
 -  From 100 to 250
 -  From 250 to 500
 -  From 500 to 1 000
 -  From 1 000 to 14 640



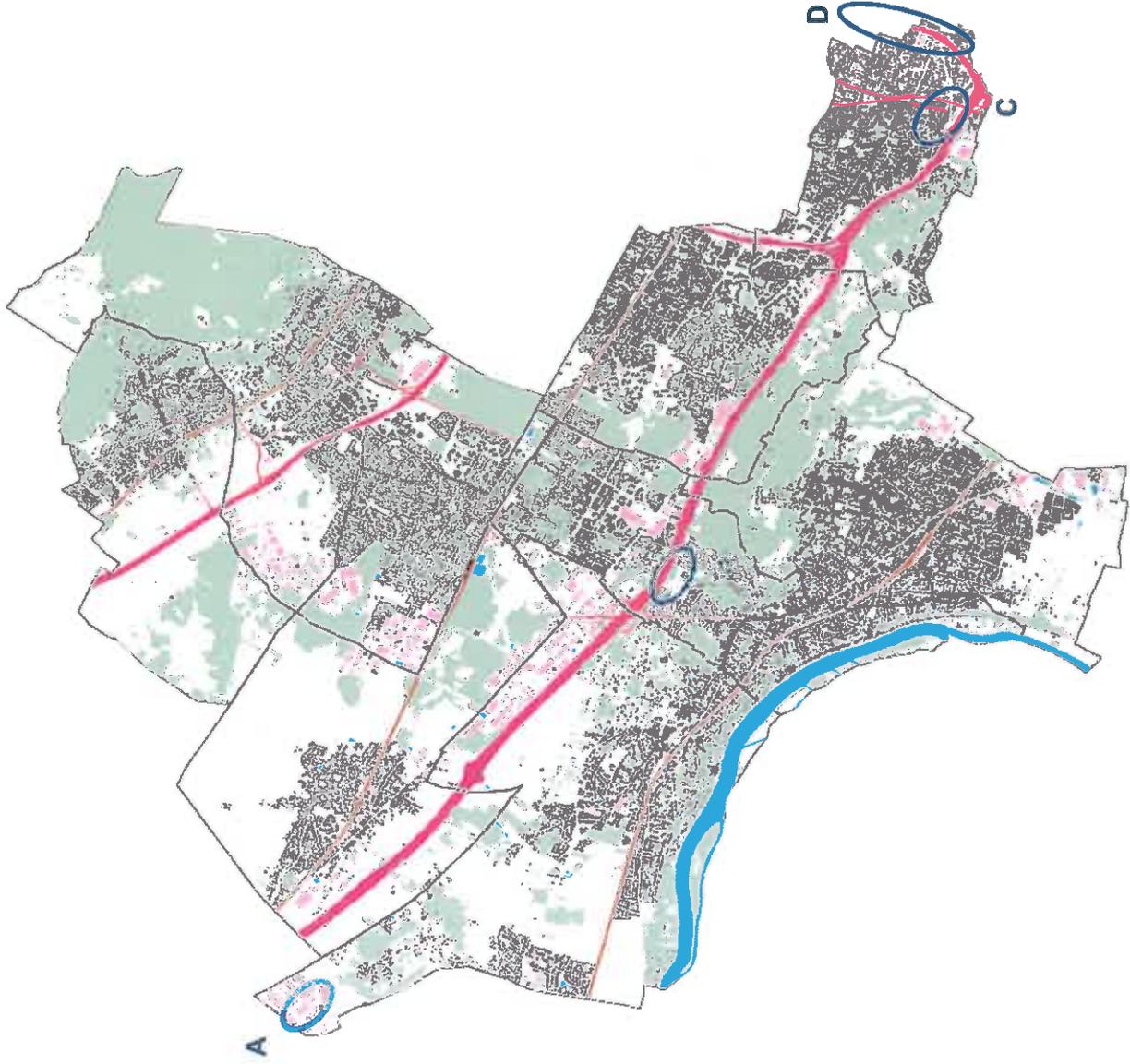
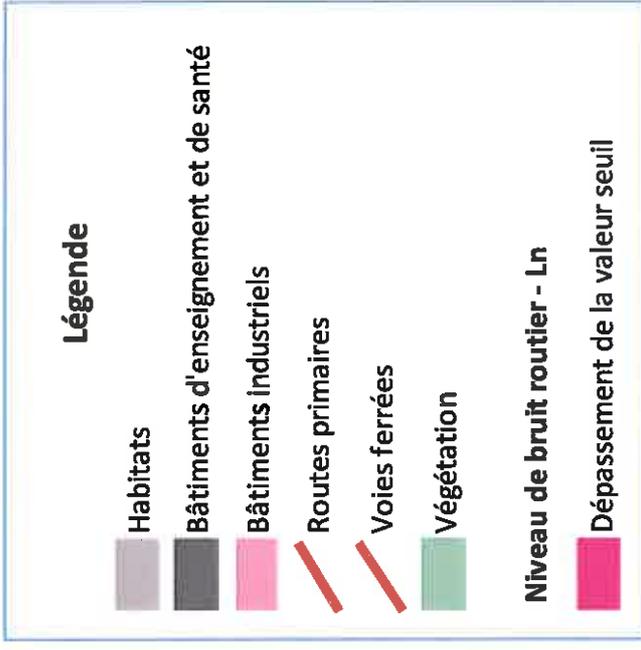
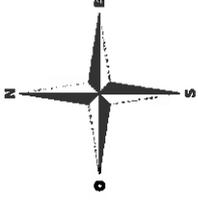
Source : BD TOPO© IGN, WebSIG de BruitParif
Création : CA Le Parisis
Date : juillet 2014

Carte 2 : Exposition de la population et identification des zones à enjeux pour le bruit routier en Lden

| Zone | Commune | Localisation | Gestionnaires de l'infrastructure | Estimation de la population impactée | Proximité établissements sensibles (1) | Hierarchisation des zones |
|------|--|--|-----------------------------------|--------------------------------------|--|---------------------------|
| A | Bessancourt, Taverny | RD 928 | CG | >> 1 000 | 3 étab. enseignement et 1 étab. santé | 1 |
| B | Beauchamp | Avenue du Général Leclerc, Avenue de la Gare - RD 106 | CG | De 200 à 400 | / | 5 |
| C | Montigny-lès-Cormeilles, Cormeilles-en-Parisis, La Frette-sur-Seine. | Bd de Pontoise - RD 392 | CG | De 800 à 1000 | 2 étab. enseignement | 3 |
| D | Montigny-lès-Cormeilles, Cormeilles-en-Parisis | Grande Rue, Rue de Cormeilles | Commune | De 300 à 500 | 1 étab. enseignement et 1 étab. santé | 4 |
| E | Sannois | Rue Maréchal Foch, Bd Gabriel Péri - RD 909 | CG | >> 1 000 | 2 étab. enseignement | 2 |

Tableau 11 : Liste et hiérarchie des zones à enjeux identifiées pour le bruit routier en indice Lden

(1) Désigne les établissements sensibles à proximité d'une zone à enjeux. Pour autant, les cartes stratégiques de bruit n'ont pas révélé d'établissement sensible en dépassement de seuil.



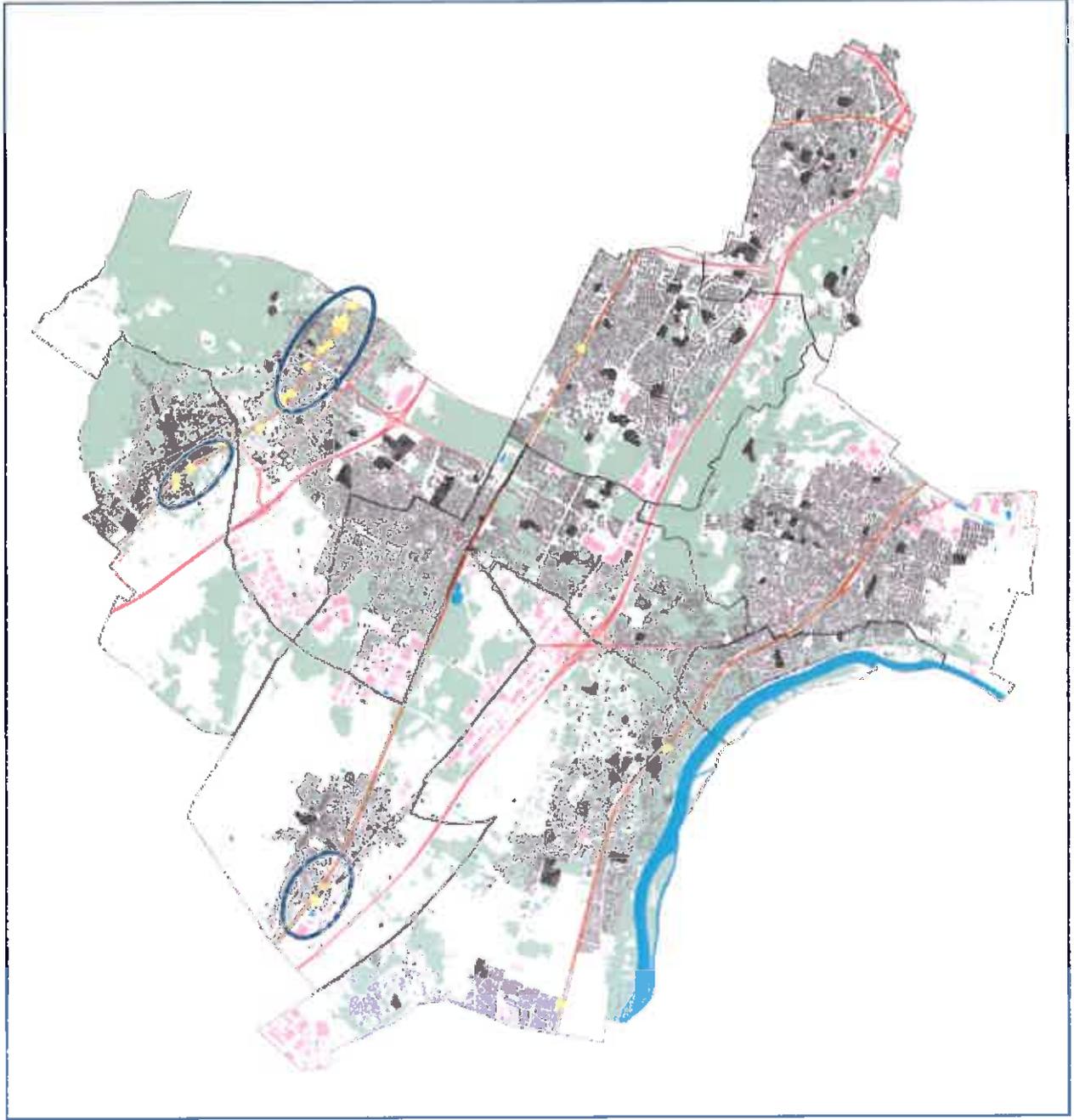
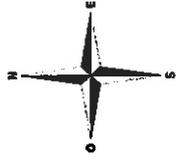
Source : BD TOPO© IGN, WebsIG de BruitParif
Création : CA Le Parisis
Date : juillet 2014

Carte 3 : Zones de dépassement de seuil du bruit routier en Ln et identification des zones à enjeux

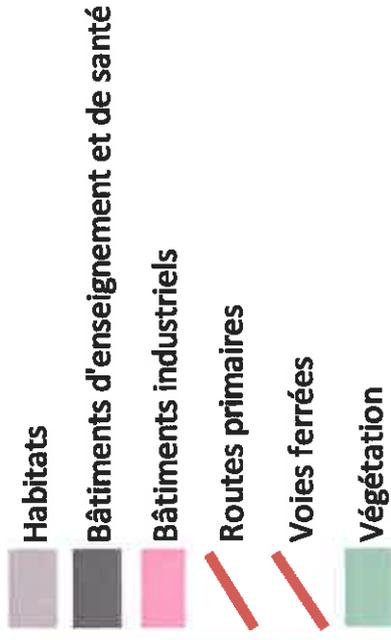
| Zone | Commune | Localisation | Gestionnaires de l'infrastructure | Estimation de la population impactée | Hierarchisation des zones |
|------|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| A | Pierrelaye | A15 | Etat | De 10 à 50 | 4 |
| B | Montigny-lès-Cormeilles | A15 | Etat | De 10 à 50 | 2 |
| C | Sannois | A115 | Etat | De 10 à 50 | 3 |
| D | Sannois | Rue Maréchal Foch, Bd Gabriel Péri | CG | De 50 à 200 | 1 |

Tableau 12 : Liste et hiérarchie des zones à enjeux identifiées pour le bruit routier en Ln

Bruit du trafic ferroviaire

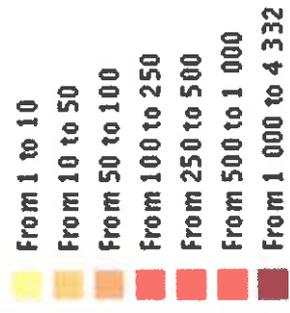


Légende



Indice de bruit ferré :

Population impactée



Source : BD TOPO© IGN, WebSIG de BruitParif
Création : CA Le Parisis
Date : juillet 2014

Carte 4 : Carte des zones à enjeux et d'exposition de la population au bruit ferré en indice L_{den}

Si l'ensemble des dix communes du Parisis est concernée par le bruit du trafic ferroviaire, seules les communes de Bessancourt, Taverny et Pierrelaye connaissent des dépassements significatifs des valeurs seuils de bruit. La carte 4 identifie trois secteurs à enjeux :

- Le secteur à proximité de la gare de Bessancourt,
- Le secteur des gares de Vaucelles et de Taverny,
- Le secteur de la rue Thibivilliers à Pierrelaye.

Bruit aérien

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité des aéroports. L'aérodrome Paris - Charles-de-Gaulle est soumis à l'élaboration d'un PEB et l'a approuvé le 3 avril 2007. Les cartes du PEB Paris – Charles de Gaulle seront révisées lorsque le nombre de mouvement d'avions annuel dépassera les 600 000 (en 2013 : 472 200 mouvements).

La proximité de l'aérodrome Paris - Charles-de-Gaulle induit l'inclusion d'une partie du territoire du Parisis à son PEB. Ce dernier délimite quatre zones de bruit dont trois à l'intérieur desquelles des contraintes d'urbanisme sont imposées.

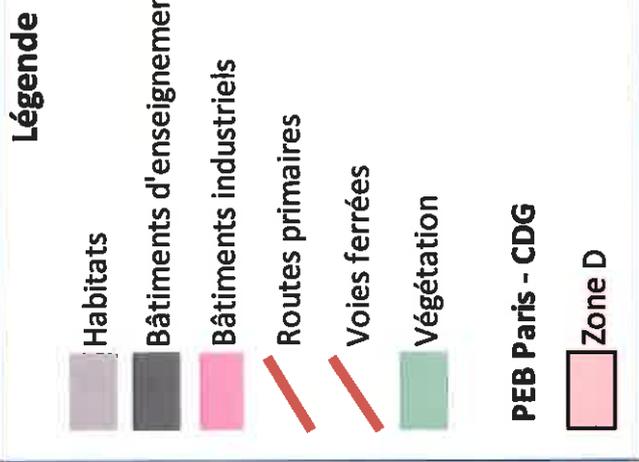
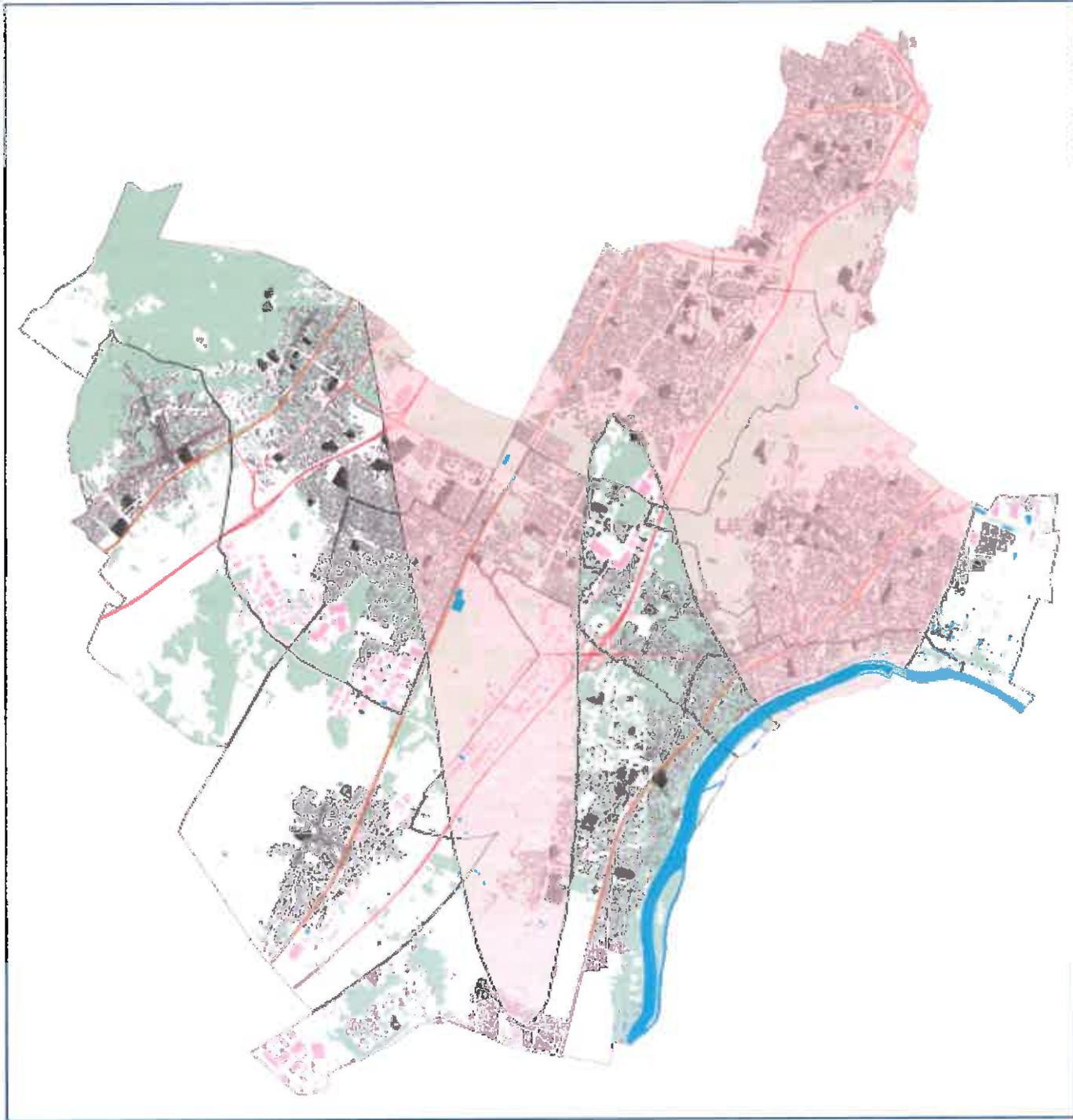
Le territoire du Parisis n'est concerné que par la quatrième zone, nommée zone D, comprise entre les indices Lden 50 et Lden 55 (carte 5). A cette zone n'est imposée aucune restriction à l'urbanisme (loi du 12 juillet 1999). Cependant, les constructions autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues par l'article L.147-6 du Code de l'urbanisme. Tout contrat de location de biens mobiliers et certificat d'urbanisme à l'intérieur de cette zone doit spécifier la zone de bruit où se situe le bien.

Cette carte révèle donc l'absence de zone de dépassement des valeurs seuils pour le bruit aérien. Le territoire du Parisis n'est de ce fait pas inclus dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aérodrome Paris - Charles-de-Gaulle, plan qui permet d'attribuer des aides aux riverains pour l'insonorisation de leur logement.

Bruit industriel

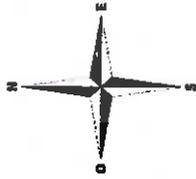
Les cartes stratégiques de bruit n'ont pas révélé de dépassement de seuils dû à l'activité des ICPE-A.

L'activité industrielle des ICPE-A ne constitue donc pas un enjeu dans le cadre de la mise en œuvre de ce PPBE.



Source : BD TOPO© IGN, WebsIG de BruitParif
 Création : CA Le Parisis
 Date : juillet 2014

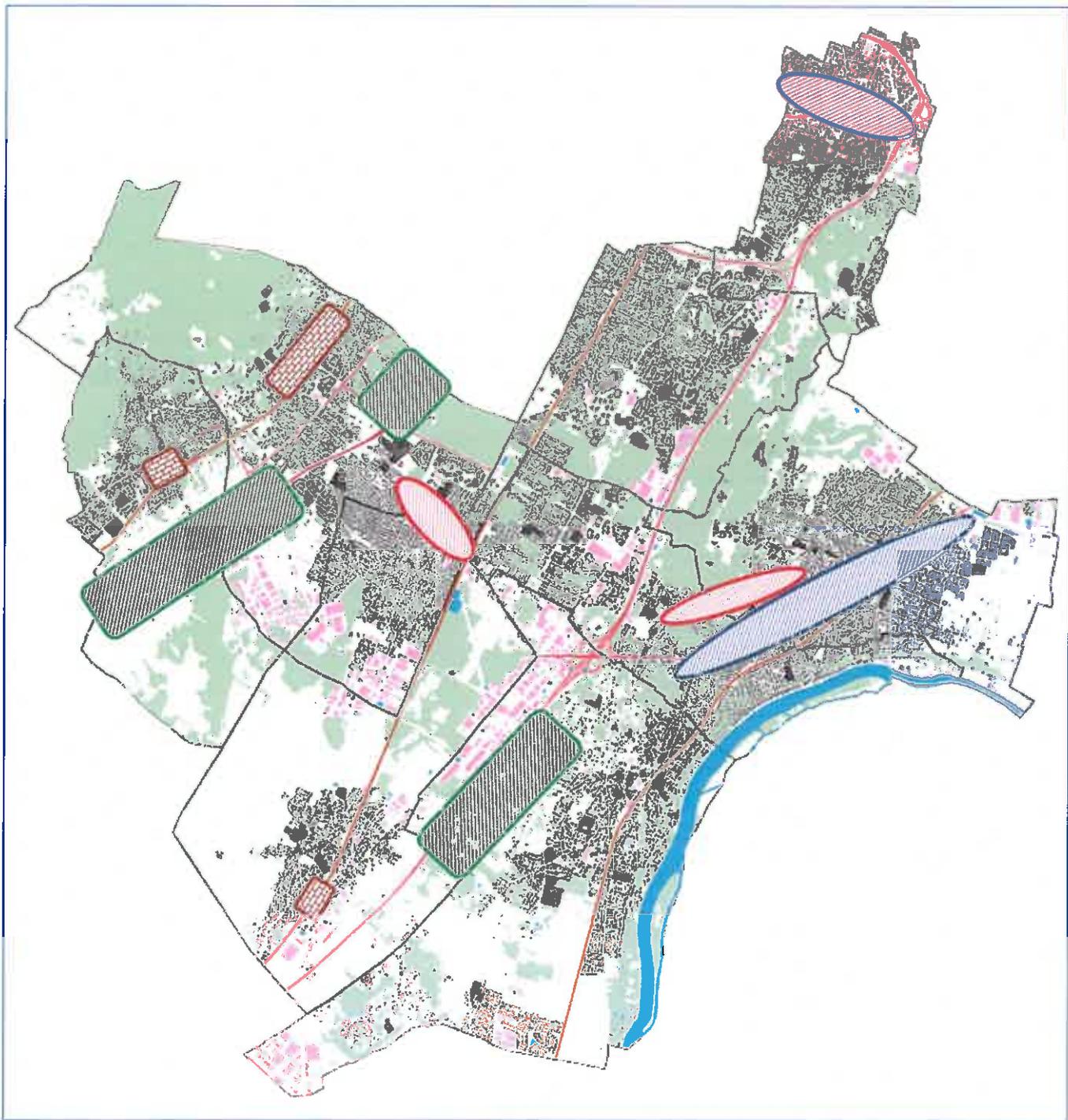
Carte 5 : Identification des zones concernées par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Charles de Gaulle



Légende

- Habitats
- Bâtiments d'enseignement et de santé
- Bâtiments industriels
- Routes primaires
- Voies ferrées
- Végétation

Source : BD TOPO© IGN, WebsIG de BruitParif
Création : CA Le Parisis
Date : juillet 2014



Carte 6 : Synthèse des zones à enjeux par type et par ordre de priorité

|  Zone à enjeux prioritaire de multi-exposition (route + fer) | | |
|--|--|--|
| Zones à enjeux prioritaires | Zones à enjeux | Espaces à surveiller |
|  Source routier |  Source routier |  Source routier |
|  Source fer |  Source fer |  Source fer |
| | |  Source route + fer |



- Secteur entre la RD 928 et la voie ferrée à Bessancourt,
- Secteur entre la RD 928 et la voie ferrée à Taverny,
- Secteur entre la rue Thibivilliers et la voie ferrée à Pierrelaye.



- RD 392 à Montigny-lès-Cormeilles, Cormeilles-en-Parisis et La Frette-sur-Seine,
- Rue Maréchal Foch et boulevard Gabriel Péri – RD 909 à Sannois.



- Avenue du Général Leclerc et avenue de la Gare – RD 606 à Beauchamp,
- Grande Rue et rue de Cormeilles à Montigny-Lès-Cormeilles et Cormeilles-en-Parisis



- Secteur au sud de l'A 15 à Herblay,
- Abords de l'A115 à Bessancourt et Taverny.

Les cartes 2, 3, 4 et 5 identifient et localisent les établissements sensibles, les populations exposées et les zones à enjeux pour les différentes sources de bruit. Elles permettent l'élaboration de la carte 6 de synthèse. Un classement des zones à enjeux, pour les prioriser, est établi selon la légende suivante :

- Une zone à enjeux prioritaires en multi-exposition correspond à une zone de dépassement des seuils de nuisance sonore induite à la fois par le bruit routier et le bruit ferroviaire,
- Une zone à enjeux prioritaires correspond à une zone de dépassement de valeur seuil pour la source de bruit considérée, impactant un nombre très important d'habitants et / ou un ou plusieurs établissements sensibles (d'enseignement ou de santé),
- Une zone à enjeux correspond à une zone de dépassement de valeur seuil pour la source de bruit considérée, impactant un nombre important d'habitants,
- Une zone où l'urbanisation doit être surveillée correspond à une zone de dépassement de valeur seuil pour la source de bruit considérée, mais où l'urbanisation n'est pas développée. À ce jour, peu ou pas d'habitant ne sont alors affectés par la nuisance sonore. Limiter l'urbanisation dans cette zone prévient l'exposition de nouvelles populations à la nuisance.

3.3. Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 du Code de l'Environnement 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 ». Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Si le critère acoustique est fondateur dans la notion de zone calme, il ne s'agit pas pour autant de désigner comme zone calme tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un seuil. La définition d'une zone calme fait également appel à d'autres critères, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques.

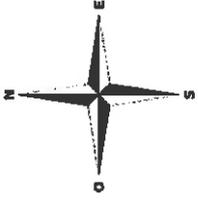
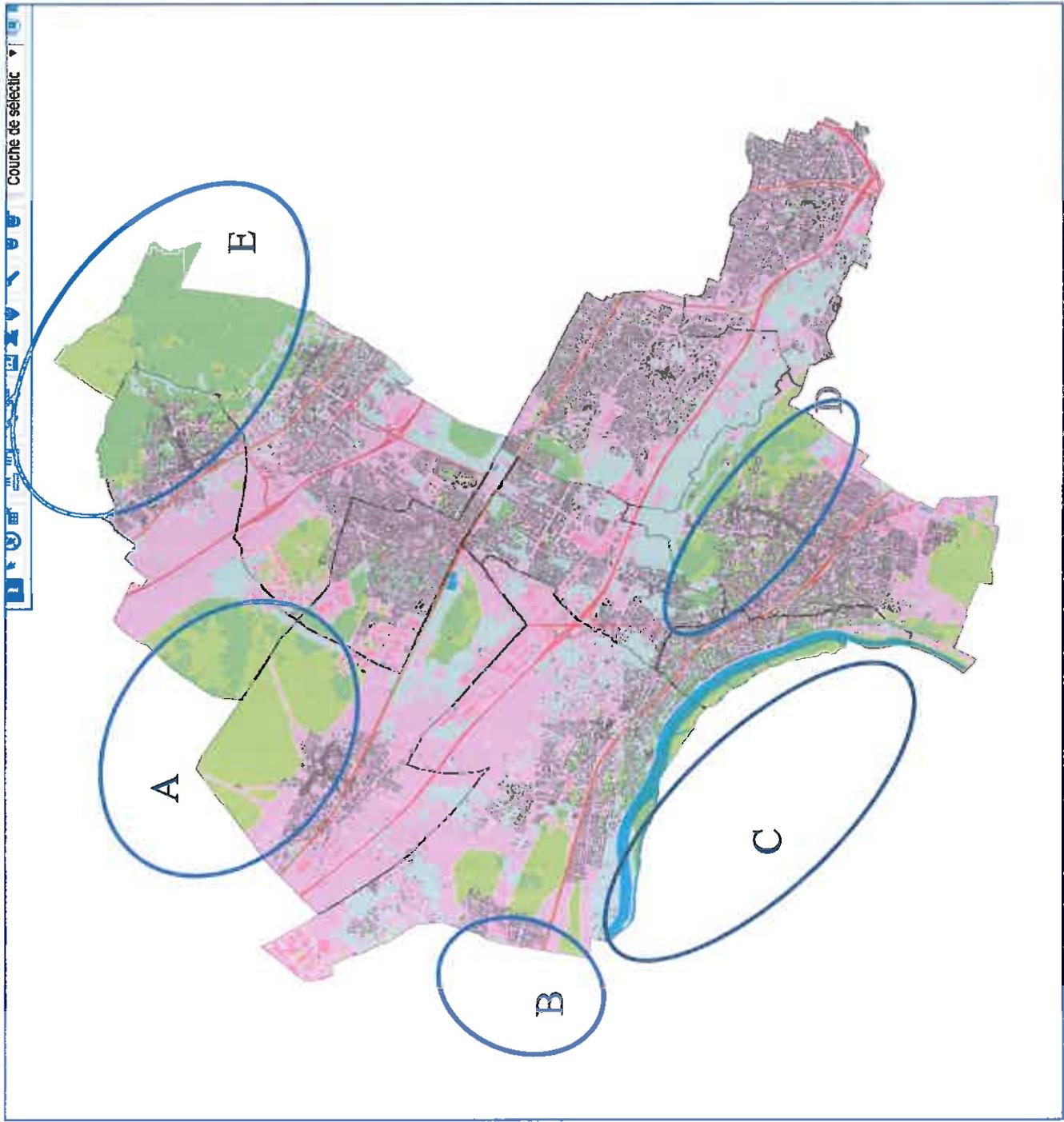
Lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes véhiculent une fonction d'agrément. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- un environnement acoustique singulier (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons, présence de sons appréciés : sons naturels, humains),
- et plus largement un cadre agréable sur le site et ses pourtours, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activités industrielles, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou d'un espace naturel remarquable (forêt, grand parc...).

Méthodologie de définition des zones calmes potentielles

Pour le présent PPBE, seules les zones présentant un niveau sonore inférieur à 55dB(A) sont considérées pour la détermination de zones calmes.

Les données de niveaux sonores sont croisées avec les espaces verts publics (parcs et jardins, zones naturelles protégées), afin que les zones calmes définies soient accessibles à tous et de taille significative. L'impact des futurs projets d'aménagement est aussi pris en compte et permet la définition de futures zones calmes potentielles, comme identifiées sur la carte 7. Aussi, l'accessibilité du site et d'autres facteurs perceptifs, autres qu'acoustiques, entrent en considération dans l'appréciation d'une zone calme : végétation, paysage, esthétique, propreté, luminosité, sécurité, usage.



Légende

- Habitats
- Bâtiments d'enseignement et de santé
- Bâtiments industriels
- Routes primaires
- Voies ferrées
- Végétation

Carte de zones de bruit

- < 55 dB
- > 55 dB

Source : BD TOPO© IGN, WebSIG de BruitParif
 Création : CA Le Parisis
 Date : juillet 2014

Carte 7 : Synthèse des zones calmes potentielles

| Description de la zone calme | | Critères qualitatifs |
|------------------------------|---|--|
| A | Plaine agricole de Pierrelaye | Parcelles et chemins agricoles. Lieu de promenade. |
| B | Bois des Bayonnes et bois de l'Orme Brûle | Lieu de promenade. |
| C | Quais de Seine | Lieu de promenade partiellement aménagé. Bords de Seine. |
| D | Domaine régional des Buttes du Parisis | Buttes boisées du Parisis. Lieu de promenade. Site historique du Fort de Cormeilles. |
| E | Forêt domaniale de Montmorency | Lieu de promenade. |

Tableau 13 : Description des zones calmes

Ces zones identifiées présentent un niveau sonore inférieur à 55dB(A), toutes sources de bruit confondues. Les spécificités du territoire du Parisis font que les zones calmes identifiées sur le territoire correspondent majoritairement à de grandes zones naturelles ainsi qu'à certains secteurs urbains relativement préservés des nuisances sonores.

Zones A et B : La Plaine de Pierrelaye-Bessancourt

La Plaine de Pierrelaye-Bessancourt représente un élément important de respiration agricole au cœur de cette zone dense du Val-d'Oise. Cette Plaine représente 2 000 hectares et s'étend sur les communes de Bessancourt, Frépillon, Herblay, Méry-sur-Oise, Pierrelaye, Saint-Ouen l'Aumône et Taverny.

Afin de redonner une valeur et une lisibilité à cet espace, sa mutation est aujourd'hui à l'étude compte-tenu de l'importante pollution des sols que la Plaine a connue. Cette requalification s'inscrit dans un projet global d'aménagement labellisé Grand Paris en février 2012, qui prévoit la création d'une forêt de 1 000 hectares et la construction de 6 000 à 8 000 logements.

Zone C : Les quais de Seine

Les communes de Cormeilles-en-Parisis, La Frette-sur-Seine et Herblay disposent d'un linéaire de berges de Seine en rive droite respectivement d'environ 800 m, 3 000 m et 3 500 m, soit plus de 7 km.

En rive gauche, l'île d'Herblay et le linéaire longeant la station d'épuration d'Achères représentent environ 5 km de berges peu accessibles mais préservées en zone naturelle.

Ce site constitue un patrimoine remarquable pour le territoire du Parisis, qui accueille déjà en rive droite diverses fonctionnalités.

Afin d'améliorer l'accessibilité et les usages de ces quais par le public, les communes d'Herblay et de La Frette-sur-Seine continuent l'aménagement paysager de cet espace et le développement des activités de tourisme fluvial et de loisirs (base nautique, embarcadères...), et le développement des modes de cheminements (automobiles, piétonnes, cyclables).

A proximité de la base de loisirs René Cholet à La Frette-sur-Seine, la commune prévoit de créer un nouveau pôle de logements favorisant la mixité sociale.

La partie cormeillaise du linéaire de berges de Seine est à ce jour fermée au public car elle reste de la propriété de la cimenterie Lafarge dont la démolition est programmée à l'horizon 2018. La commune de Cormeilles-en-Parisis prévoit alors de développer l'attractivité de ses bords de Seine et la reconquête des chemins de halage pour la promenade.

Zone D : Le domaine régional des Buttes du Parisis

En partenariat avec l'Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France (AEV), la Communauté d'Agglomération contribue à la préservation de ce massif forestier défini d'intérêt communautaire et contribuant à la Ceinture verte régionale. L'AEV entreprend les aménagements pour l'amélioration de l'accueil du public sur les Buttes du Parisis, par :

- l'installation de mobilier d'accueil et de signalétique,
- la création de chemins de promenades (chemin des crêtes avec création de belvédères),
- la renaturation et la reconquête de sites (notamment l'ancienne carrière Placoplatre) pour les ouvrir à la promenade.

Ce domaine régional comprend aussi une propriété départementale, le Parc Schlumberger qui est géré par la Communauté d'Agglomération. Ce Parc représente près de huit hectares sur le coteau qui domine la Seine. L'aménagement paysager, les nombreuses essences d'arbres et les jeux pour enfants en font un Parc d'une grande richesse.

Zone E : La forêt domaniale de Montmorency

La forêt de Montmorency s'étend sur 1 972 hectares au centre du Val d'Oise, dont environ 300 hectares sont situés sur le territoire du Parisis. Elle appartient à l'Etat et est gérée par l'Office National des Forêts (ONF). Ce massif forestier est aménagé pour diverses activités mais reste un espace protégé.

Perspectives :

La Communauté d'Agglomération, ses communes membres et ses partenaires contribuent à la préservation de ces espaces privilégiés en s'inscrivant notamment dans la politique régionale de préservation et de restauration de la Ceinture verte de la Région Ile-de-France dont les objectifs sont traduits dans le Schéma Directeur (SDRIF) et le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). A ce titre, le territoire du Parisis est identifié comme un maillon fort de cette trame verte qu'il s'agit de préserver et de renforcer pour assurer les liaisons avec les grands massifs forestiers de Saint Germain-en-Laye et de Montmorency.

4. Bilan des actions des gestionnaires d'infrastructures

Dans le cadre de l'élaboration du présent projet de PPBE, les gestionnaires d'infrastructures ont été consultés afin d'établir un bilan des actions réalisées ces dix dernières années et prévues ces cinq prochaines années (2005-2020). Ce bilan fait l'état des lieux des mesures prises par les gestionnaires qui, de manière directe ou indirecte, induisent une réduction de la nuisance sonore.

4.1. Actions sur le bruit routier

Traitement des zones à enjeux du réseau routier national

La Direction Départementale des Territoires (DDT) du Val-d'Oise, en sa qualité de gestionnaire des infrastructures routières nationales et des autoroutes, a approuvé le « PPBE Etat » le 3 octobre 2012.

Ce document est mis à la disposition du public sur le site de la Préfecture du Val-d'Oise :

<http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/PPBE>

Le réseau autoroutier du Parisis composé de l'A 15 et 115 génère 23 points noirs de bruit potentiels :

| Commune | Adresse | Source du bruit | Exposition | Nombre d'habitants concernés |
|--------------------------------------|------------------------------|-----------------|------------------|------------------------------|
| Herblay | 46, rue de la Marne | A15 | Mono-exposition | 3 |
| Montigny-lès-Cormelles | 62, rue du Général de Gaulle | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | Rue Marceau Colin (AAGDV) | A15 | Mono-exposition | 2 |
| Pierrelaye | 3, route d'Eragny | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 5, route d'Eragny | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 7, route d'Eragny | A15 | Mono-exposition | 3 |
| Sannois | 5 rue de la Vieille Voie | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 5 chemin es Rayés | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 27 rue du Puits Gohier | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 5 ter rue du Puits Gohier | A15 | Mono-exposition | 10 |
| | 28 rue Hippolyte Jamot | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 33 rue Hippolyte Jamot | A15 | Mono-exposition | 15 |
| | 6 rue Félix et Roger Pozzi | A15 | Mono-exposition | 20 |
| | 3 et 5 rue Saint Denis | A15 | Mono-exposition | 55 |
| | 5 Villa Giraud | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 5 bis Villa Giraud | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 7 Villa Giraud | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | 8 rue des Cloviers | A15 | Mono-exposition | 3 |
| | Rue de Bellevue | A15/ D909 | Multi-exposition | 101 |
| | 79 boulevard Gabriel Péri | A15/ D909 | Multi-exposition | 25 |
| | 77 boulevard Gabriel Péri | A15/ D909 | Multi-exposition | 3 |
| | 12 chemin des Rayés | A15 | Mono-exposition | 3 |
| Rue Carnot (Ecole maternelle Carnot) | A15 | Mono-exposition | 8 | |

Tableau 14 : Points noirs de bruit aux abords de l'autoroute A15

Pour cinq points noirs situés à Montigny-lès-Cormeilles et Sannois, des diagnostics acoustiques seront réalisés par la DDT courant 2014 et consisteront en la pose de sonomètres sur la façade des bâtiments et la réalisation de mesures ponctuelles dans différents appartements. Les résultats obtenus par le biais de cette étude permettront d'une part de mesurer précisément les niveaux d'exposition au bruit auxquels sont soumis ces bâtiments et d'autre part de suggérer des solutions techniques à mettre en place pour réduire l'impact des nuisances sonores générées. Les 18 points noirs restant ont fait l'objet d'une étude acoustique mandatée par la DDT et réalisée en 2013. Cette étude a permis de vérifier la modélisation acoustique du niveau sonore issue de la cartographie stratégique du bruit arrêtée le 3 septembre 2008. Sur les 18 bâtiments ainsi étudiés, seuls 4 subissent des nuisances d'un niveau supérieur aux seuils réglementaires. Afin de remédier aux nuisances subies par les habitants, il est préconisé un isolement de façade que la DDT inscrira au plan d'action du PPBE de 2^{ème} échéance.

Pour la résorption de ces nuisances sonores, la DDT a entrepris sur ces dix dernières années deux opérations de requalification et de création de protections phoniques sur la commune de Sannois. Ces travaux ont permis de traiter au total 3511 logements, 12 établissements d'enseignement, un établissement de soins et un établissement d'action sociale. Sur la commune de Taverny, une opération de couverture sur une longueur de 500 mètres de l'A 115 a également permis de traiter 91 logements.

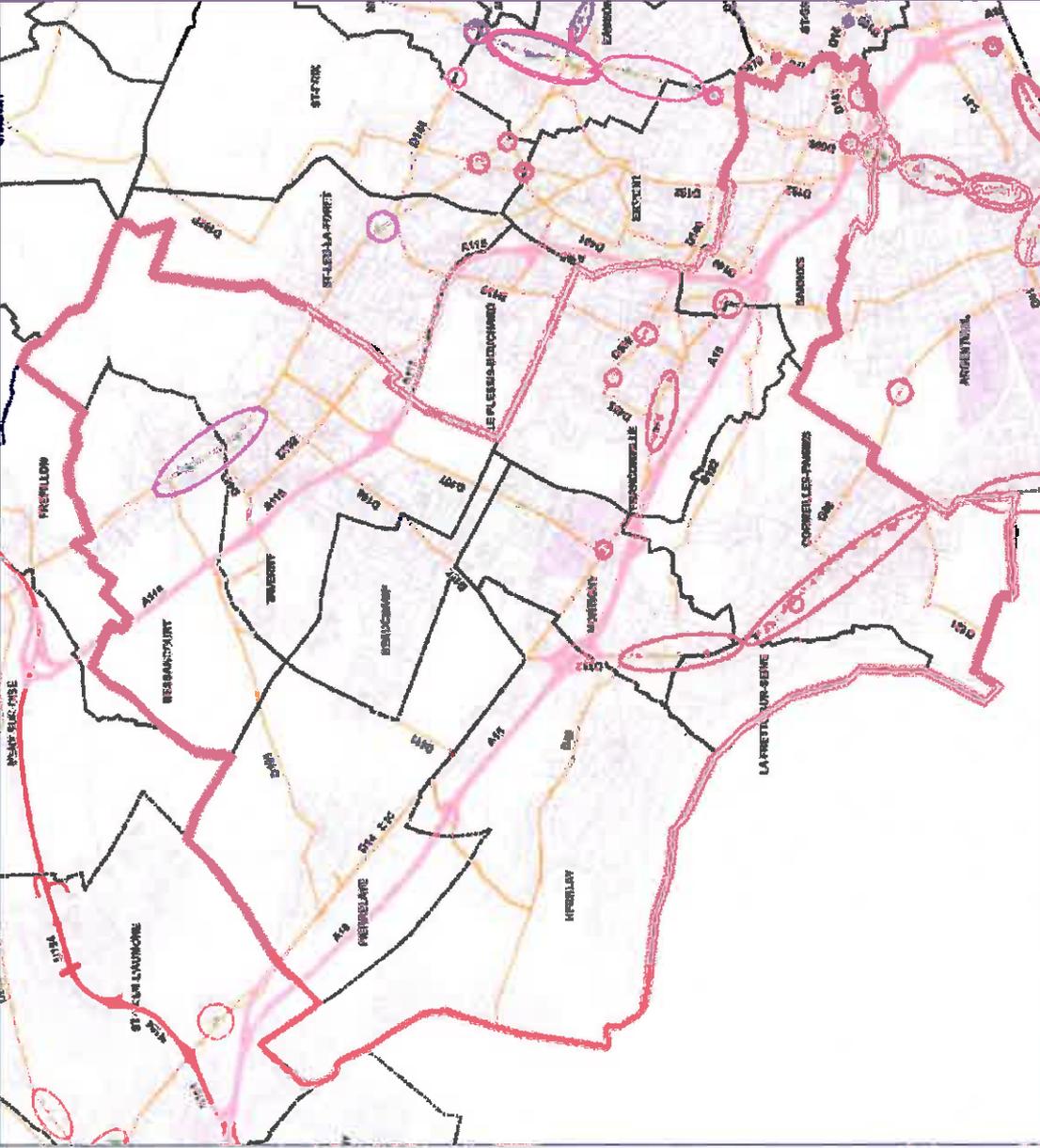
La DDT poursuit les études acoustiques commandées par la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, afin d'analyser le contexte et la pertinence acoustique des projets de couverture de l'autoroute A15 réclamés localement.

Traitement des zones à enjeux du réseau routier départemental

Le Conseil général du Val-d'Oise, en sa qualité de gestionnaire des infrastructures routières départementales, a l'obligation de publier son PPBE pour les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 000 000 véhicules par an (soit 8 200 véhicules / jour). Lors de sa séance du 22 mars 2013, l'Assemblée départementale a définitivement approuvé son Plan de Prévention du Bruit sur Routes Départementales (PPBRD) suite à une mise à disposition du public du 15 octobre au 17 décembre 2012. Le PPBRD – Val-d'Oise est consultable sur le site du Département : <http://www.valdoise.fr/10226-le-plan-de-prevention-du-bruit-sur-les-routes-departementales.htm>

Sur le territoire du Parisis, le Conseil général identifie des zones critiques de bruit sur les routes départementales suivantes :

- RD 928 à Bessancourt et Taverny,
- RD 392 à Montigny-lès-Cormeilles, La Frette-sur-Seine et Cormeilles-en-Parisis,
- RD 14 et RD 508 à Franconville,
- RD 909 et le Bd intercommunal du Parisis à Sannois.



Légende

- Secteur d'étude :**
- Limite communale
 - BLM
- D'après le Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) :**
- Zones Urbaines Sensibles
 - Mer Zones Urbaines Sensibles
- Type de voirie :**
- Autoroutes
 - Routes Nationales
 - Routes Départementales
 - Voies Communales
- Nombre d'habitants par bâtiment :**
- TRÈS FAIBLE (< 5 hab)
 - FAIBLE (5 à 20 hab)
 - MOYEN (20 à 50 hab)
 - IMPORTANT (>50 hab)
- Points Noirs Bruit :**
- Schéma 1 : Habitations exposées à un niveau de bruit nocturne supérieur au seuil L_{night} 65(A)
 - don des habitations également exposées à un niveau de bruit diurne supérieur au seuil L_d
 - Schéma 2 : habitations exposées uniquement à un niveau de bruit diurne supérieur au seuil L_d 65
 - Schéma 3 : Bâtimens scolaires exposés à un niveau de bruit diurne supérieur au seuil L_d 65-68 d

Source : Extrait du PPBRD – Carte de synthèse des zones critiques de bruit, CG du Val-d'Oise, Direction de la programmation et des études routières – Approuvé le 22 mars 2013.

Carte 8 : Carte de synthèse des zones de bruit critiques extraite du plan de prévention du bruit sur routes départementales

Un programme d'actions pour la résorption des points noirs de bruit dans le Département du Val-d'Oise a été formulé. Il comprend notamment :

- des actions sur les caractéristiques des infrastructures : réalisation de revêtements de chaussée constitués d'enrobés peu bruyants, aménagement d'écrans et merlons de protection phonique,
- des actions sur l'organisation des flux de déplacements : mise en œuvre de plans de circulation permettant de réorganiser les flux de déplacements et de modérer la vitesse (zone 30, développement de transports en commun et de voies cyclables, restriction de circulation...),
- des actions sur l'isolation du bâti par des travaux d'insonorisation de façade.

Traitement des zones à enjeux des réseaux routiers communaux

De nombreuses actions et travaux qui permettent de réduire directement ou indirectement les nuisances sonores peuvent être classifiées comme suit :

| | Actions |
|--|--|
| Actions de maîtrise du trafic | Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) |
| | Développement des transports en communs (navettes minibus électriques, sites propres...) |
| | Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques |
| | Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters) |
| | Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc.) |
| Actions sur les vitesses de circulation | Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) |
| | Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre |
| | Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires |
| | Mise en œuvre d' « ondes vertes » modérantes |
| | Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...) |
| Actions sur les revêtements de chaussée | Changement de pavés pour des revêtements bitumineux |
| | Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...) |
| | Mise en place de revêtements acoustiques |
| Actions de limitation de la propagation du bruit | Talus de terre et merlons |
| | Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur) |
| | Merlons |
| | Couvertures ou semi-couvertures |
| Opérations de traitement acoustique des façades | Isolation de façades |
| | Changement des huisseries |
| | Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) |
| Actions de lutte contre les comportements inciviques | Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille suffisant) |
| | Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, affiches...) |
| | Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores |
| | Campagne de sensibilisation sur l'usage modéré des avertisseurs sonores |
| | Actions de promotion des pratiques d'écoconduite (notamment pour les agents des services communaux) |

Tableau 15 : Catégories d'actions et travaux pour une réduction des nuisances induites par le bruit routier

Sur la base de ce tableau, la Communauté d'Agglomération a sollicité ses dix communes membres, en leur qualité de gestionnaire du réseau routier communal, pour établir une synthèse des actions menées et programmées. Certaines voiries communales ont été transférées à la Communauté d'Agglomération qui en assure alors la gestion et la réfection si nécessaire.

L'ensemble des actions des collectivités locales du territoire est ainsi répertorié en annexe n°2 du présent PPBE.

Il est à noter que pour l'information du public, BruitParif met à disposition des publications et fiches pratiques concernant les diverses mesures de réduction du bruit routier :

http://www.bruitparif.fr/ressource/fiches-pratiques/agir-contre-le-bruit-routier#.U9uMafI_ukE

4.2. Actions sur le bruit du trafic ferroviaire

L'autorité compétente pour l'élaboration des cartes stratégiques du bruit pour les grandes infrastructures de transport, dont le réseau ferroviaire national, sont les services de l'Etat. Ces cartes sont réalisées par le réseau des centres d'études techniques de l'équipement (CETE) sur commande centrale de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, à la Direction des Infrastructures de Transports (DGITM/DIT), pour le compte des Préfets de Département.

L'autorité compétente pour l'élaboration des PPBE des infrastructures du réseau ferré national est la DDT, sous l'autorité du Préfet. L'ensemble des acteurs du réseau national, dont RFF, est convié à participer à des comités techniques de suivi départementaux.

RFF désigne et classe les lignes ferrées du Parisis selon les niveaux sonores qu'elles induisent. Quatre lignes sont distinguées dans le cadre de l'observatoire du bruit et de l'identification des points noirs de bruit potentiels ferroviaires :

- Ligne 328 000 : ligne d'Ermont-Eaubonne à Valmondois, ligne H, desservant les gares de Besancourt, Vaucelles et Taverny,
- Ligne 330000 : ligne de Saint-Denis à Dieppe, ligne Transilien H et RER C, desservant les gares de Franconville, Montigny-Lès-Cormeilles, Beauchamp et Pierrelaye,
- Ligne 334000 : ligne de Paris – Saint-Lazare à Mantes-station par Conflans-Sainte-Honorine, ligne Transilien J, desservant les gares de Cormeilles-en-Parisis, La Frette-sur-Seine et Herblay,
- Ligne 334900 : Ligne de Paris-Saint-Lazare à Ermont-Eaubonne, ligne Transilien J desservant la gare de Sannois.

Classement sonore des voies ferroviaires

Cinq catégories pour le classement sonore des infrastructures de transports terrestres sont définies en fonction des niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes par l'arrêté du 30 mai 1996 comme suit :

| LAeq (6 h-22 h) en dB(A) | LAeq (22 h-6 h) en dB(A) | Classement sonore |
|--------------------------|--------------------------|-------------------|
| L > 84 | L > 79 | 1 |
| 79 < L ≤ 84 | 74 < L ≤ 79 | 2 |
| 73 < L ≤ 79 | 68 < L ≤ 74 | 3 |
| 68 < L ≤ 73 | 63 < L ≤ 68 | 4 |
| 63 < L ≤ 68 | 58 < L ≤ 63 | 5 |

Extrait de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Les lignes ferroviaires du Parisis sont classées comme suit :

| Lignes | | | Classement sonore |
|--------------|---|-----------------------|-------------------|
| Ligne 328000 | Desservant les gares de Bessancourt, Vaucelles et Taverny | Transilien H | 3 |
| Ligne 330000 | Desservant les gares de Franconville, Montigny-Beauchamp et Pierrelaye | Transilien H et RER C | 2 |
| Ligne 334000 | Desservant les gares de Cormeilles-en-Parisis, La Frette-Montigny et Herblay, | Transilien J | 1 |
| Ligne 334900 | Desservant la gare de Sannois | Transilien J | 3 |

Tableau 16 : Classement sonore des lignes ferrées du territoire du Parisis

Travaux réalisés ces dix dernières années

Dans le cadre du projet de résorption des points noirs de bruit ferroviaire, une étude acoustique préliminaire a été réalisée sur les deux communes de Pierrelaye et Beauchamp, retenues en tant que sites pilotes. L'étude a conclu qu'il n'y a aucun point noir de bruit ferroviaire sur ces deux communes.

Une étude menée en 2008 sur la ligne H a confirmé l'absence de point noir de bruit ferroviaire sur le territoire du Parisis.

Entre juin 2004 et juin 2006, suite à une expérimentation pilote réalisée sur la ligne RER C, les semelles de freins de fonte ont été remplacées par des semelles en matériaux composites, permettant une baisse de -3 à -6dB(A) des émissions sonores liées à la circulation du matériel. Ces travaux ont été réalisés sur l'ensemble des lignes de Transilien H et J, et de la ligne RER C.

Travaux en cours ou à programmer dans les cinq années à venir

Aucun projet de travaux n'est programmé à ce jour sur le territoire du Parisis. En effet, le plan de résorption des points noirs de bruit se faisant à l'échelle nationale, seuls les points noirs avérés sont traités en priorité pour le plan 2012-2017. Toutefois des travaux de renouvellement de voies et de ballasts auront lieu en 2014 – 2015 sur la commune de Saint-Leu-La-Forêt ; ainsi, les toutes premières habitations de Taverny bénéficieront d'une diminution du niveau sonore.

RFF précise que suite à la réalisation de modélisations fines de terrain sur les lignes 334000 et 334900, il s'avère que les habitations en premier rang sont potentiellement en situation de points noirs de bruit. Cela représente 226 bâtiments sur Herblay, 181 sur Cormeilles-en-Parisis, 140 sur La Frette-sur-Seine et 9 sur Sannois.

De manière générale, les actions prévues pour la résorption des points noirs de bruit sont :

- Concernant l'infrastructure ferrée et les bâtiments, qui relèvent de la responsabilité de RFF : remplacement de voies usagées par des voies neuves, remplacement de rails courts par des rails longs soudés, remplacement des traverses bois par des traverses béton, électrification des voies permettant l'usage de matériels roulant électriques moins bruyants que le matériel à traction thermique, remplacement d'ouvrages métalliques vétustes par des conceptions alliant acier et béton, traitement correctif acoustique particulier pour les ouvrages métalliques encore en place, opérations de meulage des rails pour une solution très locale.
- Concernant le matériel roulant, qui relève de la responsabilité des opérateurs ferroviaires : généralisation des freins par disques sur les remorques et de freins en matériau composite sur les motrices des trains à grande vitesse, nouveau matériel adapté au transport de fret.

A venir : l'enquête publique pour la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors est planifiée par RFF en vue du renforcement du trafic de fret par le mode ferroviaire en provenance des ports de Haute-Normandie via Serqueux-Gisors et Pontoise et à destination notamment de Gennevilliers et Valenton. Ce projet sera prochainement soumis à enquête publique en vue d'une mise en service en 2017-2018. Il représente à terme (horizon 2030) 25 trains de marchandises supplémentaires sur la ligne J, moitié transitant de jour et moitié transitant de nuit.

Si RFF répond aux objectifs nationaux issus des lois Grenelle de développement du fret ferroviaire, les communes territorialement concernées seront de fait impactées par ce projet.

Aussi, la Communauté d'Agglomération Le Parisis sera particulièrement attentive au cours de l'enquête publique aux éléments constitutifs de ce projet en termes de tracés, de fréquences, de nuisances induites. Elle exigera que des solutions efficaces de réduction des nuisances sonores soient apportées et mises en œuvre au plus tard concomitamment à l'initiation du renforcement du fret.

4.3. Actions sur le bruit aérien

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est en charge de l'élaboration des cartes stratégiques de bruit aérien et du PPBE de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle. Ces cartes sont mises à la disposition du public sur le site du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-cartographie-strategique-du.html>

Le Vice-Président de la Communauté d'Agglomération délégué à l'environnement siège au sein de la Commission Consultative pour l'Environnement (CCE) pour l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle. La CCE constitue l'outil privilégié de concertation entre les représentants des professions de l'aéronautique, des collectivités et des associations de riverains, de protection de l'environnement et du cadre de vie. La CCE est consultée sur les questions relatives à l'aménagement et à l'exploitation de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle, qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement, et notamment les nuisances sonores.

Les actions de lutte contre le bruit aérien peuvent porter sur :

- La limitation du bruit à la source : recherche de meilleures technologies pour les avions, politique de renouvellement des flottes,

- La gestion des mouvements d'appareils : circonscription des trajectoires d'aéronefs, relèvements des trajectoires d'approche, procédures d'atterrissage à moindre bruit, application de couvre-feux et de limitations de trafic,
- La protection des riverains : actions curatives et préventives en matière d'urbanisme, aide à l'insonorisation des logements des riverains situés à l'intérieur du plan de gêne sonore (PGS) assurée par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) financée par les compagnies aériennes, prise en compte et anticipation du développement de l'activité aérienne, extension des infrastructures et éventuelles modifications des procédures de circulation aérienne.

De plus, la Communauté d'Agglomération adhère à l'APELNA, Association des Communes d'Ile-de-France pour la Protection de l'Environnement et la Limitation des Nuisances Aériennes. Elle fédère de nombreuses communes du centre du Val-d'Oise qui sont impactées par les nuisances générées par cet aéroport. Elle a pour objet de représenter les communes pour la protection de l'environnement en général et la limitation des nuisances aériennes en particulier, d'agir auprès de tout organisme public ou privé et d'entreprendre éventuellement toute action en justice. Elle émet de plus des avis sur les différents projets de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle et formule de nouvelles propositions visant la réduction des nuisances sonores à la CCE et autres instances décisionnelles.

4.4. Actions sur le bruit des infrastructures industrielles

Le Code de l'environnement fonde les dispositions relatives à la législation sur les installations classées et précise les conditions d'autorisation d'exploiter et de contrôle de ces installations. Cette mission a été confiée au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. Sous l'autorité du Préfet, l'Inspection est assurée principalement par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France (DRIEE) pour la majorité des établissements industriels.

L'Inspection exerce des missions de police environnementale auprès des établissements industriels et agricoles. Ces missions visent à prévenir et à réduire les dangers et les nuisances liés aux installations afin de protéger les personnes, l'environnement et la santé publique.

Les collectivités locales restent les interlocuteurs privilégiés des riverains pouvant subir des nuisances sonores dues à une activité industrielle. Elles défendent alors la préservation du cadre de vie de leurs administrés en faisant le lien avec les services de l'Etat.

A l'exemple d'une démarche de Franconville : Une chaufferie urbaine a fait l'objet en 2012 de plaintes de la part des habitations riveraines. Après plusieurs réunions de concertation entre exploitant, syndic de copropriété, riverains et mairie, les analyses acoustiques mises en œuvre ont permis de déterminer les solutions à apporter afin de pallier aux désordres. Les travaux correspondants préconisés ont été réalisés et se sont avérés concluants.

La Communauté d'Agglomération Le Parisis, en étroite collaboration avec ses communes membres, se tient à la disposition de ses administrés pour l'étude de toute situation de bruit généré par les infrastructures de transports routiers, ferroviaires, aériens, et des activités industrielles.

5. Plan d'actions

Le présent chapitre vise à apporter des éléments de réflexion pour la mise en œuvre d'actions, en faveur de la réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux prioritaires et de la protection des zones calmes. Ce projet de PPBE n'ayant pas de caractère opposable, seuls les gestionnaires des infrastructures concernées sont en mesure de décider et mettre en œuvre ces actions.

5.1. Pistes d'actions sur les zones prioritaires à traiter

La carte 6 fait état de quatre zones à enjeux pour le bruit de source routière ainsi que de trois zones faisant l'objet d'une multi-exposition au bruit d'origine ferroviaire et routière.

Pour ce premier projet de PPBE, les pistes d'actions identifiées sont issues du bilan des actions arrêtées et programmées par les gestionnaires.

Pour le traitement du bruit routier, elles peuvent être synthétisées comme suit :

- **Actions de maîtrise du trafic : développement de l'offre en transports en commun, création de linéaires de circulations douces, création de pistes et bandes cyclables, suppression de zones de stationnements,**
- **Actions sur les vitesses de circulation : création de zones 30, rétrécissement de voiries, création de passages piétons, giratoires, ralentisseurs,**
- **Actions sur le revêtement de chaussée : actions de maintenance régulière de chaussées, réfection de couches de roulement, reconstruction de voiries et trottoirs,**
- **Actions de limitation de la propagation du bruit : aménagements d'écrans et merlons de protection phonique,**
- **Opérations acoustiques des façades : changement d'huisseries et fenêtres des établissements sensibles, travaux d'insonorisation de façades, études sonométriques aux façades des bâtiments situés en zones à enjeux.**

La sélection et la mise en œuvre des pistes d'actions devront faire l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs et gestionnaires concernés. Elles devront être mises en œuvre prioritairement sur les zones à enjeux.

Toutes sources de bruit confondues, par sa représentation dans les instances décisionnelles et les comités techniques, la Communauté d'Agglomération continuera de préserver le cadre de vie de son territoire.

Une mise en cohérence entre ces zones à enjeux identifiées et les projets d'aménagement à venir doit préalablement être réalisée, afin de mener une approche intégrée aux projets communaux.

5.2. Pistes d'actions préventives sur les zones de conflit potentiel

La prévention du bruit dans l'environnement intervient en amont de l'aménagement du territoire, au moment des choix d'urbanisation. Les stratégies de planification urbaine sont définies et inscrites dans les documents d'orientations stratégiques applicables sur le territoire. Ces documents constituent alors, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Dans le cadre d'une stratégie de lutte contre les nuisances sonores, les documents stratégiques sont examinés pour :

- d'une part, identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite,
- d'autre part, s'assurer de la meilleure cohérence possible entre les priorités d'actions du PPBE et les axes préconisés dans les documents de planification, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Les documents de planification et d'urbanisme : SDRIF, SCoT et PLU

Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la Région Île-de-France. Il vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région. Il préconise des actions pour :

- corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la Région,
- coordonner l'offre de déplacement,
- préserver les zones rurales et naturelles.

L'Île-de-France est la seule région dans laquelle la loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (loi SRU) de 2000 a maintenu une planification à l'échelle de la région, par l'établissement du SDRIF.

Le SDRIF en vigueur a été adopté par le conseil régional le 18 octobre 2013 et approuvé par l'État le 27 décembre 2013. Il est mis à la disposition du public sur le site web de la Région Ile-de-France :

<http://www.iledefrance.fr/competence/schema-directeur-region>

La question des nuisances sonores est prise en considération dans ce document au travers des préconisations suivantes:

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

En Ile-de-France, les documents locaux d'urbanisme sont :

- le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), qui affine ces principes au niveau de plusieurs (deux ou plus) territoires intercommunaux,
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU), qui détermine, à l'échelle communale ou intercommunale, pour chaque propriété, les règles d'urbanisme définissant les modalités de mise en œuvre des orientations du SDRIF.

À ce jour, la Communauté d'Agglomération Le Parisis n'a pas élaboré de SCoT, document cadre élaboré à l'échelle intercommunale. En effet, compte-tenu des modifications des périmètres intercommunaux à venir, la démarche de SCoT - obligatoirement pluri-intercommunale - ne peut être engagée à court terme.

Toutefois, elle s'engage au travers d'études urbaines de secteur dans la planification de l'aménagement de son territoire. Une étude sur un secteur large autour de la RD 14 sera menée sur la période 2015-2016. Elle vise à construire un véritable projet de territoire qui, sur ce secteur commercial, répondra à des enjeux de développement et d'attractivité ainsi qu'aux problématiques de nuisances et de dysfonctionnements induits.

Le PLU est un document stratégique et opérationnel ayant une portée juridique, pour la définition et la mise en œuvre des politiques urbaines à l'échelle communale ou intercommunale. Il présente le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) qui exprime les éléments du projet communal sur lesquels la commune souhaite s'engager et définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

À ce jour, la Communauté d'Agglomération Le Parisis ne dispose pas de la compétence d'élaboration d'un PLU intercommunal. Ce sont les dix communes du Parisis qui élaborent chacune leur PLU. Ces derniers rappellent l'arrêté préfectoral relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. De plus, le PEB Paris-Charles de Gaulle y est annexé.

Les documents de planification des déplacements : PDU, PLD

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) doit contribuer en priorité à réduire la place et l'usage de la voiture en ville, à développer les transports collectifs et les modes de déplacement de proximité, comme la marche et le vélo, et à mieux organiser le transport et la livraison des marchandises. Il vise à un meilleur équilibre entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé des individus. Il est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

En Ile-de-France, le PDUIF 2000 a été révisé pour intégrer les enjeux du Grand Paris. Ainsi, le PDUIF a été définitivement approuvé le 19 juin 2014 ; il est mis à la disposition du public sur le site web du STIF : <http://pdu.stif.info/-Les-defis-et-le-plan-d-actions-.html>

Il propose une stratégie autour de neuf grands défis (tableau 17), déclinés en trente-quatre actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020, tout en réduisant de 20% les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet de PDUIF comprend aussi la liste des projets de transports collectifs prévus d'ici 2020, des recommandations en terme de partage multimodal de la voirie, de circulation et de stationnement, afin de favoriser la pratique de la marche et du vélo et de limiter le développement de l'usage de la voiture.

| Défis du projet de PDUIF | Causes de la réduction de la nuisance sonore |
|---|--|
| Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs | Densification et aménagement autour des pôles gare et axes de transports en commun => Réduction des véhicules en circulation. |
| Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs, | Augmenter l'offre de transports ferrés, de bus pour les usagers et aménager des pôles multimodaux pour diminuer la dépendance aux modes de transports individuels => Réduction des véhicules en circulation. |
| Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements, et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo, | Donner la priorité aux modes actifs de déplacement, avec notamment le partage des voies => Réduction de la vitesse de circulation et réduction des véhicules en circulation. |
| Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés, | Encadrement du stationnement et optimisation de l'exploitation routière => Réduction des véhicules en circulation et réduction de la congestion routière. |
| Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements, | Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et l'information des usagers => Réduction des véhicules en circulation. |
| Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train, | Développer les sites à vocation logistique pour le transport de marchandises par le fer et les voies d'eau => Réduction des véhicules en circulation. |
| Défi 8 : Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du nouveau PDUIF, | Responsabilisation et engagement de nombreux acteurs notamment les collectivités, gestionnaires d'infrastructures et transporteurs. |
| Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements. | Sensibiliser les particuliers et entreprises aux modes de déplacements respectueux de l'environnement et de la santé => Réduction des véhicules en circulation. |

Tableau 17 : Liste des défis du projet de Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France en faveur de la lutte contre la nuisance sonore

Le Plan Local des Déplacements est une déclinaison locale du PDU. A ce jour, la Communauté d'Agglomération Le Parisis n'a pas encore élaboré de PLD, dans l'attente d'une stabilisation des périmètres intercommunaux.

Toutefois, la Communauté d'Agglomération, compétente pour l'organisation des transports urbains et des circulations douces, s'engage dans une démarche d'amélioration et de rationalisation des dessertes du réseau de bus du Parisis et initiera à court terme l'élaboration d'un Schéma Directeur des pistes cyclables.

Document de planification en matière d'habitat : PLH

Le Plan Local d'Habitat (PLH) est un document d'élaboration et de mise en œuvre des politiques locales de l'habitat qui définit les principes et les objectifs visant à la mise en œuvre du droit au logement et favorisant la mixité sociale par une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement entre les communes et les quartiers d'une même commune. Par délibération du 27 mai 2013, le Conseil communautaire de l'Agglomération du Parisis a lancé la procédure d'élaboration du PLH.

5.3. Pistes d'actions de préservation des zones calmes

Des préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- Limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures,
- Apaiser les circulations existantes alentours et mettre en place des moyens renforcés de lutte contre les émergences de bruit liées aux passages de deux-roues motorisés bruyants, livraisons...
- Prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU,
- Indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter,
- Si la zone retenue est un espace vert, veiller à une utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts, opter pour des matériels non bruyants, électriques lorsque cela est possible,
- Suivre dans le temps l'évolution sonore dans la zone considérée.

De la même manière que pour les zones à enjeux, une mise en cohérence entre ces zones calmes identifiées et les projets d'aménagement à venir doit préalablement être réalisée, afin de mener une approche intégrée aux projets communaux.

5.4. Suivi et évaluation du plan d'actions

Dans la mesure où des actions seront envisagées par les gestionnaires, elles feront l'objet d'objectifs qualitatifs et quantitatifs. Une démarche de suivi et d'évaluation devra être mise en place.

Amélioration de la connaissance du bruit

Afin d'améliorer sa connaissance du bruit sur le territoire, la Communauté d'Agglomération Le Parisis engage en 2014 une analyse de ses besoins pour la mise en place d'un système d'information géographique (SIG). Le SIG permettra de mettre en parallèle les cartes stratégiques du bruit et les enjeux et objectifs des différents documents de planification. Un tel outil permettra d'améliorer la connaissance et la prise en compte des enjeux liés à la localisation des établissements sensibles, à la nuisance sonore dans le cadre de projet d'aménagement et de travaux.

Suivi du plan d'actions

Le suivi des actions arrêtées et réalisées par les gestionnaires et acteurs du territoire sera assuré, en prévision de la révision du PPBE tous les cinq ans. Une démarche de suivi (indicateur de réalisation) et d'évaluation (indicateurs de résultats et d'impacts) des actions pourra être mise en place.

Des éléments de suivi ont été définis et sont listés dans le tableau 18. Le suivi permet d'affirmer que la mise en œuvre de la mesure a été effective, de juger de l'utilisation adéquate des moyens et ressources à sa disposition. L'évaluation permet de déterminer l'effet immédiat de l'action, et de voir si les objectifs sont atteints (effets des interventions sur les niveaux sonores...).

| But | Indicateur de suivi | Acteurs concernés |
|---|--|---|
| Implication de la Communauté d'Agglomération Le Parisis dans les PPBE des autres organismes présents sur le territoire | | |
| Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires du territoire | Nombre d'échanges, de rencontres, montage de projets... | Communes, gestionnaires et entités obligées en matière de lutte contre le bruit (RFF, DGAC, CG, DDT, DRIEE) |
| Suivi de la mise en place des actions | | |
| Suivi des actions | Nombre d'actions projetées | Communes et gestionnaires |
| | Nombre d'actions finalisées / nombre prévu dans le PPBE | Communes et gestionnaires |
| | Variation des surfaces de zones dépassant les valeurs réglementaires | Communes et gestionnaires |
| Meilleure prise en compte de la problématique du bruit lors des opérations d'aménagement | Pourcentage d'interventions d'un acousticien lors de la définition des projets | Communes et gestionnaires |
| | Nombre de personnes sensibilisées au bruit (information des personnels) | Communes et gestionnaires |
| | Modélisation de l'impact du bruit sur les projets d'habitation | Communes et gestionnaires |
| Opérations effectuées sur les nouveaux logements | Prise en compte de l'acoustique dans les cahiers des charges (isolation, orientation du bâti, etc.). | Communes et gestionnaires |
| Suivi quantitatif de l'impact des actions | | |
| Suivi de l'impact d'une action sur la population exposée en façade | Le nombre d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites | Gestionnaires |
| | Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites | Gestionnaires |
| | Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures | Gestionnaires |
| | Linéaire de voies traitées en termes de revêtement et/ou vitesse | Gestionnaires |
| Préservation et amélioration des zones calmes | Reconnaissance et délimitation des zones calmes | Communes et CA Le Parisis |
| | Nombre d'actions menées dans les zones calmes (communication, affichage, règlement) | Communes, CA Le Parisis et gestionnaires |
| Suivi qualitatif de l'impact des actions | | |
| Communication sur les actions | Nombre d'articles relatifs au PPBE du Parisis ou au bruit dans l'environnement | CA Le Parisis |
| Plaintes | Suivi du nombre de plaintes liées aux bruits environnementaux | Communes, CA Le Parisis, population |

Tableau 18 : Eléments pour le suivi de la réalisation des actions du PPBE

6. Annexes

6.1. Annexe n°1 : Glossaire

Indicateurs Lden et Ln :

Le niveau sonore sur une carte de bruit est représenté à partir d'indicateurs réglementaires : le "Ln" (Level night) et le "Lden" (Level day-evening-night) qui sont des indicateurs harmonisés à l'échelle européenne.

Le Ln est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h).

Le Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour. Les niveaux sonores sont évalués en décibels "pondérés A", dB(A), et moyennés sur une année de référence.

Point Noir de Bruit :

Un PNB est un bâtiment sensible respectant le critère d'antériorité et localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) dont les niveaux sonores en façade, résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transport terrestres du réseau routier ou ferroviaire dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites suivantes à savoir :

- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) le jour (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit routier
- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 73 dB(A) de jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit du trafic ferroviaire

Un bâtiment sensible peut être un bâtiment à usage d'habitation ou un établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de PNB les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985.
 - Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2^{ème} de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanismes opposables

- Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable
- Mise en service de l'infrastructure
- Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux susnommés.

On notera aussi que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

6.2. Annexe n°2 : Synthèse des actions menées et prévues pour le traitement des zones à enjeux des réseaux routiers communaux

Réseau routier communal de Beauchamp

| Intitulé | Date de réalisation | Localisation | Description de l'action | Coût estimé |
|--|---------------------|---|--|-------------|
| Actions sur les vitesses de circulation | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse | | | Action portant sur l'ensemble des voies communales concernées par une limitation à 50km/h. | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | | - Avenue Denis Papin - Avenue Anatole France - Avenue des Marronniers | Aménagement de plusieurs zones à 30 km/h. | |
| Aménagements ponctuels de voirie | | | Aménagement de zones à 30 km/h via la création de plateaux surélevés. | |
| Opérations de traitement acoustique des façades | | | | |
| Changement des huisseries | 2012 | Ecole Pasteur, 13, avenue Pierre Curie | | 30 000 € |
| Actions de lutte contre les comportements inciviques | | | | |
| Campagne de sensibilisation deux-roues | Octobre 2011 | Collège Montesquieu, 190, chaussée Jules César | | |

Réseau routier communal de Franconville

| Intitulé | Date de réalisation | Localisation | Description de l'action | Coût estimé | Gains (dB et population bénéficiaire) |
|--|---------------------|--|---|---|---------------------------------------|
| Actions de maîtrise du trafic | | | | | |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) | de 2003 à 2013 | Mail du Centre (place Maurice Ravel, allée Hector Belioz, Square de Verdun) | Interdiction d'accès aux 2 roues motorisées (arrêté et signalisation) | coût des panneaux : 300 € | population bénéficiaire : 1 200 |
| | de 2003 à 2013 | Mail piéton du Centre Commercial Epine Guyon | Interdiction d'accès aux 2 roues motorisées (arrêté et signalisation) + pose de barrières en chicane + fermeture nocturne | coût des panneaux et barrières : 1 500 € | population bénéficiaire : 1 000 |
| | de 2003 à 2013 | Sur l'ensemble de la Ville | interdiction de la circulation de transit des poids lourds de plus 19T | coût des panneaux : 500 € | population bénéficiaire : 33 000 |
| | de 2003 à 2013 | Sur l'ensemble de la ville | Interdiction du stationnement des poids lourds de plus de 19 T en dehors de la zone réservée à cet effet, rue du capitaine Dreyfus | coût des panneaux : 300 € | population bénéficiaire : 33 000 |
| | de 2003 à 2013 | Espace boisé et plaine du Bois des Ebouloires | Interdiction de la circulation de tous véhicules motorisés | coût des panneaux : 600 € | population bénéficiaire : 33 000 |
| Développement des transports en communs (navettes minibus électriques, sites propres...) | 2010 - 2011 | Voie douce entre la rue du Plessis Bouchard et la rue de la Côte Rôtie | Création d'une voie douce de 460 m, partagée entre bus et deux roues | coût des travaux : 1 285 000 € | population bénéficiaire : 33 000 |
| | de 2003 à 2013 | Sur toute la ville | Développement de l'offre en transport en commun sur les lignes communales 30.03 (nombre d'arrêts augmenté, fréquence augmentée, amplitude horaire augmentée...) | | population bénéficiaire : 33 000 |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc) | depuis 2007 | Sur le quartier limitrophe de la commune du Plessis Bouchard, au nord des voies SNCF | Création d'une ligne de bus intercommunale (Val et Forêts) 30.07 avec XXX arrêt sur la commune | | population bénéficiaire : 3000 |
| | de 2003 à 2013 | Sur toute la ville | Développement des circulations douces cyclistes : linéaire passé de 1 075 à 8 430 m | coût des travaux : environ 20 000 € / an en moyenne | population bénéficiaire : 33 000 |

| Actions sur les vitesses de circulation | | | | | | |
|---|---|--|---|--|--|--|
| de 2003 à 2013 | Sur toute la ville | Création de zones 30 : nombre de zones augmentée à 41 pour un linéaire total de 13015 ml | coût des panneaux et du marquage : 25 000 € | population bénéficiaire : 33 000 | | |
| 2014 | rue Henri Barbusse | création d'une zone 30 sur 140 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 90 | | |
| 2014 | rue du Plessis Bouchard | création d'une zone 30 sur 530 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 500 | | |
| 2015 | rue du Président Doumer | création d'une zone 30 sur 250 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 100 | | |
| 2015 | rue Victor Basch | création d'une zone 30 sur 380 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 1 300 | | |
| 2015 | rue Gabriel Bertin | prolongation de la zone 30 sur 170 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 300 | | |
| 2016 | rue des Folles Entreprise | création d'une zone 30 sur 160 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 1 200 | | |
| 2016 | rue des Morits Rouges | création d'une zone 30 sur 210 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 1 200 | | |
| 2017 | rue de Corse | création d'une zone 30 sur 600 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 192 | | |
| 2017 | rues de Gascogne et Picardie | création d'une zone 30 sur 510 ml | estimation : 1000 € | population bénéficiaire : 375 | | |
| 2004 | carrefour boulevard Rhin et Danube / rue de Taverny | transformation du carrefour classique en giratoire | coût des travaux : 90 000 € par le CG95 | population bénéficiaire : 39 + utilisateurs de la plaine de jeux | | |
| 2004 | rue du Général Leclerc - RD14 | transformation du secteur avec création d'un giratoire (C/C IKEA) | CG95 | population bénéficiaire : 54 | | |
| | rue de l'Orme Saint edme - 3ème avenue | transformation du carrefour à feux en giratoire | CG95 | population bénéficiaire : 500 | | |
| 2003 | rue de l'Orme Saint Edme / rue Victor Basch | transformation du carrefour classique en giratoire | coût des travaux : 100 000 € | population bénéficiaire : 600 + école | | |
| 2003 | rue de l'Orme Saint Edme / rue du bel air | transformation du carrefour classique en giratoire | coût des travaux : 100 000 € | population bénéficiaire : 50 | | |
| 2005 | Chemin Vert des Gratte Bœufs / rue André Citroën | transformation du carrefour classique en giratoire | coût des travaux : 100 000 € | population bénéficiaire : 36 | | |
| 2005 | Chemin Vert des Gratte Bœufs tronçon André Citroën - Frères Braët | création de chicanes sur 170 ml | coût des travaux : 200 000 € | population bénéficiaire : 63 | | |
| 2006 | rue André Citroën / entrée C/C le Parisis | transformation du carrefour classique en giratoire | | population bénéficiaire : bureaux C/C | | |
| 2007 | rue du Plessis Bouchard / parking Charles Burger | transformation du carrefour classique en giratoire | CG95 | population bénéficiaire : 72 | | |
| 2009 | place de la Gare / avenue Chanzy | transformation du carrefour classique en giratoire | CG95 | population bénéficiaire : 800 + aire de jeux | | |
| 2009 | place de la République / boulevard Berteaux | transformation du carrefour classique en giratoire | CG95 | population bénéficiaire : 180 | | |

Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre

Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires

| | | | | |
|--------------|--|---|------------------------------|---|
| 2015 /2016 | rue Victor Basch / rue Jean Moulin | transformation du carrefour classique en giratoire | estimation : 75 000 € | population bénéficiaire : 1 300 + école |
| 2015/ 2016 | rue Victor Basch / rue Albert Camus | transformation du carrefour classique en giratoire | estimation : 130 000 € | population bénéficiaire : 600 + futures constructions et crèche |
| 2015 /2016 | rue Victor Basch / rue du Président Doumer | transformation du carrefour classique en giratoire | estimation : 100 000 € | population bénéficiaire : 33 + futures constructions |
| 2014 | rue des Pommiers Sauniers | Pose de 3 ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 15 000 € | population bénéficiaire : 204 |
| 2007 | rue Gounod | création de chicanes sur 315 ml | coût des travaux : 110 000 € | population bénéficiaire : 144 |
| 2007 | rue Gounod / rue Ernest renan | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 36 |
| 2007 | rue Chanzy | création de chicanes sur 315 ml | coût des travaux : 60 000 € | population bénéficiaire : 1 000 |
| 2007 | rue Chanzy / rue ernest Renan | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 1 000 |
| 2012 | parking Charles Burger | Pose de 1 ralentisseur type coussins berlinois | coût des travaux : 5 000 € | population bénéficiaire : futures constructions |
| 2003 | parking Charles Burger | Création de 3 plateaux traversants | coût des travaux : 45 000 € | population bénéficiaire : futures constructions |
| 2006 | rue de la Station / rue Ernest Renan | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 350 |
| 2006 | rue du Noyer Mulo / accès école | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 50 + école |
| 2006 | chemin des Pommiers Sauniers | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 300 |
| 2008 | rue des Monts Rouges | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 1 200 |
| 2008 | rue des Folles Entreprises / accès crèche | Pose de 1 ralentisseur type coussins berlinois | coût des travaux : 5 000 € | population bénéficiaire : 1 200 + crèche |
| 2014 ou 2015 | avenue des Marais / Jasmin | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 60 |
| 2014 | avenue des Marais / Grouette | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 400 |
| 2014 | avenue des Marais / collège Clervoy | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 300 + 700 collégiens |
| 2014 | avenue des Marais / accès école Source | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 90 |
| 2014 | avenue des Marais / parking piscine | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 15 |

Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)

| | | | | |
|-------------|--|---|------------------------------|---|
| 2014 | avenue des Marais / Berge-ronnettes | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 60 |
| 2006 | avenue des Marais / Longues Raies | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 300 |
| 2006 | rue de la Côte Rôtie / rue des Hayettes | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 100 |
| 2013 | rue de la Côte Rôtie / rue de la Bonne Rencontre | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 100 + EPAHD |
| 2013 | rue de la Côte Rôtie / rue de la Fosse Parquée | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 100 |
| 2010 | Voie douce / rue de la Côte Rôtie | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 100 |
| 2006 | rue de l'Epine Guyon | pose de 3 paires de coussins berlinois | coût des travaux : 30 000 € | population bénéficiaire : 150 |
| 2006 | rue de l'Epine Guyon / allée Got | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 150 + école |
| 2014 | rue Henri Barbusse | Pose de 1 ralentisseur type coussins berlinois | coût des travaux : 5 000 € | population bénéficiaire : 90 |
| 2003 | rue Carnot / accès école | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 100 + école |
| 2009 | place de la République / boulevard Berteaux | Création de 5 plateaux traversants | coût des travaux : 50 000 € | population bénéficiaire : 180 |
| 2007 | rue du Plessis Bouchard / parking Charles Burger | Création de 5 plateaux traversants | coût des travaux : 50 000 € | population bénéficiaire : 180 |
| 2009 | place de la Gare / avenue Chanzy | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 800 + aire de jeux |
| 2013 | place de la République | pose d'1 ralentisseur type coussin berlinois | coût des travaux : 5 000 € | population bénéficiaire : 100 |
| 2013 | rue Maurice Dalesmes | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 5 000 € | population bénéficiaire : 90 |
| 2009 | boulevard Berteaux / rue Cadet de Vaux | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 50 |
| 2012 / 2013 | rue de la Station / place de la Gare | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 50 |
| 2012 / 2013 | rue de la Station tronçon Gare - Bel Air | création de chicanes sur 640 ml | coût des travaux : 290 000 € | population bénéficiaire : 300 |
| 2006 | rue de la Station tronçon Gare - Jules César | création de chicanes sur 380 ml | CG 95 | population bénéficiaire : 800 + école |
| 2015 | rue du Président Doumer | Création de 2 ralentisseurs (type coussins berlinois) | estimation : 20 000 € | population bénéficiaire : 180 + futures constructions |

| | | | | |
|------|--|---|------------------------------|---|
| 2015 | rue Victor Basch | Création de 2 ralentisseurs (type plateaux) | coût des travaux : 36 000 € | population bénéficiaire : 1 300 + futures constructions |
| 2004 | rue Victor Basch / accès école 4 noyers | Pose d'1 paire de ralentisseurs traversants | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 1 300 + école |
| 2003 | rue de l'Orme Saint Edme tronçon Victor basch - Bd du Bel Air | création de chicanes sur 130 ml | coût des travaux : 250 000 € | population bénéficiaire : 30 + école |
| 2005 | chemin Vert des Gratte Bœufs / allée des Erables | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 50 + lycée |
| 2005 | Chemin Vert des Gratte Bœufs - rue Jean Monnet | Création de 2 plateaux traversants avec transformation du carrefour | coût des travaux : 150 000 € | population bénéficiaire : lycée 1 000 + collège 700 |
| 2012 | Boulevard Rhin et Danube tronçon Chemin Verts des Gratte Bœufs - avenue des Marais | Pose de 2 paires de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 20 000 € | population bénéficiaire : 800 |
| 2010 | rue Lucien Berger / Artisanat | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 150 |
| 2014 | rue Lucien Berger | Création de 1 plateau traversant | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 150 |
| 2005 | rue de Taverny | création de chicanes sur 510 ml | coût des travaux : 600 000 € | population bénéficiaire : 250 + 2 écoles |
| 2005 | rue de Taverny / accès école Source | Création de 1 plateau traversant + 1 contre allée de dépose minute | coût des travaux : 50 000 € | population bénéficiaire : 250 + 2 écoles |
| 2005 | rue de Taverny / Violettes | Aménagement du carrefour en plateau ralentisseur | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 250 + 2 écoles |
| 2005 | rue de Taverny / Lucien Berger | Aménagement du carrefour en plateau ralentisseur | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 250 + 2 écoles |
| 2005 | rue de Taverny / Sébillon | Aménagement du carrefour en plateau ralentisseur | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 250 + 2 écoles |
| 2008 | rue des Closeaux / Traversière | rétrécissement de chaussée sur 10ml | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 500 |
| 2010 | boulevard Toussaint Lucas / accès école Jeanne d'Arc | Création de 1 plateau traversant + 1 contre allée de dépose minute | coût des travaux : 25 000 € | population bénéficiaire : 50 + écoles |
| 2006 | rue de la Station / Maréchal Foch | Création de 1 plateau surélevé avec aménagement du carrefour | coût des travaux : 96 000 € | population bénéficiaire : 400 |
| 2008 | rue du Maréchal Foch / accès Marché | Création de 1 plateau traversant + chicane sur 20 ml | coût des travaux : 23 000 € | population bénéficiaire : 300 |
| 2003 | place Charles de Gaulle / accès parking et commerces | Création de 1 plateau surélevé + zone partagée sur 40 ml | coût des travaux : 30 000 € | population bénéficiaire : 400 |

| | | | | |
|--|---|--|-----------------------------|---|
| 2003 | rue du Général Leclerc / accès parking et commerces | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 20 000 € | population bénéficiaire : 800 |
| 2003 | rue du Général Leclerc / Ber-teaux | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 30 000 € | population bénéficiaire : 800 |
| 2003 | rue du Général Leclerc / contre allée Peupliers | Création de 3 plateaux traversants | coût des travaux : 54 000 € | population bénéficiaire : 400 |
| 2003 | boulevard de l'Hôtel de Ville / rue du Moulin / accès collège Bel Air | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 40 000 € | population bénéficiaire : 1000 + 700 collégiens |
| 2003 | boulevard de l'Hôtel de Ville | création de chicanes sur 440 ml | | population bénéficiaire : 1000 + 700 collégiens |
| 2007 | rue d'Erromont / accès école de musique | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 1000 + école musicale |
| 2005 | rue d'Erromont / bd Hôtel de Ville | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 1000 |
| 2005 | rue d'Erromont / accès école primaire J. Ferry | Création de chicane sur 30 ml | coût des travaux : 45 000 € | population bénéficiaire : 1000 + 2 écoles |
| 2005 | rue d'Erromont / accès école maternelle J. Ferry | Création de chicane sur 30 ml | coût des travaux : 45 000 € | population bénéficiaire : 1000 + 2 écoles |
| 2012 | rue Anne Frank | Pose de 1 ralentisseur type coussins berlinois | coût des travaux : 5 000 € | population bénéficiaire : 400 |
| 2014 | rue des Bouleaux | Pose de 2 ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 400 |
| 2008 | rue Gabriel Bertin / avenue des Bois | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 200 |
| 2008 | rue Gabriel Bertin / pont auto-route | Pose d'1 paire de ralentisseurs type coussins berlinois | coût des travaux : 10 000 € | population bénéficiaire : 100 |
| 2008 | avenue des Bois / Sablière | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 400 |
| 2004 | rue de l'Hostellerie / accès écoles F. Bertin | Création de 1 plateau surélevé | coût des travaux : 18 000 € | population bénéficiaire : 2 000 + 2 écoles |
| 2004 | rue du Relais | Création de 2 plateaux traversants | coût des travaux : 36 000 € | population bénéficiaire : 2 000 |
| Actions sur les revêtements de chaussée | | | | |
| 2013 | rue de Picardie | Remplacement du revêtement en pavés par de l'enrobé sur 40 m2 | coût des travaux : 30 000 € | population bénéficiaire : 90 |
| 2013 | rue de Gascogne | Remplacement du revêtement en béton balayé par de l'enrobé sur 60 m2 | coût des travaux : 50 000 € | population bénéficiaire : 300 |

Changement de pavés pour des revêtements bitumineux

| | | | | | |
|--|-----------------------------------|--|---|--|---------------------------------------|
| | 2008 | rue Balzac | Remplacement du revêtement en grave par de l'enrobé | coût des travaux : 2 millions d'€ par an | population bénéficiaire : 60 |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'ornéage...) | 2003 à 2013 | Sur toute la Ville | Renouvellement régulier des couches de roulement vieillissantes (tapis de chaussée) des voiries | coût des travaux : 15000 € | population bénéficiaire : 33 000 |
| Actions de limitation de la propagation du bruit | | | | | |
| Talus de terre et merlons | 2004 | rue du Général Leclerc / rues Dunant, du Muguet, des Jacinthes | création d'un merlon en terre de 110 ml | coût des travaux : CG95 | population bénéficiaire : 200 |
| Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur) | 2004 | rue du Général Leclerc / rond-point IKEA | création d'un mur anti-bruit de 70 ml | coût des travaux : CG95 | population bénéficiaire : 200 |
| | | boulevard du Bel Air / sortie autoroute | création d'un mur anti-bruit de 140 ml | coût des travaux : CG95 | population bénéficiaire : 300 |
| | | boulevard du Bel Air tronçon autoroute - Orme Saint Edme | création d'un mur anti-bruit de 110 ml | coût des travaux : CG95 | population bénéficiaire : 300 + école |
| | 2007 | rue des Pommiers Saulniers | création d'un mur anti-bruit | SNCF | population bénéficiaire : 150 |
| Actions de lutte contre les comportements inciviques | | | | | |
| Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille suffisant) | 2003 à 2013 à continuer sur 5 ans | Sur toute la ville | Verbalisation | - | |
| Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, affiches...) | 2003 à 2013 à continuer sur 5 ans | Dans les collèges | Sensibilisation cours pédagogiques | - | |
| Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores | 2003 à 2013 à continuer sur 5 ans | Sur toute la ville | Verbalisation | - | |
| Campagne de sensibilisation sur l'usage modéré des avertisseurs sonores | 2003 à 2013 à continuer sur 5 ans | Sur toute la ville | Par information publicitaire ou panneau d'information | - | |

Réseau routier communal d'Herblay

| Intitulé | Date de réalisation | Localisation | Description de l'action | Coût estimé |
|---|---------------------|---|--|-------------|
| Actions de maîtrise du trafic routier | | | | |
| Restriction d'accès | 2002 | Quai de Seine entre rue du Val et la Commune de la Frette | Fermeture des quais de Seine à la circulation des véhicules à moteur une journée par mois d'avril à octobre | |
| | 2003 | Entrée de la rue Emmanuel Bourneuf | Mise en place d'une barrière limitant l'accès aux véhicules aux heures d'entrée/sortie de l'école Saint Exupéry | |
| | 2004 | Entrée de la sente de l'Avenir | Mise en place d'une barrière limitant l'accès aux véhicules | |
| | 2006 | Ville | Mise en place d'une priorité bus sur l'ensemble des carrefours à feux de la Commune | |
| | 2009 | Liaison entre le centre-ville et le quartier des Femmes Savantes (ligne 3007) | Création d'une ligne de bus aux heures de pointes | |
| | 2010 | Quartiers périphériques non desservis par les lignes de bus régulières | Création de « Citébus » : Mise en place en heures creuses d'un circuit de minibus gratuits | 400 000 € |
| Développement des transports en commun | 2010 | A proximité de la gare d'Herblay | Création d'une gare routière et d'un Parc Relais | |
| | 2011 | Liaison entre le centre-ville et les quartiers excentrés | Création de « Vitenvil' » : Service de transport de personnes à la demande | 40 000 € |
| | 2013 | Liaison entre le centre-ville et les quartiers des Bournouviers et des Femmes Savantes (ligne 3007) | Extension des dessertes bus en heures creuses dans les quartiers des Bournouviers et des Femmes Savantes | |
| | A venir | Rue Balzac et rue Michelet | Mise en sens unique des voies et création de voies site propre bus | |
| | A venir | Nouvelle liaison rue Sainte Honorine - rue Etienne Fourmont | Création voie site propre bus | |
| Renouvellement flotte de véhicules services municipaux | 2002 | | Le parc de véhicules municipaux était constitué de vieux véhicules d'en moyenne dix ans d'âge. Cette moyenne a été ramenée à environ 5 ans, avec des gains importants relatifs à toutes sortes de pollution. | |
| | 2014 | / | Acquisition de deux véhicules électriques | 35 000 € |

| Actions de maîtrise du trafic routier | | | |
|---------------------------------------|---|--|-----------|
| 2004 | Place de l'Appel du 18 Juin 1940 | Réaménagement de la place avec création de circulations piétonnes aux normes PMR | 300 000 € |
| 2004 - 2006 | Abords de la Crèche Arc en ciel et rue Boulommier | Aménagement d'un espace piéton avec fermeture aux véhicules à moteur | 190 000 € |
| 2005 | Rue du Vivier | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 80 000 € |
| 2005 - 2006 | Carrefour rue de Franconville - rue de Paris | Élargissement d'un trottoir | 80 000 € |
| 2005 et 2007 | Rue de Conflans | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 700 000 € |
| 2005 | Rue Chateaubriand | Création et élargissement de trottoirs | 380 000 € |
| 2005 | Chemin de Conflans au niveau de la rue des Gallottes | Création de trottoir | 50 000 € |
| 2005 | Sente des Alouettes | Aménagement d'un escalier avec aménagement paysagé de promenade | 200 000 € |
| 2005 | Quai du Génie | Aménagement espace piétons paysagé de promenade | 875 000 € |
| 2006 | Rue Chanteputits | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs et création de ralentisseurs | 380 000 € |
| 2006 | Rue de Paris entre la rue des Froids Manteaux et la place de la Libération | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 300 000 € |
| 2006 | Rue de la Croix en totalité | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 200 000 € |
| 2006 | Sente de l'Orme Brulé | Rénovation de voirie et création de trottoirs | 80 000 € |
| 2006 | Chemin de Chennevières entre la rue Chateaubriand et la sente des Fontaines | Recalibrage de la chaussée et création d'un trottoir | 110 000 € |
| 2006 | Avenue du Bol d'Air en totalité et rue des Ecoles entre avenue du Bol d'Air et avenue des Cailloux Gris | Recalibrage de la chaussée et élargissement de trottoirs | 600 000 € |
| 2007 | Rue Pasteur en totalité | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 80 000 € |
| 2008 | Rue du Port aux Vins entre le chemin du Haut des Clos et la rue d'Argenteuil | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 80 000 € |
| 2008 | Rue de Paris entre boulevard des Ambassadeurs et rue de Franconville | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 200 000 € |
| 2008 | Carrefour rue Etienne Fourmont - rue Sainte Honorine | Élargissement de trottoirs | 16 000 € |
| 2009 | Chemin de la Croix de Bois devant les terrains familiaux | Création d'une piste cyclable et d'un trottoir | 40 000 € |

Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, trottoirs)

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|-----------|
| | | | | Élargissement de trottoirs | 60 000 € |
| 2009 | Chemin de Montigny devant Espace André Malraux | | | Amélioration et sécurisation des circulations piétonnes avec création de traversées piétonnes et élargissement de trottoirs | 20 000 € |
| 2009 | Carréfour rue des Ecoles - rue Maryse Bastié | | | Rénovation de la voirie avec élargissement de trottoirs | 275 000 € |
| 2010 | Rue des Sablons entre la rue Soufflot et l'avenue de la Martinière | | | Création d'une piste cyclable | 50 000 € |
| 2010 | Rue Etienne Fourmont, abords de la gare | | | Création d'une voie piétonne et cycliste | 64 000 € |
| 2010 | Voie reliant l'allée des Fontaine à la rue de Conflans | | | Rénovation complète avec enfouissement de réseaux, création de signalisation tricolore et élargissement de trottoirs | 640 000 € |
| 2011 | Rue du Val au carrefour avec la rue de Cormeilles et l'avenue du Général Leclerc | | | Création d'un trottoir | 50 000 € |
| 2011 | Boulevard de Verdun devant l'EPAHD | | | Rénovation de voirie et élargissement de trottoirs | 410 000 € |
| 2011 | Rue d'Argenteuil entre la rue du Port aux Vins et le boulevard Clémenceau | | | Rénovation de voirie et élargissement de trottoirs | 200 000 € |
| 2011 | Chemin de l'Epinémerie et chemin de l'Orme Brulé | | | Création de trottoirs | 514 000 € |
| 2011 | Abords de la Mairie et place de l'Appel du 18 Juin 1940 | | | Rénovation et agrandissement du parvis de la salle des mariages et des circulations piétonnes | 260 000 € |
| 2012 | Rue Jean Leclair | | | Élargissement de trottoirs et création d'une bande cyclable | 488 000 € |
| 2012 | Chemin de la Croix de Bois | | | Prolongement de la piste cyclable jusqu'au nouveau gymnase | 50 000 € |
| 2013 | Rue Molière | | | Élargissement de l'emprise publique pour création d'un trottoir aux normes PMR | 86 000 € |
| Depuis 2009 | Secteur des Bayonnes | | | Réalisation d'un éco-quartier avec prise en compte des circulations douces | |
| A venir | Boulevard Oscar Thevenin et place Gabriel Péri | | | Rénovation avec création d'une zone 30 et de pistes cyclables | |
| A venir | Place de la Libération | | | Rénovation avec suppression d'une partie des stationnements | |
| Actions sur les vitesses de circulation | | | | | |
| 2003 | Agglomération urbaine | | | Nouvel arrêté fixant les limites d'agglomération sur la Commune d'Herblay (50 km/h) | |
| 2003 | Rue Van Gogh - avenue de la Chesnaie - avenue des Erables | | | Limitation de vitesse à 30 km/h | |
| Réduction réglementaire de la vitesse | | | | | |

| | | | |
|---|--|--|-----------|
| 2003 | Route de Pierrelaye devant le stade | Elargissement de trottoirs et zone de modération de la vitesse (zone 30) | |
| 2004 | Quai du Génie - rue de Chennevière - allée des Bour-nouviers rue de Conflans (entre rue Thiers et rue Four-mont) | Limitation de vitesse à 30 km/h | |
| 2005 | Rue Etienne Fourmont (entre rue Sainte Honorine et rue Bénéoni Crosnier) | Limitation de vitesse à 30 km/h | |
| 2006 | Chemin des Epigneaux | Limitation de vitesse à 30 km/h | |
| 2006 | Quartier des Femmes Savantes, différentes voies de desserte locale - Rue de Paris (entre la rue de la Croix et la place des Etaux) - rue de Chanteputits - rue de la Croix - avenue du Bol d'Air | Zone 30 | |
| 2007 | Avenue Paul Langevin (au niveau des N° 1 - 3) - Chemin des Tartres | Zone 30 | |
| 2011 | Rue Chateaubriand – rue Lavoisier | Limitation de vitesse à 30 km/h – zone 30 | |
| 2013 | Partie basse de la Rue du Val | Elargissement de trottoir | 20 000 € |
| 2002 | Avenue des Pierges au débouché de la rue Emmanuel Bourneuf | Création zone 30 avec élargissement de trottoirs | |
| 2006 | Chemin des Bœufs au débouché de l'avenue Louise | Création d'un carrefour surélevé et mise en place de stop (zone 30) | 41 000 € |
| 2007 | Rue du Port aux Vins entre la boulevard Clémenceau et le chemin du Haut des Clos | Réaménagement de l'espace public avec création d'une zone 30 | 104 000 € |
| 2010 | Rue de la Marne | Création plateaux traversants avec zone 30 | 85 000 € |
| 2010 | Rue du Général de Gaulle | Rénovation complète avec création d'une zone de rencontre à 20 km/h | 800 000 € |
| 2012 | Rue des 3 Mousquetaires - rue de la Traversière - rue de la Tournade | Création plateaux traversants avec zone 30 | 50 000 € |
| 2012 | Rue de Conflans devant école Marie Curie | Création plateaux traversants avec zone 30 | 65 000 € |
| 2012 | Rue Chateaubriand | Création plateaux traversants avec zone 30 | 80 000 € |
| 2004 | Avenue Marthe | Création de deux ralentisseurs | 15 000 € |
| 2004 | Carrefour route de Pierrelaye - boulevard de Verdun | Création d'un giratoire en remplacement d'une signalisation tricolore | 300 000 € |
| 2006 | Mail des Ombrages | Création traversées piétonnes sécurisées et ralentisseurs | 13 000 € |
| Mise en place zones pié-tonnes, zone 30, zone de rencontre | | | |
| Aménagements ponctuels de voirie | | | |

| | | | | |
|---|-------------|---|--|-------------|
| | 2006 | A chaque extrémité de l'avenue des Adages | Création passages piétons surélevés | 12 000 € |
| | 2007 | Allée des Bournouviers | Création de ralentisseurs | 13 000 € |
| | 2008 | Rue de Cormeilles | Création de deux ralentisseurs | 9 000 € |
| | 2009 | Intersection du chemin des Bœufs et du chemin Lambert Durmesnil | Modification du carrefour à feux tricolores avec création d'un îlot central | 200 000 € |
| | 2009 | Rue des Trois Mousquetaires devant école de la Tour-nade | Création passage piétons surélevé | 20 000 € |
| | 2011 | Avenue du Général Leclerc | Création plateau traversant | 20 000 € |
| | 2012 | Route de Confians au débouché du mail JB Poquelin | Création d'un carrefour giratoire | 1 000 000 € |
| Actions sur les revêtements de chaussée | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries | 2009 | Différentes voies sur la Commune | Reprise de revêtement de voiries après hiver | 400 000 € |
| | 2010 | Différentes voies sur la Commune | Reprise de revêtement de voiries après hiver | 150 000 € |
| | 2011 | Différentes voies sur la Commune | Reprise de revêtement de voiries après hiver | 270 000 € |
| | 2012 | Différentes voies sur la Commune | Reprise de revêtement de voiries après hiver | 120 000 € |
| | 2013 | Différentes voies sur la Commune | Reprise de revêtement de voiries après hiver | 232 000 € |
| | 2014 | Différentes voies sur la Commune | Reprise de revêtement de voiries après hiver | 160 000 € |
| Actions de limitation de la propagation du bruit | | | | |
| Ecran antibruit | 2009 | Rue de la Comédie Française | Création d'un mur antibruit | 35 000 € |
| Opérations de traitement acoustique des façades (y compris opérations de réhabilitation thermique) | | | | |
| Changement des huisseries | 2008 - 2010 | Les écoles Jean Moulin, Buttes Blanches et Chênes | Changement des huisseries | |
| Action de lutte contre les comportements Individuels | | | | |
| Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites | 2010 | | Sensibilisation des enfants à la sécurité routière | |
| | 2012 | | Dans le cadre de la semaine du Développement Durable, 60 agents conduisant régulièrement des véhicules municipaux ont bénéficié d'une sensibilisation à l'écoconduite. | 4 500 € |
| | 2013 | | Plateforme quartier des Bournouviers – aménagement d'un mini-circuit d'apprentissage du code de la route pour les enfants des écoles. | |

Réseau communal de La Frette-sur-Seine

| Intitulé | Date de réalisation | Localisation | Description de l'action | Coût estimé |
|--|--------------------------------|---------------------------------|--|--|
| Actions de maîtrise du trafic | | | | |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) | Depuis 1992 | Ensemble des voies communales | Circulation interdite aux véhicules de + de 3,5T | |
| Actions sur les vitesses de circulation | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) | | Quai de Seine | Vitesse limitée à 30km/h | - Montant prévisionnel des travaux pour l'ensemble de l'opération : 956 800€ TTC |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | 2 ^{ème} semestre 2013 | Place de la Gare | Requalification du quartier de la Gare | Coût d'une jardinière : 1 500€ TTC |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...) | Tous les ans | Quai de Seine | Rétrécissement de chaussée matérialisé par le marquage au sol et la mise en place de jardinière | |
| | 1 ^{er} semestre 2013 | 55 Quai de Seine | Mise en place d'un plateau surélevé face à la mairie (opération 'Espace identitaire') | Montant prévisionnel des travaux pour l'ensemble de l'opération : 992 000€ TTC, dont 410 000€ TTC de travaux de terrassement et voirie |
| | 2 ^{ème} semestre 2013 | Place de la Gare | Mise en place de 4 plateaux surélevés rue de la Gare, rue du Plateau et rue Marcelin Berthelot (opération de requalification du quartier de la gare) | Montant prévisionnel des travaux pour l'ensemble de l'opération : 956 800€ TTC |
| Actions sur les revêtements de chaussée | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'ornièrage...) | Tous les ans | Ensemble du territoire communal | Traitement des nids de poule par les agents municipaux | Coût moyen d'1T d'enrobé à froid : 130€ TTC |
| | 2013 | Rue du 11 Novembre | Réfection de la voirie | |
| | Oct. 2012 | Rue de la Grande Côte | Réfection de la voirie | |
| | Juillet-Août 2012 | Rue Aristide Briand | Aménagement de la rue comprenant la réfection de la voirie | |

| | | | | |
|--|--------------------|---|---|----------------|
| | 2011 | Rue du Travers des Cailloux | Réfection de l'enrobée | |
| | 2009 / 2010 / 2011 | Rue du Petit Pont, Rue du Général Alaurent | Réfection de la voirie | 254 717€ TTC |
| Opérations de traitement acoustique des façades | | | | |
| Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Juin 2012 | Petit gymnase | Remplacement des fenêtres | 5 332,96€ TTC |
| | Juin 2012 | Groupe scolaire Calmette et Gue- rin | Remplacement des menuiseries côté réserve foncière | 48 428,44€ TTC |
| | Juillet 2012 | Restaurant scolaire Aristide Briand | Remplacement des fenêtres | |

Réseau routier communal de Montigny-lès-Cormeilles

| Intitulé | Date de réalisation | Localisation | Description de l'action | Coût estimé |
|---|-----------------------------|---|---|-------------|
| Actions de maîtrise du trafic | | | | |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) | Politique menée depuis 1970 | Rue de la Halte, rue d'Argenteuil, rue Anatole France, rue de Conflans, rue des 24 arpentis, rue de Verdun, rue du Haut des Taignies, rue de Conflans, rue de Beauchamp, rue du Général de Gaulle | Accès aux poids lourds interdits | / |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc.) | 2003 | Toute la ville | Schéma directeur pistes cyclables 2003 | / |
| Actions sur les vitesses de circulation | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) | De 2004 à 2014 | Rue de Cormeilles, rue du panorama, rue de la République, rue de la Croix blanche, rue de la Gare, rue des Glaïses, rue John Lennon, avenue A. Maillot et rue Maupassant, rue Paul Cézanne, rue Fortuné Charlot, rue des Corde, rue des Vergers, Grande rue | Réduction réglementaire de la vitesse à 30 km/h. | / |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...) | 01.04.2012 | Rue du Général de Gaulle | Création de places traversantes et pose de coussins berlinois | / |
| | 01.10.2011 | Avenue des Frances (niveau rue Van Gogh) | Création d'une place traversante | / |
| | 01.10.2011 | Rue Van Gogh | Création d'un rétrécissement de la chaussée et pose de coussins berlinois | / |
| | 01.10.2011 | Rue des 24 Arpentis | Création d'un passage piéton surélevé | / |
| Actions de limitation de la propagation du bruit | | | | |
| Talus de terre et merlons | 2002 | Carlier | | / |
| Opérations de traitement acoustique des façades | | | | |
| Changement des huisseries | 2011 | Ecole du Centre | Remplacement des fenêtres | 60 000€ |
| Actions de lutte contre les comportements inciviques | | | | |
| Achat d'un panneau mobile indicateur de vitesse avec enregistrement des données | 2011 | Toute la ville | | / |

Réseau routier communal de Sannois

| Intitulé | Date de réalisation | Description de l'action | Coût estimé | Gains (dB et population bénéficiaire) |
|---|----------------------------|--|------------------------|---------------------------------------|
| Actions de maîtrise du trafic | | | | |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) | Réalisé entre 2001 et 2009 | Interdiction aux poids lourds sur 8 voies (1km340). | 3000 euros | |
| Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...) | | 28 voies mises en sens unique (2km536) | 14000 euros | |
| Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques | Réalisé | Extension de lignes des cars Lacroix et modifications d'horaires. | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc) | Réalisé | Acquisition de 2 vélos électriques (l'un pour la police municipale et la surveillance des squares, l'autre est polyvalent et mis à disposition de tous les agents communaux dans le cadre du pool de véhicules) Création de pistes cyclable : - Boulevard Gambetta (335 m) - Boulevard J.F. Kennedy (750 m) - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (550 m) | Financement CG | |
| Actions sur les vitesses de circulation | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) | En 2005 et 2006 | Limitation à 30km/h avec pose de ralentisseurs : - Rue Pierre Loti (150 m) - Avenue Darmiette entre la rue des Piretins et la rue Victor Basch (150 m) - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (550 m) - Rue du Clos Fleuri (170 m) | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | 2002 | Zones 30 : - Rue Hippolyte Delaplace (122m) - Boulevard Gambetta, chemin des Luzernes à la rue de la Sabernaude (350 m) - Devant l'Ecole Pasteur – Boulevard Maurice Berteaux (50 ml) - Rue Georges Clemenceau de la rue Jules Ferry à la rue Vaucançon (200 m) | | |
| Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires | | Rondpoint de la Tour du Mail – carrefour route du Fort (RD 122) rue de l'Ermitage, allée de Cormelles - Rondpoint du BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis) sur boulevard Maurice Berteaux (RD 14) - Rondpoint de la Vigne – Carrefour Boulevard Gambetta (RD 14) et avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (RD 403) | Financement CG et Etat | |

| | | | | |
|---|---------------------------|---|--|------------|
| | Entre 2009 et 2010 | <p>Coussins berlinois – limitation 30 km/h :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 25 rue des Lionnettes - 1 rue Hippolyte Delaplace - 55 rue du Docteur Roux - 16 rue du Poirier Baron - 8 rue de Vauconsant - 27 rue des Bergamottes <p>Plateau traversant en enrobé avec marquage type « dents de requins » et limitation à 30 km/h:</p> <p>Boulevard Maurice Bertheaux (RD14) (devant école Pasteur) – 24 m de longueur et 7 m de largeur</p> <p>Face au 30 boulevard Gabriel Péri (RD 909) 31 m de longueur et 7 m de largeur</p> <p>Face au 25 rue du Maréchal Joffre (devant école Prat) 8 m de longueur et 5 m de largeur - Face au 25 rue du Maréchal Joffre 5 m de longueur et 4 m de largeur</p> <p>Face au 10 rue Pasteur 5 m de longueur et 4 m de largeur</p> | 7 000 euros par rue | |
| <p>Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)</p> | 2009 | <p>Rue des Fossés Trepés (devant Ecole Gaston Ramon) – 18 m de longueur et 6 m de largeur</p> <p>Rue Romain Rolland (devant l'école Emile Roux)</p> <p>Face au 36 rue Damiette – 28 m de longueur et 9 m de largeur</p> <p>Rue Guynemer entrée école maternelle Pasteur – 12 m de longueur et 5 m de largeur</p> <p>Création de chicanes et rétrécissement de chaussée au vue de ralentir la vitesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Du n° 9 au n° 78 rue Pierre Emile Lesacq - Du n° 5 au n° 35 rue des Saules Bridault - Du n° 13 au n° 52 rue des Tartres - Du n° 3 au n° 40 rue Hippolyte Delaplace avec pose de jardinières - Du n° 4 au n° 53 rue de Cernay - Du n° 3 au n° 40 rue des Aulinaies - Du n° 2 au n° 15 avenue Rozée - Du n° 36 au n° 69 rue du Docteur Roux | <p>6000 euros</p> <p>7000 euros</p> <p>Financement CG</p> <p>Coût moyen : 2000 euros</p> | |
| Actions de limitation de la propagation du bruit | | | | |
| Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur) | 1994 | <p>A15 du pont d'Argenteuil au boulevard Gabriel Péri- Sannois sud : longueur 510 m hauteur 4 et 5 m</p> <p>Sannois nord : longueur 650 m hauteur 4 m</p> | <p>990 918,61 euros financement Etat</p> <p>838 469,59 euros financement Etat</p> | 10 à 15 dB |
| Couvertures ou semi-couvertures | Dans les cinq ans à venir | Etudes acoustiques par la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer du Ministère pour analyse du contexte de la pertinence acoustique des projets de couverture de l'A15 et l'A115 | Financement Etat | |

Opérations de traitement acoustique des façades

| | | | |
|---------------------------|---|---|---------------|
| Isolation de façades | 2009 | Ecole maternelle Gaston Ramon | 129 039 euros |
| | 2012-2013 | Immobilier du Moulin Vert : ravalement et Isolation | |
| | 2010-2012 | SOGIM – 15 rue du Huit Mai : isolation, menuiseries | |
| | | Coopération et Famille – Les Buissons | |
| | | SAVO – Les carreaux | |
| | | LOGIREP – Résidence du PICOLO | |
| | 2004 | Groupe scolaire Emile Roux | 192 203 euros |
| | 2004 | Logements Henri Dunant | 28 535 euros |
| | 2004 | Salle Prat Service jeunesse | 15 901 euros |
| | 2004 | Centre médicosocial | 23 367 euros |
| | 2009 | Ecole maternelle Carnot | 73 466 euros |
| | 2009 | Ecole primaire Henri Dunant | 140 414 euros |
| | 2010 | Groupe scolaire Gaston Ramon | 221 529 euros |
| 2004 | Ecole primaire Jules Ferry (remplacement de verrière) | 113 753 euros | |
| Changement des huisseries | | Revêtement de sols : | |
| | 2003 | Groupe pasteur école primaire | 59 079 euros |
| | 2004 | Ecole primaire Gaston Ramon | 2 532 euros |
| | 2007 | Ecole primaire Emile Roux | 2 844 euros |
| | 2008 | Ecole primaire Gambetta | 2 166 euros |
| | 2009 | Ecole primaire Emile Roux | 2 816 euros |
| | 2009 | Ecole primaire Gaston Ramon | 3 006 euros |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Actions de lutte contre les comportements inciviques

| | | | |
|--|-------------------------------|--|--|
| Répression des deux-roues bruyants | Sur l'année 2011 | Répression au coup par coup, Journée de prévention | |
| Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, affiches...) | Chaque début d'année scolaire | Sorties collèges | |
| Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores | Toute l'année | Lors de patrouilles : verbalisation systématique | |
| Campagne de sensibilisation sur l'usage modéré des avertisseurs sonores | mai-11 | Journée de prévention | |

Réseau routier d'intérêt communautaire

Depuis sa création, la Communauté d'Agglomération Le Parisis veille à l'aménagement et à l'entretien des zones définies d'intérêt communautaire (voir tableau 14 et carte 11). L'exercice de cette compétence induit la réalisation de travaux, la définition de programmes et politiques en faveur de la lutte contre la nuisance sonore.

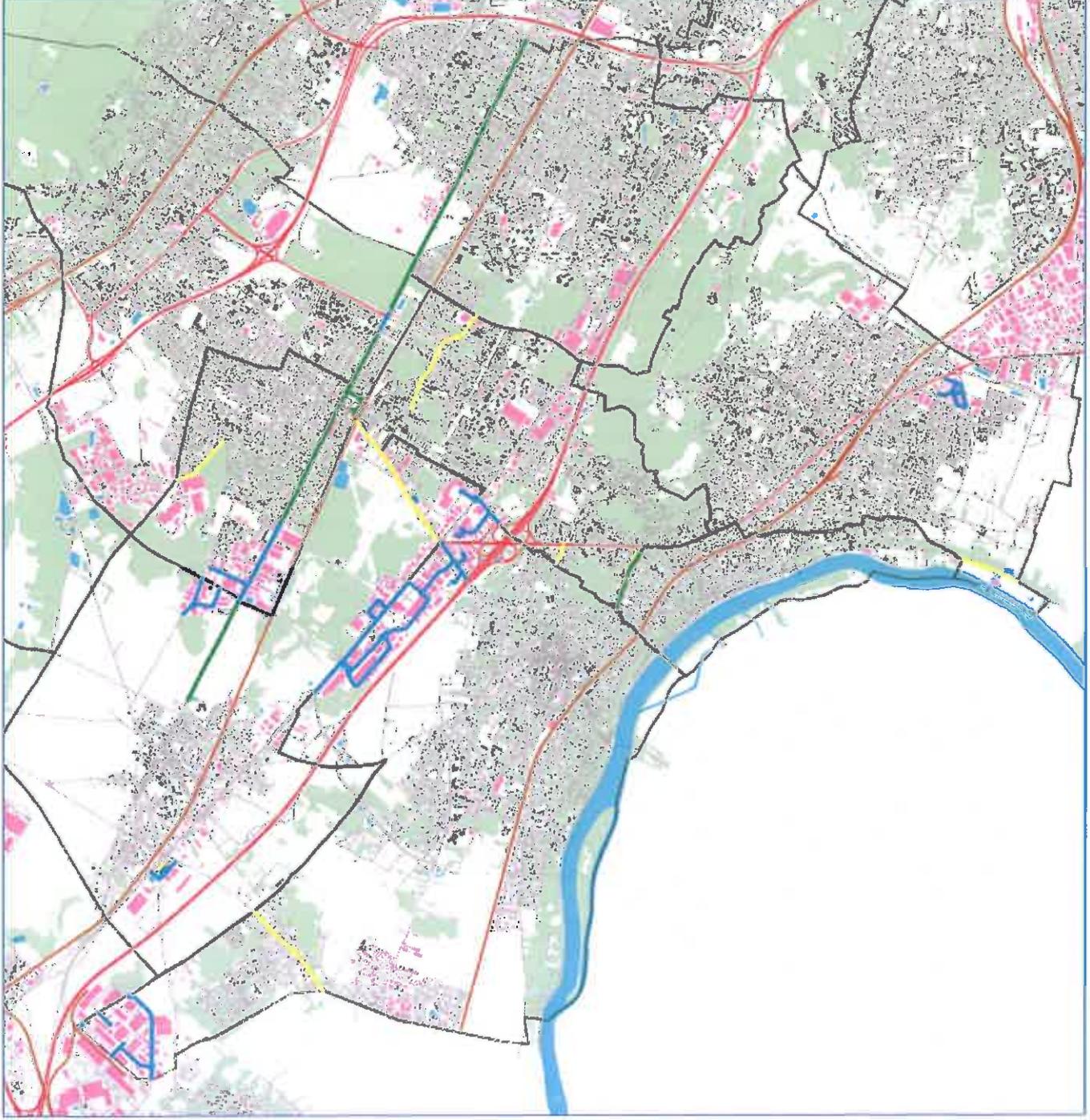
| Intitulé | Date de réalisation | Localisation | Description de l'action | Coût estimé (HT €) |
|---|---------------------|--|---|--------------------|
| Actions de maîtrise du trafic routier | | | | |
| Développement des transports en commun | Depuis 2010 | Sur l'ensemble du territoire du Parisis | Développement du réseau de bus dans le cadre d'une Convention tripartite CALP - Car Lacroix et Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) | |
| Actions sur les vitesses de circulation | | | | |
| Aménagements de voirie (ponctuels ou non) | 2011 | Route de Seine à Cormeilles-en-Parisis | Coussins "berlinois" | 3 750 € |
| | 2013-2014 | Chemin des Bœufs à Herblay | Réfection complète de la voirie | 2 000 000 € |
| | 2014 | Chaussée J. César à Pierrelaye | Dos d'âne, limitation 30 km/h, bandes sonores | 70 000 € |
| | 2014-2015 | Rue de la République à Montigny-lès-Cormeilles | Réfection complète de la voirie avec plateaux surélevés, chicane, limitation à 30 km/h. | 1 300 000 € |
| Actions sur les revêtements de chaussée | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries | Annuellement | | Pérennisation de voirie et couches de roulement | 150 000 € |
| | Annuellement | | Reprise de nids de poule, d'affaissement, pontage de fissures | |
| | 2009 | Rue Lavoisier (ZAE Patte d'Oie) à Herblay | Réfection de couche de roulement | 28 000 € |
| | 2010 | Rue Marceau Colin (ZAE Patte d'Oie) à Herblay | Réfection de couche de roulement | 180 000 € |
| | 2010 | Rue Denis Papin (ZI Ouest) à Beauchamp | Réfection de couche de roulement | 168 000 € |
| | 2011 | Rue des Marcots (ZA les Marcots) à Pierrelaye | Réfection de trottoirs et de couche de roulement | 167 250 € |

La Communauté d'Agglomération Le Parisis dispose d'un programme pluriannuel d'investissements 2015-2020. Le tableau ci-dessous présente les dépenses d'investissement pour les cinq années à venir.

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | TOTAL |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| Chaussée Jules César | 75 000,00 € | 2 500 000,00 € | 2 500 000,00 € | 2 500 000,00 € | - € | - € | 7 575 000,00 € |
| Rue de la République | 1 300 000,00 € | - € | - € | - € | - € | - € | 1 300 000,00 € |
| Route de Seine | - € | - € | - € | - € | 600 000,00 € | - € | 600 000,00 € |
| Lutte incendie | 30 000,00 € | 30 000,00 € | 30 000,00 € | 30 000,00 € | 30 000,00 € | - € | 150 000,00 € |
| Autres travaux suite transfert en cours + à venir (cf. lettre aux maires sur transferts prévisionnels) | 890 000,00 € | 970 000,00 € | 970 000,00 € | 970 000,00 € | 370 000,00 € | 1 000 000,00 € | 5 170 000,00 € |
| Total Investissement | 2 295 000,00 € | 3 500 000,00 € | 3 500 000,00 € | 3 500 000,00 € | 1 000 000,00 € | 1 000 000,00 € | 14 795 000,00 € |

| Communes | Zones définies d'intérêt communautaire | Communes | Zones définies d'intérêt communautaire |
|-----------------------|--|-------------------------|--|
| Beauchamp | ZI Ouest: - Rue Denis Papin - Chaussée Jules César (du 190 au 232 et du 265 ter au 305) Voirie d'intérêt communautaire: - Avenue Boulé - Chaussée Jules César (du 49 au 57) ZI Carrefour des Champs Guillaume: - Rue Esnault Pelterie - Rue Alphonse Beau de Rochas - Rue Denis Papin - Rue René Couzinet - Rue Jacques de Vaucanson | Herblay | Voirie d'intérêt communautaire: - Chemin des Bœufs - Avenue de la Libération - ½ Giratoire RD 14 Lavoisier - ½ Giratoire RD 14 Paul Langevin ZAE RD 14: - Rue Marceau Colin |
| | Voirie d'intérêt communautaire - Route de Seine ZAE de la Pattes d'Oie et des Copistes: - Rue Lavoisier - Avenue Paul Langevin - Contre allée RD14 - Rue Louis Armand - Rue Edouard Branly - Chemin des Primoux - Rue de la Marne (entre RD14 et A15) - Rue des Combattants de la résistance - Mail des Copistes - Rue René Cassin - Rue Marceau Colin PAE des Bellevues: - Rue du Gros Murger - Rue du Gros Chêne - Voie de l'Olivier | | Voirie d'intérêt communautaire: - Avenue de la Libération - Rue d'Herblay - Rue d'Argenteuil (côté impair) - Rue de la République - Giratoire RD 14 ZI les Primevères: - Rue Fernand Léger - Contre allée RD 14 ZI les Marcots: - Rue des Deux Ormes - Rue de la Butte Rouge - Rue des Marcots ZI Portes Ouest: - Rue d'Eragny - Rue Emile Zola - La voie de liaison entre le chemin d'Eragny et la rue Emile Zola - La voie située en partie arrière de parcelle 78 et bordant les parcelles 75 à 77 Voirie d'intérêt communautaire : - Route d'Eragny - Avenue de la Libération - ½ Giratoire RD 14 Lavoisier - ½ Giratoire RD 14 Paul Langevin |
| Cormeilles-en-Parisis | Voirie d'intérêt communautaire - Route de Seine | Montigny-Lès-Cormeilles | Voirie d'intérêt communautaire: - Avenue de la Libération - Rue d'Herblay - Rue d'Argenteuil (côté impair) - Rue de la République - Giratoire RD 14 ZI les Primevères: - Rue Fernand Léger - Contre allée RD 14 ZI les Marcots: - Rue des Deux Ormes - Rue de la Butte Rouge - Rue des Marcots ZI Portes Ouest: - Rue d'Eragny - Rue Emile Zola - La voie de liaison entre le chemin d'Eragny et la rue Emile Zola - La voie située en partie arrière de parcelle 78 et bordant les parcelles 75 à 77 Voirie d'intérêt communautaire : - Route d'Eragny - Avenue de la Libération - ½ Giratoire RD 14 Lavoisier - ½ Giratoire RD 14 Paul Langevin |
| | Voirie d'intérêt communautaire - Route de Seine ZAE de la Pattes d'Oie et des Copistes: - Rue Lavoisier - Avenue Paul Langevin - Contre allée RD14 - Rue Louis Armand - Rue Edouard Branly - Chemin des Primoux - Rue de la Marne (entre RD14 et A15) - Rue des Combattants de la résistance - Mail des Copistes - Rue René Cassin - Rue Marceau Colin PAE des Bellevues: - Rue du Gros Murger - Rue du Gros Chêne - Voie de l'Olivier | | Voirie d'intérêt communautaire: - Avenue de la Libération - Rue d'Herblay - Rue d'Argenteuil (côté impair) - Rue de la République - Giratoire RD 14 ZI les Primevères: - Rue Fernand Léger - Contre allée RD 14 ZI les Marcots: - Rue des Deux Ormes - Rue de la Butte Rouge - Rue des Marcots ZI Portes Ouest: - Rue d'Eragny - Rue Emile Zola - La voie de liaison entre le chemin d'Eragny et la rue Emile Zola - La voie située en partie arrière de parcelle 78 et bordant les parcelles 75 à 77 Voirie d'intérêt communautaire : - Route d'Eragny - Avenue de la Libération - ½ Giratoire RD 14 Lavoisier - ½ Giratoire RD 14 Paul Langevin |
| Herblay | Voirie d'intérêt communautaire - Route de Seine ZAE de la Pattes d'Oie et des Copistes: - Rue Lavoisier - Avenue Paul Langevin - Contre allée RD14 - Rue Louis Armand - Rue Edouard Branly - Chemin des Primoux - Rue de la Marne (entre RD14 et A15) - Rue des Combattants de la résistance - Mail des Copistes - Rue René Cassin - Rue Marceau Colin PAE des Bellevues: - Rue du Gros Murger - Rue du Gros Chêne - Voie de l'Olivier | Pierrelaye | Voirie d'intérêt communautaire: - Avenue de la Libération - Rue d'Herblay - Rue d'Argenteuil (côté impair) - Rue de la République - Giratoire RD 14 ZI les Primevères: - Rue Fernand Léger - Contre allée RD 14 ZI les Marcots: - Rue des Deux Ormes - Rue de la Butte Rouge - Rue des Marcots ZI Portes Ouest: - Rue d'Eragny - Rue Emile Zola - La voie de liaison entre le chemin d'Eragny et la rue Emile Zola - La voie située en partie arrière de parcelle 78 et bordant les parcelles 75 à 77 Voirie d'intérêt communautaire : - Route d'Eragny - Avenue de la Libération - ½ Giratoire RD 14 Lavoisier - ½ Giratoire RD 14 Paul Langevin |

Tableau 14 : Liste des zones d'aménagement et voiries définies d'intérêt communautaire



Légende

-  Habitats
-  Bâtiments d'enseignement et de santé
-  Bâtiments industriels
-  Routes primaires
-  Voies ferrées
-  Végétation
- Intérêt communautaire**
-  Voiries intercommunales
-  Zones d'activités intercommunales
-  Transferts en cours

Source : BD TOPO© IGN, WebsIG de BruitParif
 Création : CA Le Parisis
 Date : juillet 2014

Carte 11 : Localisation de la voirie gérée par la Communauté d'Agglomération Le Parisis

6.3. Annexe n°3 : Résumé non technique

Résumé textuel :

Ce document constitue le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Communauté d'Agglomération Le Parisis, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire du Parisis approuvée par le Conseil Communautaire du 28 septembre 2009.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne:

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones,
- Anticipation de l'évolution du territoire,
- Identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition importante de la population aux bruits routiers : la présence de l'A15 et de l'A 115 et de routes départementales structurantes sur le territoire du Parisis, mais aussi la congestion de certaines routes communales créent des situations de dépassements des seuils de bruit réglementaires et l'exposition de la population et de certains établissements sensibles.

Le diagnostic territorialisé, réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit, a permis de révéler plusieurs zones à enjeux à traiter, mais également des zones calmes potentielles à préserver et à améliorer.

Le chapitre 4 « Bilan des actions des gestionnaires d'infrastructures » précise l'ensemble des diagnostics et actions menées et programmées par les différents gestionnaires d'infrastructures tels que les services déconcentrés de l'Etat (DDT, DRIEE, DGAC), le Conseil général du Val-d'Oise, qui peuvent être synthétisées comme suit :

- Campagnes de mesures sonométriques et diagnostic,
- Aménagement d'écrans,
- Renouvellement de revêtements et de matériels,
- Plans de circulation,
- Insonorisation de façades.

Les principales actions qui ont été réalisées par les communes et la Communauté d'Agglomération Le Parisis sur les routes communales et communautaires, au cours des 10 dernières années sont présentées en annexe n°2 du présent document et peuvent être synthétisées comme suit :

- Aménagement de la voirie : passages piétons, ralentisseurs, giratoires, restrictions d'accès, partages de la voirie (création d'espaces piétons, élargissement de trottoirs, création de pistes cyclables)...
- Actions pour réduire la vitesse : zones 30 km/h, mises en place de panneaux indicateurs de vitesse, rétrécissements de voirie...
- Développement de l'offre de transports en commun,
- Actions sur le revêtement de chaussée : réfections de couche de roulement,

- Mises en place d'écrans acoustiques, changements de fenêtres et huisseries,
- Campagnes de sensibilisation deux-roues.

Les principales actions qui sont programmées pour les 5 années à venir sont :

- Actions sur le revêtement de chaussées : réfections de couches de roulement et trottoirs,
- Développement des transports en commun,
- Mise en œuvre d'un schéma directeur des modes doux, d'un plan pluriannuel d'investissement « cyclables », et réalisation progressive d'un réseau de pistes cyclables d'intérêt communautaire,
- Aménagements de la voirie : élargissements de trottoirs, passages piétons, pistes cyclables,
- Réductions de la vitesse : zones 30 km/h sur certaines voies,
- Acquisitions de véhicules hybrides ou électriques.

Enfin, les documents de planification relatifs à l'urbanisme et aux déplacements jouent un rôle majeur dans la prévention de zones de conflit potentiel et pour la préservation des zones dites calmes.

6.4. Annexe n°4 : Reporting pour la Commission Européenne

| | |
|---|---|
| Nom du plan d'actions: PPBE_CA-Le-Parisis_07_04_2015 | |
| Reporting entity unique code : A | |
| Type de plan d'actions : Agglomération <u>UniqueAgglomerationID: 11PA</u> Nom de la collectivité : Communauté d'Agglomération Le Parisis | |
| <i>Coût des actions réalisées (en €)</i> | Ce coût ne peut être évalué du fait du caractère intercommunal de la structure, et d'une collecte d'informations partielle auprès des communes. |
| <i>Date de l'approbation (dd/mm/yyyy)</i> | 07/04/2015 |
| <i>Date d'achèvement des actions passées (dd/mm/yyyy)</i> | Le 16 mai 2014 désigne la date de fin de collecte d'informations auprès des gestionnaires. Les actions menées au-delà de cette date figureront dans le prochain PPBE. Certains gestionnaires ont toutefois spécifié les actions programmées pour l'année 2015. |
| <i>Date d'achèvement des actions futures (dd/mm/yyyy)</i> | Horizon 2020 Les plans pluriannuels d'investissements lorsqu'ils existent en vigueur calés sur les mandatures donnent une vision jusqu'à 2020 des travaux planifiés. |
| <i>Nombre de personnes dont l'exposition au bruit diminue par les actions réalisées ou adoptées</i> | Considérant que ce document constitue le premier PPBE pour la CA Le Parisis, l'évaluation de la diminution du nombre de personnes impactées par le bruit n'a pas été réalisée ces 10 dernières années, en aval de travaux. Cette information n'est donc pas disponible. La nouvelle gouvernance organisée autour des nuisances sonores va permettre une meilleure évaluation ces prochaines années. |
| <i>Coût des actions futures (en €)</i> | Le présent plan d'actions, et notamment son annexe 2, fait figurer des montants prévisionnels de travaux tant pour la Communauté d'Agglomération que pour ses communes membres. Toutes les communes n'ont pas fourni les informations utiles (coûts estimés). Le coût total des actions futures ne peut donc pas être estimé de façon précise et pertinente. |
| <i>Nombre de personnes dont l'exposition au bruit devrait diminuer grâce aux actions prévues</i> | Cette information ne peut, à ce jour, être fournie. Les éléments techniques de réalisation des actions prévues n'étant pas détaillés. |

Valeurs limites

* La Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, est transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement ;

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

* L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

| | Aérodrome | Route ou LGV | Voie ferrée conventionnelle | Activité Industrielle |
|------------------|-----------|--------------|-----------------------------|-----------------------|
| L _{den} | 55 | 68 | 73 | 71 |
| L _n | | 62 | 65 | 60 |

Résumé des principaux résultats de la cartographie du bruit

Description du territoire (commune/EPCI) :

Appartenance à l'agglomération parisienne

* 10 communes

* 186 505 habitants pour une superficie d'environ 67 km² ;

* Un réseau routier et autoroutier dense ;

* Infrastructure ferroviaire : 21 km de voies ferrées (lignes Transilien H et J, RER C)

* 32 ICPE-A ;

* Proximité de l'aéroport international Paris-Charles de Gaulle.

Synthèse des cartographies :

Publication des cartographies :

<http://www.agglo-leparisis.fr/content/carte-des-bruits>

Description du nombre de personnes en dépassement de seuil en fonction du type de source de bruit

| | global | Route* | Fer* | Aérien* | Industriel* |
|--------------------------|---------------|---------------|------------|---------|-------------|
| L _{den} > Seuil | 739 (100%) | 738 (>99%) | 1 (<1%) | 0 | 0 |
| L _n > Seuil | 139 (100%) | 136 (>98%) | 3 (<2%) | 0 | 0 |

* pourcentage calculé par rapport à la population en dépassement de seuil.

0 établissement d'enseignement et de santé se situe en dépassement de seuil.

Identification des zones bruyantes :

Celle-ci s'est faite en 2 temps (1) identification des zones à fort risque de nuisance (en fonction des dépassements de seuil, et de la population résidant dans ces secteurs), et (2) hiérarchisation de ces zones en les comparant en vue d'identifier celles qui peuvent être reconnues comme prioritaires.

5 zones bruyantes prioritaires sont alors identifiées, dont 3 dues à une multi-exposition.

Zones calmes :

Les zones calmes sont définies dans l'article L. 572-6 du code de l'environnement comme des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels on souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Les critères de détermination suivant ont servi à leur détermination dans le cas du présent PPBE :

* Niveaux d'exposition faibles (<55dB(A) en exposition globale),

* Espace ouvert propice à la promenade ou espace urbain type éco-quartier,

* Salubrité et sécurité des lieux.

Description des zones calmes sélectionnées :

| Zones calmes | Localisation |
|--|---|
| Zone calme existante 1 : Plaine agricole de Pierrelaye | Parcelles et chemins agricoles – lieu de promenades |
| Zone calme existante 2 : Bois des Bayonnes et bois de l'Orme brûlé | Lieu de promenade |
| Zone calme existante 3 : Quai de Seine | Bords de fleuve – lieu de promenades partiellement aménagés |
| Zone calme existante 4 : Domaine régional des Buttes du Parisis | Buttes boisées – lieu de promenade – site historique |
| Zone calme existante 5 : Forêt domaniale de Montmorency | Bois aménagé – lieu de promenade |
| Zone calme à venir 1 | Espace urbain type éco-quartiers, préservé du bruit |

Résumé des actions réalisées (incluant les coûts et la population bénéficiaire)

Les actions réalisées ou actées dans les 10 ans précédant l'adoption de ce présent PPBE sont présentées selon 6 rubriques :

- * Actions de maîtrise du trafic routier
- * Action sur les vitesses de circulation
- * Actions sur les revêtements de chaussées
- * Actions de limitation de la propagation du bruit
- * Actions de traitement acoustique des façades
- * Concertations avec les différents gestionnaires

Sachant que le territoire d'étude est intercommunal, que tous les gestionnaires d'infrastructures n'ont pas fourni les informations relatives aux actions menées et à mener, les données sur le coût et le nombre de personnes bénéficiaires ne peuvent être communiquées. Chacune des actions reprises dans les tableaux ci-dessous n'a été nécessairement entreprise sur l'ensemble du territoire du Parisis.

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions de maîtrise du trafic routier

| Intitulé | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nombre de personnes bénéficiaires (si possible) |
|--|---|---------------------------|---|
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) | Mise en place de barrières limitant l'accès, Interdiction d'arrêt et de stationnement aux poids lourds. | NR | NR |
| Développement des transports en communs (navettes minibus électriques, sites propres...) | Priorité des bus aux carrefours à feux, Création de lignes de bus avec création de voies en site propre, Mise en place de minibus gratuits pour les heures creuses, Création d'une gare routière et d'un parc relais, Service de ramassage de personnes à la demande. | NR | NR |
| Renouvellement flotte véhicules municipaux services en hybrides/électriques | Augmentation de la fréquence de renouvellement de la flotte de véhicules municipaux. | NR | NR |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc.) | Réaménagement pour circulations et traversées piétonnes (norme PMR), Aménagement espace piéton avec fermeture aux véhicules moteur, Création et élargissement de trottoirs, de ralentisseurs, de pistes cyclables, Suppression de zones de stationnement. | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions sur les vitesses de circulation

| Intitulé | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
|---|--|---------------------------|--|
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) | Création de zones 50, 30 et 20 km/h. | NR | NR |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Création de zone 30 avec élargissement de trottoirs, | NR | NR |
| Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires | Création de de carrefour surélevé, de stop, de plateaux traversants. | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à une action sur les revêtements de chaussées

| Intitulé | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
|--|--|---------------------------|--|
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...) | Reprise de revêtement de voiries après l'hiver, Réfection de couches de roulement, Pérennisation de voiries. | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions de limitation de la propagation du bruit

| Gestionnaire | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
|---|------------------------------|---------------------------|--|
| Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur) | Création d'un mur anti-bruit | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions de traitement acoustique des façades

| Gestionnaire | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nombre de personnes bénéficiaires (si possible) |
|---------------------------|--|---------------------------|---|
| Changement des huisseries | Changement d' huisseries et remplacement de fenêtres. Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | NR | NR |

| Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives par les autres gestionnaires d'infrastructures sur le territoire de l'agglomération | | | |
|---|--|---------------------------|--|
| Gestionnaire | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
| Conseil Général du Val-d'Oise | Identification des zones en dépassement de seuils, points noirs de bruit. Elaboration d'un plan d'actions pour la période 2011-2020. | NR | NR |
| Direction Départementale des Territoires du Val-d'Oise | Actions de résorption des points noirs de bruit, Diagnostic acoustique basé sur une campagne de mesures sonométriques. | NR | NR |
| Réseau Ferré de France (RFF) | Evolution du matériel roulant, Etudes acoustiques, Expérimentation sur les semelles de freins : remplacement des semelles en fonte par des semelles en matériaux composites. | NR | NR |

| Résumé des actions prévues (incluant les coûts et la population bénéficiaire) | | | |
|--|--|---------------------------|--|
| Les actions prévues dans les 5 ans suivant l'adoption de ce présent PPBE sont présentées selon 6 rubriques : | | | |
| * Actions de maîtrise du trafic routier | | | |
| * Action sur les vitesses de circulation | | | |
| * Actions sur les revêtements de chaussées | | | |
| * Actions de limitation de la propagation du bruit | | | |
| * Actions de traitement acoustique des façades | | | |
| * Concertations avec les différents gestionnaires | | | |
| Mesures de lutte contre le bruit prévues au cours des 5 prochaines années relatives à des actions de maîtrise du trafic routier | | | |
| Intitulé | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds) | / | | |
| Développement des transports en communs (navettes minibus électriques, sites propres...) | Création de voies de transports en commun en site propre, Extension de dessertes, | NR | NR |
| Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques | Acquisition de véhicules municipaux hybrides ou électriques. | NR | NR |
| Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters) | / | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc.) | Elargissement de l'emprise publique pour création de trottoirs aux normes PMR, Rénovations avec suppression d'une partie des stationnements, avec création de zones 30, de pistes cyclables, Réalisation d'un éco-quartier avec prise en compte des circulations douces. | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit prévues au cours des 5 prochaines années relatives à des actions sur les vitesses de circulation

| Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
|---|---------------------------|--|
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) | NR | NR |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | NR | NR |
| Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires | NR | NR |
| Mise en œuvre d' « ondes vertes » modérantes | NR | NR |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...) | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit prévues au cours des 5 prochaines années relatives à une action sur les revêtements de chaussées

| Intitulé | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nombre de personnes bénéficiaires (si possible) |
|--|--|---------------------------|---|
| Changement de pavés pour des revêtements bitumineux | | NR | NR |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...) | Pérennisation de voiries et réfection de couches de roulement. | NR | NR |
| Mise en place de revêtements acoustiques | | NR | NR |

Mesures de lutte contre le bruit mises prévues au cours des 5 prochaines années par les autres gestionnaires d'infrastructures sur le territoire de l'agglomération

| Gestionnaire | Mesures | Coût estimé (si possible) | Nbr de personnes bénéficiaires (si possible) |
|--|---|---------------------------|--|
| Conseil Général du Val-d'Oise | Etudes acoustiques | NR | NR |
| Direction Départementale des Territoires du Val-d'Oise | Réfection de revêtement de chaussées, Aménagement d'écrans, merlons et protections phoniques, Mise en œuvre de plan de circulation pour réguler le trafic, Modération de la vitesse par création de zones 30, Développement des transports en commun et voies cyclables, Restriction de circulation. | 20.3 M€ sur 2011-2020 | NR |

Résumé de la consultation du public en relation avec ce PPBE

Une consultation du public a été organisée du 02/01/2015 au 02/03/2015, par l'intermédiaire de registres ouverts dans les dix Mairies du territoire et au siège de la Communauté d'Agglomération Le Parisis. Une participation du public par le site internet de la Communauté d'Agglomération a aussi été mise en place par la mise en ligne du projet de PPBE et la création d'un formulaire pour une saisie facilitée des avis. 65 contributions ont été recueillies. 33 avis et/ou demandes concernent le bruit aérien, 33 autres le bruit routier, 10 les bruits de voisinage, 7 le bruit ferré, 2 le bruit fluvial et 1 le bruit industriel.

Résumé des dispositions envisagées pour évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'actions passées

Ce bilan se fera tous les 5 ans, conformément aux dispositions réglementaires.

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

Par contre, 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 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 ;

Lien Internet vers le plan d'actions

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et le bilan de la consultation publique approuvés, ainsi que toutes les démarches et les projets de la Communauté d'Agglomération en lien avec la lutte contre les nuisances sonores sont mis à la disposition de tous sur le site internet de l'Agglomération : <http://www.agglo-leparisis.fr/amenagement-durable/la-lutte-contre-les-nuisances-sonores>