

# PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

**Conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE, le présent document a été mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois (du 04 avril au 03 juin 2022) et en l'absence de remarque nécessitant d'y apporter des modifications, a été arrêté le ..... par délibération du Conseil de Communauté de la C.A. PLAINE VALLÉE**

Document réalisé avec le concours de



**BRUITPARIF**

[La cartographie stratégique du bruit autour des aéroports | Ministère de la Transition écologique \(ecologie.gouv.fr\)](https://ecologie.gouv.fr)

[Cartes de bruit des grandes infrastructures de transports terrestres / Cartes de bruit des grandes infrastructures / Cartes de bruit stratégiques / Bruit dans l'environnement \(CBS et PPBE\) / Bruit / Environnement, risques et nuisances / Politiques publiques / Accueil - Les services de l'État dans le Val-d'Oise \(val-doise.gouv.fr\)](https://val-doise.gouv.fr)

## Table des matières

<b>1. RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. GLOSSAIRE ET LEXIQUE DES ABREVIATIONS.....</b>	<b>6</b>
<b>3. L'ENVIRONNEMENT SONORE .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1. Quelques généralités sur le bruit .....</b>	<b>8</b>
3.1.1. Le son.....	8
3.1.2. Le bruit .....	8
3.1.3. Effets du bruit sur la santé.....	9
<b>4. CONTEXTE .....</b>	<b>11</b>
<b>4.1. Contexte réglementaire .....</b>	<b>11</b>
<b>4.2. Présentation du territoire .....</b>	<b>13</b>
4.2.1. Situation géographique et composition .....	13
4.2.2. Population et superficie .....	14
4.2.3. L'habitat.....	14
4.2.4. Les infrastructures du territoire, sources de bruit.....	15
4.2.5. Projets d'aménagement .....	24
<b>5. METHODE D'ELABORATION DU PPBE.....</b>	<b>25</b>
<b>5.1. Organisation au sein du territoire .....</b>	<b>25</b>
<b>5.2. Coopération intercommunale.....</b>	<b>25</b>
<b>5.3. Outils à disposition.....</b>	<b>25</b>
<b>5.4. Identification des acteurs.....</b>	<b>25</b>
<b>5.5. Méthode d'identification des enjeux .....</b>	<b>27</b>
<b>5.6. Proposition de plan d'actions.....</b>	<b>27</b>
<b>5.7. Méthode de consultation du public.....</b>	<b>27</b>
<b>5.8. Publication du PPBE.....</b>	<b>28</b>
<b>6. IDENTIFICATION DES ENJEUX .....</b>	<b>29</b>
<b>6.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit.....</b>	<b>29</b>
6.1.1. Cartographie du bruit routier .....	30
6.1.2. Cartographie du bruit ferré .....	31
6.1.3. Cartographie du bruit aérien.....	32
6.1.4. Cartographie des bruits cumulés (routier, ferré et aérien).....	33
6.1.5. Cartographie de dépassement du bruit routier.....	34
6.1.6. Cartographie de dépassement bruit transport ferré .....	35
6.1.7. Cartographie de dépassement bruit aérien .....	36
6.1.8. Cartographie du bruit de jour (Lden) à l'échelle de l'agglomération parisienne .....	37
<b>6.2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles .....</b>	<b>40</b>
6.2.1. Exposition de la population par tranches de niveaux sonores .....	40
6.2.2. Exposition des établissements sensibles par tranches de niveaux sonores .....	41
6.2.3. Recensement des populations et des établissements sensibles au-dessus des seuils.....	42
6.2.4. Rappel des objectifs réglementaire de réduction du bruit .....	43
<b>6.3. Localisation des zones bruyantes.....</b>	<b>44</b>
6.3.1. Zones impactées par le bruit aérien .....	44
6.3.2. Zones impactées par le bruit routier .....	48
6.3.3. Zones impactées par le bruit des infrastructures de transports terrestres (ITT), routes et voies ferrées : classement sonore.....	50
6.3.4. Le bruit industriel.....	52
<b>6.4. Localisation et hiérarchisation des zones calmes du territoire .....</b>	<b>53</b>

6.4.1.	Définition .....	53
6.4.2.	Méthodologie de définition des zones calmes potentielles .....	53
6.4.3.	Zones calmes identifiées par commune .....	53
<b>7.</b>	<b>PLAN D'ACTIONS .....</b>	<b>56</b>
<b>7.1.</b>	<b>Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur .....</b>	<b>56</b>
7.1.1.	SDRIF, SCOT et PLU.....	56
7.1.2.	PDU et PLD.....	57
7.1.3.	PLHI .....	57
7.1.4.	PCAET .....	58
<b>7.2.</b>	<b>Actions sur le bruit routier.....</b>	<b>58</b>
7.2.1.	Traitement des zones à enjeux du réseau routier départemental et national .....	58
7.2.2.	Traitement des zones à enjeux du réseau communal ou communautaire .....	59
<b>7.3.</b>	<b>Actions sur le bruit ferré .....</b>	<b>66</b>
<b>7.4.</b>	<b>Actions sur le bruit aérien.....</b>	<b>67</b>
7.4.1.	Aéroport Paris-Charles de Gaulle .....	67
7.4.2.	Aéroport Paris-le Bourget.....	67
7.4.3.	L'ADVOCNAR .....	68
7.4.4.	BRUITPARIF .....	68
<b>7.5.</b>	<b>Actions sur le bruit des activités industrielles des ICPE A .....</b>	<b>68</b>
<b>7.6.</b>	<b>Actions de préservation des zones calmes.....</b>	<b>69</b>
<b>7.7.</b>	<b>Autres actions de lutte contre le bruit .....</b>	<b>69</b>
<b>7.8.</b>	<b>Suivi du plan d'actions .....</b>	<b>69</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>73</b>	
<b>ANNEXE 1 : PPBE des grandes infrastructures de transports terrestres (GITT) routiers de compétence communale</b>		
	75	
<b>ANNEXE 2 : Extrait du PPBE des grandes infrastructures terrestres de l'Etat du Val d'Oise 2018-2023 « Eléments relatifs au réseau ferré géré par SNCF Réseau » .....</b>		<b>77</b>
<b>ANNEXE 3 : Renseignements fournis par les gestionnaires d'infrastructures .....</b>		<b>82</b>
<b>ANNEXE 4 : Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique .....</b>		<b>84</b>

# 1. RESUME NON TECHNIQUE

## **Résumé provisoire dans l'attente des résultats de la consultation publique.**

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté d'Agglomération PLAINE VALLÉE conformément aux textes en vigueur, notamment les articles L. 572-2 et L. 572-6 du code de l'environnement. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore de l'agglomération réalisée par BRUITPARIF en 2018 et approuvé par le Conseil Communautaire du 28 novembre 2018.

Après avoir précisé quelques notions essentielles liées au bruit et à la réglementation applicable, 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 / concertation ;
- Identification et préservation des zones calmes.

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.

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures et des communes membres de l'Agglomération, a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années.

## **Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition significative de la population aux bruits aériens et routiers.**

Les actions qui seront mises en œuvre par PLAINE VALLÉE et les communes dans les cinq prochaines années s'articulent autour de trois axes d'interventions :

- 1 - Prévenir et réduire les nuisances sonores ;
- 2 - Identifier et préserver des zones de calme ;
- 3 - Communiquer, sensibiliser et améliorer la connaissance en matière de bruit.

Ces actions porteront notamment sur l'étude et l'optimisation des flux de circulation, la réduction des trafics, l'entretien des chaussées, la baisse de vitesses lorsque c'est souhaitable, etc.

Il s'agira également d'inciter les gestionnaires d'infrastructures bruyantes, la DIRIF SNCF-Réseau et le Département du Val d'Oise, à réduire les nuisances sonores des voies qu'ils gèrent sur le territoire de PLAINE VALLÉE.

Une vigilance accrue sera également maintenue vis-à-vis des nuisances aériennes afin d'en réduire leurs impacts sur les populations du territoire.

Le développement des modes doux de circulation sera poursuivi, notamment en faveur de la pratique du vélo.

Des actions plus spécifiques viseront à encourager l'utilisation de véhicules électriques et celui des transports en commune, de parkings relais, etc.

La thématique de l'isolation acoustique est abordée dans le cadre des projets de rénovation des logements, d'aménagements d'infrastructures et d'opérations urbaines dans lesquels PLAINE VALLÉE et/ou les communes sont impliquées afin de protéger les habitants.

Un travail autour des zones dites de calme a été initié par les communes, avec une première identification de zones de ressourcement ou zones naturelles à préserver et à mettre en valeur auprès du public.

Une cellule de suivi des actions du PPBE sera mise en place. L'information et la sensibilisation des habitants seront assurées via une page dédiée sur le site internet de PLAINE VALLÉE.

L'Agglomération poursuivra son partenariat avec l'association BRUITPARIF pour bénéficier ainsi de son soutien et ses conseils pour mettre en œuvre ces actions.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à disposition du public du 04 avril au 03 juin 2022 en ligne sur les sites internet de PLAINE VALLÉE et des communes, et en format papier au siège et à l'accueil des bureaux de l'Agglomération. Pendant cette période, le public a pu consulter le document et émettre ses avis.

XXXXX observations ont été formulées. Ces observations sont figurées en **annexe 4**, ainsi que les éléments de réponses apportés par PLAINE VALLÉE.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit être réexaminé et actualisé tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées (4ème échéance).

## 2. GLOSSAIRE ET LEXIQUE DES ABREVIATIONS

### Bruit aérien

- ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires
- ADP : Aéroports de Paris
- CCE : Commission Consultative de l'Environnement
- DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
- PEB : Plan d'exposition au Bruit
- PGS : Plan de Gêne Sonore
- TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

### Bruit routier

- 2RM : véhicules deux-roues motorisés
- DIRIf : Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France
- DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
- DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
- TCSP : Transport en Commun en Site Propre

### Cartographie du bruit

- CBS (ou CSB) : cartes stratégiques du bruit
- CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
- dB (A) : décibel pondéré A, unité normalisée utilisée en acoustique de l'environnement, pour tenir compte des différences de sensibilité de l'oreille humaine à la gamme de fréquence d'un bruit (un son grave est par exemple perçu moins fort qu'un son médium ou aigu).
- GITT : Grandes Infrastructures de Transport Terrestre : infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de passages de véhicules par an et infrastructures ferroviaires supportant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an.
- ICPE A : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Autorisation
- PlaMADE : Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental, nouvel outil développé par le Cerema pour accompagner les acteurs dans l'élaboration des cartes de 4<sup>ème</sup> échéance.
- PNBf : Point Noir de Bruit ferroviaire
- Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous

### 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 (PNB)

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 ferré

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 2ème 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.

### Habitat, urbanisme et aménagement

- OPAH : Opération programmée d'amélioration de l'habitat. Elle s'inscrit dans une convention passée entre une commune, un EPCI, l'Etat, la Région et l'ANAH, pour réhabiliter ou requalifier un quartier bâti, à l'intérieur d'un périmètre précis.
- PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme (commune) / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (EPCI)
- SCoT : Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (aménagement, mobilité, habitat, environnement...).
- ZAC : Une Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme instituée par la loi d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 pour se substituer aux zones à urbaniser en priorité (ZUP), et modifiée à de nombreuses reprises depuis.

### Zones de protection de la nature

#### ZNIEFF :

Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional ;

#### SPR, ZPPAUP, AVAP :

Les Sites Patrimoniaux Remarquables, ex Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager et ex Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine, sont élaborés à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France.

Un SPR est créé et délimité, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites. Il peut être institué autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. Il comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage.

Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale. Il devra donc y avoir un cahier des charges qui guidera les constructeurs et les Architectes des bâtiments de France.

## 3. L'ENVIRONNEMENT SONORE

(Sources : <http://www.bruitparif.fr>, <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr> )

### 3.1. Quelques généralités sur le bruit

#### 3.1.1. Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20  $\mu$ Pa), et 120 dB, correspondant au seuil de la douleur (20 Pa).

Dans l'échelle des fréquences, les sons graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons aigus, de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrason) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

L'oreille humaine possède un maximum de sensibilité pour des fréquences comprises entre 2.000 et 5.000 Hz (pointe à 4 000 Hz). Pour tenir compte de ce phénomène, il a été mis en place une nouvelle unité : le dB (A), ou décibel pondéré A.

Cette unité représente de façon relativement fidèle la sensation auditive humaine : c'est l'unité couramment employée en acoustique de l'environnement.

Notons toutefois que la nature même de la source de bruit et le contexte d'écoute sont des facteurs très importants de l'appréciation du sujet, qui ne peuvent être pris en compte par des indicateurs purement physiques.

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)



#### 3.1.2. Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

**Le bruit est ainsi défini en tant que son indésirable.**

L'ISO (Organisation Internationale de Normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considérée comme désagréable ou gênante (notion que l'on aborde au moyen des sciences humaines, psychologie, sociologie) ».



L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB). Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences. Elle privilégie les fréquences médiums. Les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique.

Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

### 3.1.3. Effets du bruit sur la santé

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples.

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les principales perturbations du comportement humain face à des niveaux sonores élevés sont les suivantes :

- Trouble du sommeil à partir de 30 dB(A) ;
- Interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A) ;
- Effets psycho physiologiques à partir de 65-70 dB(A) ;
- Effets sur les performances cognitives, la lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation ;
- Effets sur le comportement avec le voisinage ;
- Effets biologiques extra-auditifs : le stress ;
- Effets subjectifs et comportementaux du bruit ;
- Déficit auditif dû au bruit à partir de 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Contrairement à beaucoup d'autres problèmes de l'environnement, la pollution par le bruit continue à se développer et génère un nombre croissant de plaintes de la part des personnes qui y sont exposées. La croissance des nuisances sonores est insupportable, parce qu'elle a des effets négatifs sur la santé à la fois directs et cumulés. Elle affecte également les générations futures et a des implications sur les effets socio-culturels, physiques et économiques.

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont de 2 types :

- **Effets non traumatiques** : au-delà des effets directs sur l'audition, le bruit a des effets psychosomatiques □ augmentation du stress induisant troubles digestifs, troubles du sommeil, risques cardio-vasculaires, baisse de la concentration, anxiété, état dépressif, agressivité, etc. Ces troubles peuvent apparaître progressivement avec l'exposition au bruit chez des personnes fragilisées à partir de 50 dB(A),
- dans des cas extrêmes, **effets traumatiques** : le bruit entraîne une fatigue auditive qui peut se manifester par des acouphènes (bourdonnements, sifflements, etc.), voire, suite à une exposition sur 8 heures à des niveaux sonores supérieurs à 80 dB (seuil repris par la législation du travail), à une perte d'audition.

Compte tenu des effets nocifs consécutifs à l'excès du niveau de bruit ambiant sur la santé humaine, un cadre réglementaire national et européen a été mis en place afin d'éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Les principales recommandations de l'OMS concernent :

- les zones résidentielles + balcons et terrasses avec un seuil de gêne sérieuse en journée et en soirée à 55 dB(A),
- les logements avec un niveau de bruit intérieur de jour et de nuit, respectivement de 35 et 30 dB(A), et en façade fenêtres ouvertes la nuit avec 45 dB(A),
- les écoles et jardins d'enfants avec un niveau maximum intérieur de jour à 35 dB(A), extérieur dans les cours de récréation à 55 dB(A). Pour les salles de repos, le seuil est de 30 dB(A) et de 45 dB(A) en LAmax,
- les hôpitaux avec un niveau intérieur de 35, si possible 30 dB(A), jour et nuit et 40 dB(A), en LAmax la nuit,
- les parcs naturels et zones protégées : ces zones calmes doivent être préservées.

Dans le Val-d'Oise, le pourcentage de personnes se déclarant « assez » à « très gênées » par le bruit à leur domicile est de 57 % (étude réalisée par le CREDOC pour BRUITPARIF en 2016).

BRUITPARIF a réalisé une déclinaison francilienne et a ainsi estimé à 16 milliards d'euros, dont 6,9 milliards liés aux transports, le coût social du bruit en Île-de-France.

## 4. CONTEXTE

### 4.1. Contexte réglementaire

La Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant 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).**

**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 les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.**

Cette directive a été transposée dans le droit français par les textes de loi suivants :

- Ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 de transposition de la directive en droit français (art L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement) ;
- Circulaire ministérielle du 25 mai 2004 relatif au bruit des infrastructures de transport terrestre ;
- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 : définition des agglomérations et infrastructures concernées, du contenu des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,
- Arrêté du 3 avril 2006 : liste des aéroports concernés ;
- Arrêté du 4 avril 2006 : relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes bruits et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Circulaire du 9 avril 2008 relative à la mise en œuvre de la directive européenne ;
- Instructions du 23 juillet 2008 relatives à la réalisation et à la procédure d'approbation du PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) de l'état ;
- Instruction du 28 novembre 2011 relative à l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- Arrêté du 14 avril 2017 (Environnement, Intérieur) fixe la nouvelle liste des agglomérations compétentes pour appliquer la directive de 2002 imposant l'élaboration de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Ainsi, les unités urbaines de plus de 100 000 habitants doivent faire l'objet d'une cartographie stratégique du bruit, établie par les autorités compétentes en la matière puis d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement, deux productions à réviser au minimum tous les 5 ans.

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).

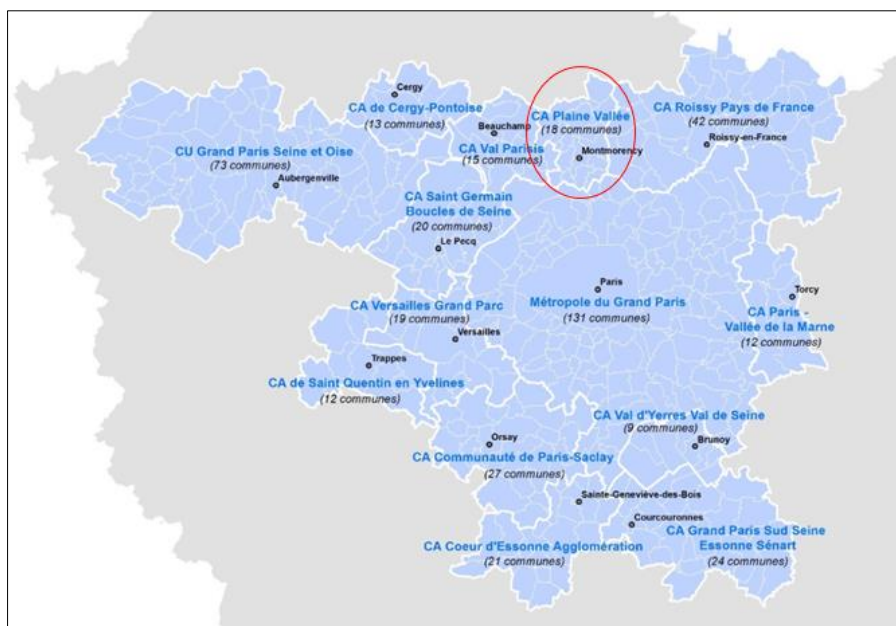
Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie comme de plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

**Les autorités compétentes pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit** sont les Préfets de département pour les grandes infrastructures, et les communes/intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle des agglomérations.

**Les autorités compétentes pour la réalisation des PPBE des grandes infrastructures sont :**

- les Préfets de départements pour les autoroutes, routes d'intérêt national ou européen, infrastructures ferroviaires et les aéroports,
- les conseils départementaux pour le réseau routier départemental,
- les communes ou intercommunalités pour le réseau routier communal ou communautaire (le cas échéant)

Sur le territoire de l'agglomération parisienne, les autorités compétentes pour la réalisation des PPBE sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017, dont la Communauté d'Agglomération PLAINE VALLEE.



Pour une collectivité territoriale, l'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est principalement :

- d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites – cf tableau ci-dessous),
- préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire.

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

**Tableau n°1 : Seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de sources de bruit en dB(A)**

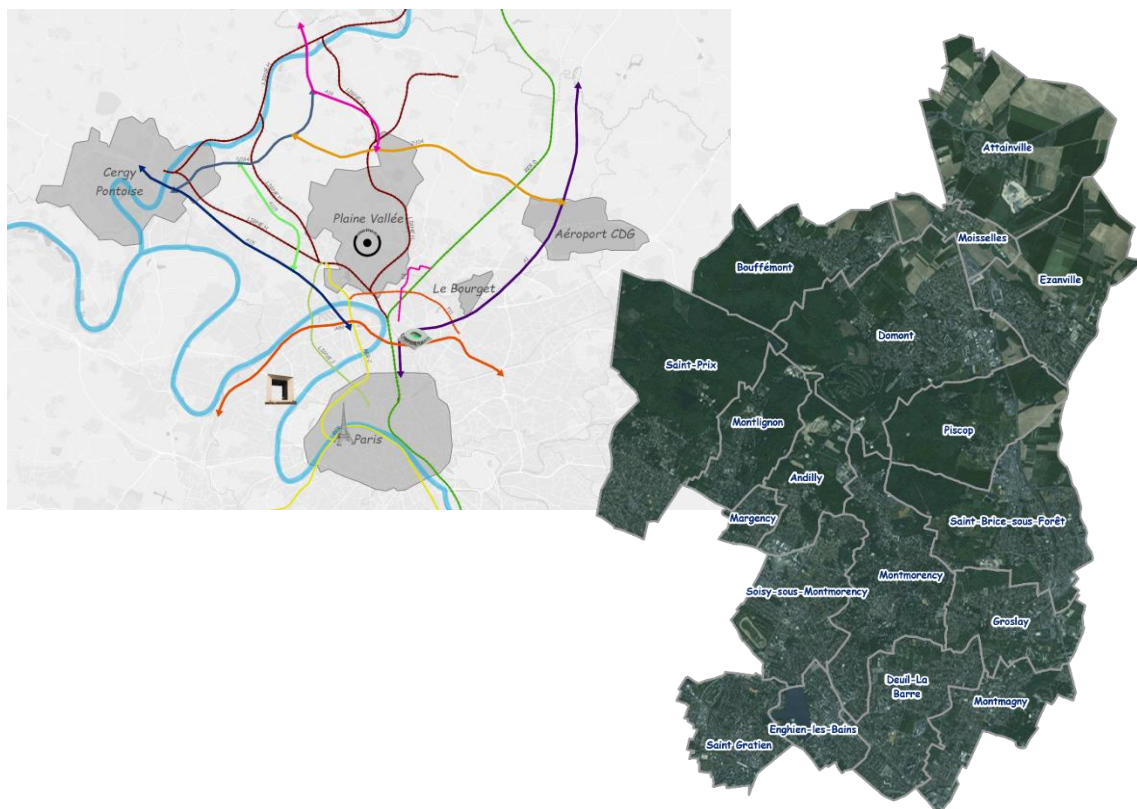
	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)
Ln	-	62 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

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

## 4.2. Présentation du territoire

### 4.2.1. Situation géographique et composition

La Communauté d'Agglomération PLAINE VALLÉE est située dans le Val d'Oise, au nord en bordure Nord de la Métropole du Grand Paris, à égale distance des pôles de Roissy et de Cergy Pontoise.



Elle présente un patrimoine urbain résidentiel et naturel varié, avec notamment le lac d'Enghien-les-Bains au sud, le massif de la forêt de Montmorency en son centre, et au nord de ce massif, la partie ouest de la plaine de France à dominante agricole.

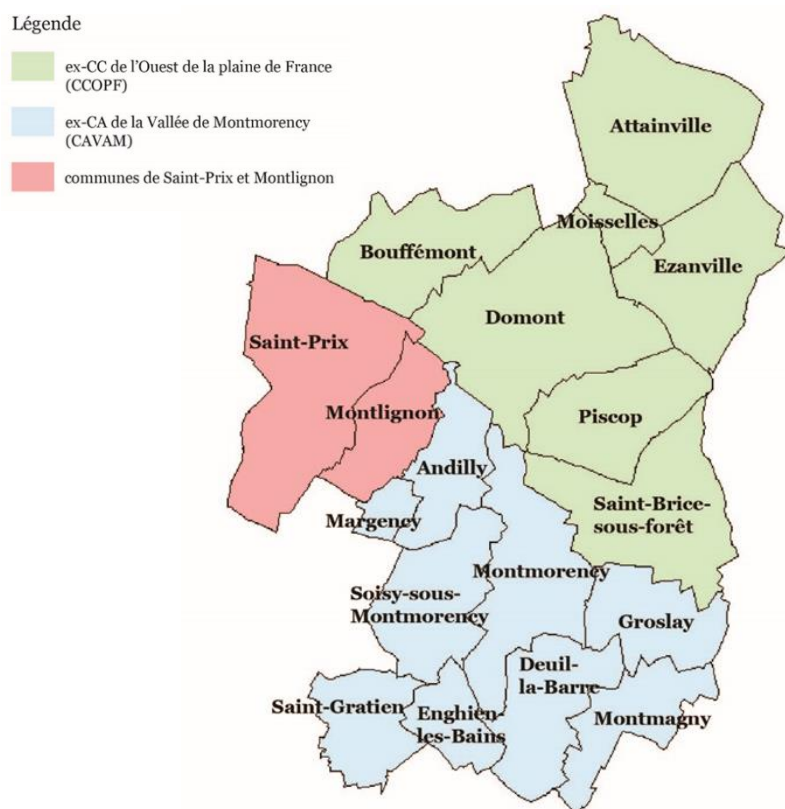
La communauté d'agglomération est bordée par de grands axes de communication, en particulier :

- pour les routes :
  - les autoroutes A86, A15 et A115 au sud, accessibles par l'avenue du Parisis (RD170),
  - la A104 (la Francilienne) et la A16 au nord, accessibles par la RD301 (route de Calais).
- pour les voies ferrées :
  - les deux branches de la ligne H du Transilien qui desservent d'une part le sud-ouest et d'autre part l'est et le nord du territoire depuis la gare du Nord de Paris.
  - Le RER C et les tramway T5, T8 et T11.

PLAINE VALLÉE se trouve en outre à moins de 15 km à l'ouest de l'aéroport Paris-Roissy de 5 km au nord-ouest de l'aéroport du Bourget.

Sur le plan économique, plus de 10 000 établissements privés sont implantés, soit 16% des établissements du Val d'Oise. La diversification des activités est marquée par la prédominance du secteur tertiaire (30% services aux entreprises, 25% commerces et 14% secteur public). L'EPCI compte 17 zones d'activités communautaires, occupant 207 hectares.

Composée de 18 communes issue du regroupement en 2015 de deux intercommunalité, l'ex CAVAM et l'ex CCOPF, ainsi que des communes de Saint-Prix et Montlignon.



#### 4.2.2. Population et superficie

Le territoire de PLAINE VALLÉE qui s'étale sur **74,7 km<sup>2</sup>** dont 48% de bois, forêts et surfaces agricoles, accueille une population de **182 585 habitants en 2018**, soit une densité de 2 464,7 habitants/km<sup>2</sup>.

La population est principalement concentrée au sud de l'agglomération, la partie nord-ouest et nord ayant conservée de grands espaces forestiers et agricoles.

#### 4.2.3. L'habitat

Le tissu urbain est constitué de zones pavillonnaires et d'ensembles d'habitat collectif. En 2018, le parc de logements de PLAINE VALLÉE s'élève à près de 80 000 résidences, composé à 58% de logements collectifs.

**Tableau n°2 : types d'occupation de logements sur la C.A. PLAINE VALLÉE (données INSEE 2018)**

		Nombre	Ratio %
Type d'occupation de logement	Résidences principales	73 797	92.1 %
	Résidences secondaires	974	1.2 %
	Logements vacants	5 321	6.7 %
	<b>Ensemble</b>	<b>79 797</b>	<b>100 %</b>
Type de logements	Maisons	32 525	41.4 %
	Appartements	46 080	58.6 %

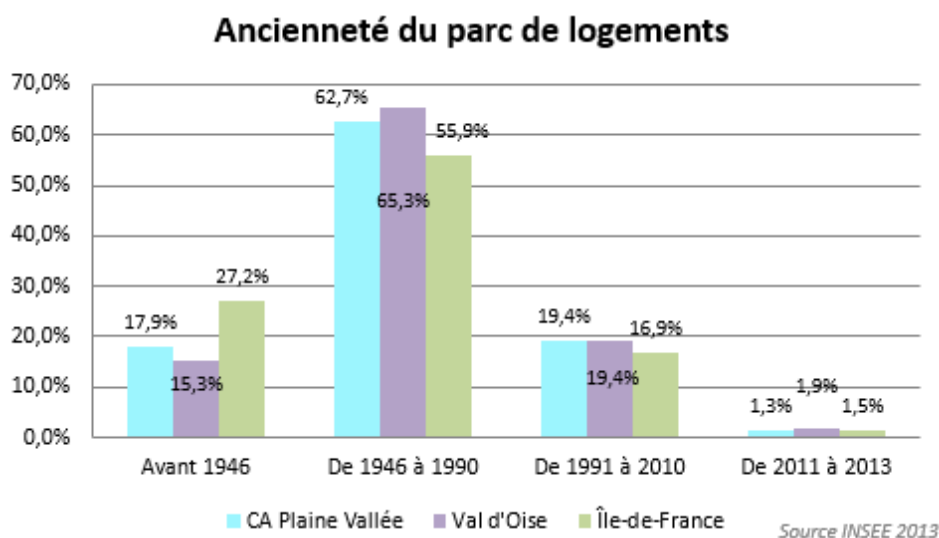
Le parc social au sens de la loi SRU atteint 21%.



On note toutefois de fortes disparités géographiques de répartition des résidences individuelles/collectives :

- Part nettement plus importante de résidences principales en collectif dans les communes du sud de l'Agglomération : à Saint-Gratien (76,7%), Enghien-les-Bains (75,2%), Montmorency (62,2%), Deuil-La Barre (59,7%) et Soisy-sous-Montmorency (59,0%). Cela correspond aussi aux communes où le parc social est le plus développé.
- Part de résidences principales en individuel plus importante dans le nord et l'ouest de l'Agglomération, dans des communes où l'offre de logement est plus faible : 92,3% à Piscop, 88,5% à Attainville, 82,1% à Montlignon et 79,7% à Saint-Prix, et entre 65 et 70% à Andilly, Bouffémont et Moisselles.

**Le parc résidentiel est relativement ancien**, avec 18% des constructions datant d'avant 1946, 63% de 1946 à 1990.



#### 4.2.4. Les infrastructures du territoire, sources de bruit

**Les principales sources de bruit du territoire proviennent des transports routiers, ferrés et aériens :**

- **Bruit routier** avec principalement les voiries départementales RD301, RD109, RD928, RD144, et au nord la Francilienne (A104) ainsi que l'échangeur de l'A16.
- **Bruit ferré**, avec la ligne H du Transilien, et la ligne de RER C sur Saint-Gratien
- **Bruit aérien** avec la proximité des aéroports de Roissy et du Bourget.

##### 4.2.4.1. Les infrastructures routières

Les infrastructures routières présentes sur le territoire de PLAINE VALLÉE, relèvent des compétences :

- du Conseil Départemental du VAL D'OISE pour les voies départementales,
- de l'Etat, pour les voies de compétences nationales.
- de la C.A. PLAINE VALLÉE pour les voies communautaires,
- des villes pour les voies communales.

## Les routes départementales

Les routes départementales traversant le territoire de PLAINE VALLÉE sont les suivantes :

Routes départementales	Noms de rues par commune (*)
RD9E	- rue de Moisselles (Moisselles, Attainville) - rue de l'Orme (Attainville)
RD11	- av. Jean Rostand (Domont, Ezanville, Moisselles) - rue de Paris (Moisselles, Attainville)
<b>RD14</b>	- <b>bd Pasteur, bd du Maréchal Foch (28 960 véh TMJA)</b> (Saint Gratien)
RD15	- av. Mathilde, av de Ceinture (Saint Gratien) - av de Ceinture, bd du Lac (Enghien les Bains)
RD23	- rue d'Enghien (Enghien les Bains)
RD44	- rue Léon Giraudeau, rue de la République, rue Berthelot (Bouffémont) - rue d'Ombreval, rue du Maréchal Joffre (Domont)
<b>RD109</b>	- <b>rue d'Argenteuil (16 660 véh TMJA)</b> , av. Berthie Albrecht, av. Kennedy, av. Danielle Casanova (Saint Gratien) - - <b>av. Kellermann (45 280 véh TMJA)</b> , rue Carnot, rue de Montmorency (Soisy-sous-Montmorency)
RD109E	- rue des Dures Terres, rue du Jardin Renard (Soisy-sous-Montmorency)
RD109P	- rue d'Andilly, rue Bleury (Soisy-sous-Montmorency) - rue Ernest Taiclet, rue Aristide Briand, rue Arnaud, route de la Croix Blanche (Andilly)
RD123	- route Stratégique (Domont, Piscop) - chemin de Montmorency à Domont (Piscop) - rue de Piscop, (Saint Brice sous Forêt)
RD124	- rue Théophile Vacher, rue Gallieni, rue de Verdun, av. de la 1ère Armée Française, route Domont (Montmorency) - route de Domont (Andilly) - route de Montmorency, rue du Gal Delanne, rue André Nouet, av. du Lycée (Domont)
RD124E	- route de la Croix Blanche, route de la Berchère (Andilly)
<b>RD125</b>	- <b>av. Georges Clémenceau, route de Saint Brice (21 560 véh TMJA)</b> (Montmorency) - av. de la Div. Leclerc (Saint-Brice-sous-Forêt)
<b>RD144</b>	- <b>rue Louis et Gérard Donezelle, route de Montmorency (Saint Prix) - 7 340 véh TMJA</b> - <b>av. Georges Pompidou (Margency/Montignon) - 9 550 véh TMJA</b> - <b>route de Montmorency (Andilly) -</b> - <b>rue du Dr Schweitzer, rue Saint Paul (Soisy-sous-Montmorency)</b> - <b>rue de Margency, av. de la Fontaine René, av. Georges Clémenceau, rue Théophile Vacher, av. Charles de Gaulle (Montmorency) – 13 550 véh TMJA</b>
RD144E	- bd de Montmorency (Deuil la Barre /Montmorency)
<b>RD170</b>	- <b>av. du Parisis (Saint Gratien 48 450 véh/j TMJA ; Soisy-sous-Montmorency)</b>
RD192P	- rue de Rubelles, rue Auguste Rey, rue Maignan Larivière, route de la Croix Jacques, chemin de Saint-Leu à Chauvry
RD193	- rue d'Epinay, rue Carnot, rue de Montmorency (Montmagny) - rue du Lac Marchais (Deuil la Barre) - rue Ferdinand Berthoud, rue du Général Leclerc
RD193E	- av du Général de Gaulle, av. Maurice Utrillo (Montmagny)
<b>RD301</b>	- <b>route de Calais (Montmagny 16 040 véh TMJA, Groslay, Saint-Brice-sous-Forêt 37 35 véh TMJA, Piscop, Domont, Ezanville, Moisselles, Attainville 51 753 véh TMJA)</b>
RD311	- rue du Gal de Gaulle, bd Cotte, rue de Malleville, bd d'Ormesson, rue de l'Arrivée, rue de la Libération (Enghien les Bains) - av. Charles de Gaulle, rue Perquel (Montmorency) - rue Cauchoix, rue Charles de Gaulle, av. de la Gare (Deuil la Barre) - av. de la Gare, rue du 11 novembre, rue Maurice Berteaux (Montmagny) - rue de Montmagny, av de la République, rue de Sarcelles (Groslay)
RD370	- route de Domont, Grande Rue, route d'Ecouen (Ezanville)
RD401	- av. du 8 Mai 1945, rue Hector Carlin (Saint Prix)
RD909	- route de Montmorency, rue de Paris (Montignon) - RD909 (Bouffémont et Moisselles) - rue Guy Vennat (Moisselles) - rue de Paris (Moisselles et Attainville)
<b>RD928</b>	- av. du Général Leclerc (Saint Prix) - <b>av. de Paris, av. du Général Leclerc 26 100 véh TMJA (Soisy-sous-Montmorency)</b> - <b>av. de la Division Leclerc (Montmorency)</b> - <b>av. de la Division Leclerc, route de Saint Denis (Deuil la Barre)</b>

(\*) : Les valeurs du trafic moyen journalier annuel (TMJA) des RD les plus fréquentées (TMJA > 15 000 véh/j) sont mentionnés dans le tableau.



Pour comparaison le trafic intense de l'A15 entre la RD909 et l'A115 au niveau de Sannois, est d'environ 192 800 véh/j TMJA.

### Résultats des comptages temporaires effectués par le CD95 sur les RD du territoire de PLAINE VALLÉE :

- Trafic moyen journalier annuel (TMJA) pour les 2 sens de circulation cumulés (« données de circulation 2019 du CD95 »),

Axe	Commune	PR	Localisation	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
D 11	Saint-Brice-sous-Forêt	0	Boulevard de la Gare - allée Jean de La Fontaine		5 300	-	-	4 700	-	-	-	-	-	-
D 11	Saint-Brice-sous-Forêt	0	D 125 - Rue de Piscop	4 150	-	-	-	-	-	-	5 200 (2 %)	-	-	-
D 11	Saint-Brice-sous-Forêt	1	Rue de Piscop - Av. Schuman	-	-	-	5 750 (4 %)	-	-	-	6 200	-	-	-
D 11	Saint-Brice-sous-Forêt	2	Avenue Schuman - Route de la Tête Richard Piscop	9 450	-	-	-	-	-	-	9 800	-	-	-
D 11	Piscop	1	Rue du Petit Saint Brice - rue de la Belle Vue	-	-	-	-	-	-	-	9 800	-	-	-
D 11	Domont	4	Rue de Paris - D 124	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 280 (3%)
D 11	Domont	5	rue Lavoisier - avenue Curie	12 900	-	-	-	-	-	-	13 050 (1 %)	-	-	-
D 11	Moisselles	5	D 301 - Attainville	-	5 300	-	-	4 700 (2 %)	-	-	-	-	5 300 (1 %)	-
D 14	Saint-Gratien	0	Dépt 93 - D 109	21 554 (2 %)	22 027 (2 %)	21 350 (2 %)	19 608 (2 %)	19 358 (2 %)	21 142 (2 %)	22 038 (3 %)	22 656 (2 %)	23 341 (3 %)	-	28 960 (3%)
D 44	Bouffémont	11	D 192P - rue Pasteur	-	-	-	-	-	850 (1 %)	-	-	-	-	-
D 44	Bouffémont	12	rue François Mitterrand - rue des Laboureurs	-	-	-	-	-	-	3 300 (2 %)	-	-	-	-
D 44	Domont	14	D 909 - D 124	1 600	-	-	-	-	-	-	-	-	2 850 (3 %)	-
D 109	Saint Gratien	1	D 928 - D 14	8 681 (2 %)	8 550 (2 %)	8 994 (2 %)	-	-	-	-	-	-	-	-
D 109	Saint Gratien	2	D 14 - D 15	-	-	-	-	-	-	-	6 600 (5 %)	-	-	-
D 109	Saint Gratien	3	D 311 - D14	-	-	-	-	-	-	16 400 (5 %)	-	-	-	16 660 (5%)
D 109	Soisy-sous-Montmorency	2	D 170 - avenue Descartes	34 409 (4 %)	35 279 (4 %)	36 631 (4 %)	35 351 (3 %)	35 610 (3 %)	35 560 (3 %)	35 948 (4 %)	36 325 (4 %)	36 234 (4 %)	-	45 280 (4%)
D 109	Soisy-sous-Montmorency	2	D 15 - D 170	-	-	-	10 950 (3 %)	-	-	-	-	12 000 (3 %)	-	-
D 109	Soisy-sous-Montmorency	3	D 928 - D 109E	-	-	-	-	11 150 (3 %)	-	-	-	-	-	12 580 (3%)
D 109	Soisy-sous-Montmorency	3	Avenue Descartes - D928	-	-	-	24 000 (6 %)	-	-	-	-	26 550 (4 %)	-	-
D 109	Soisy-sous-Montmorency	4	D109E - D 109P	-	-	-	-	4 800 (1 %)	-	-	-	-	-	4 550 (2%)
D 109	Soisy-sous-Montmorency	4	D 109P - rue de la Fosse aux Moines	-	-	-	-	5 300 (2 %)	-	-	-	-	6 750 (2 %)	-
D 109	Soisy-sous-Montmorency	5	Rue de la Fosse aux Moines - D 144	5 250	-	-	-	-	-	-	-	9 800 (4 %)	9 700 (2 %)	-
D 109E	Soisy-sous-Montmorency	0	D 928 - rue de l'Egalité	5 150	-	-	-	5 550 (5 %)	-	-	-	-	-	4 980 (5%)
D 109E	Soisy-sous-Montmorency	0	Rue Roger Salengro - D 109P	11 850	-	-	-	-	-	-	9 300 (1 %)	-	-	-
D 109P	Soisy-sous-Montmorency	0	D 109 - D 109E	-	-	-	-	2 300 (1 %)	-	-	-	-	1 650 (1 %)	-
D 109P	Soisy-sous-Montmorency	0	D 109E - D 144	-	12 100	-	-	-	-	-	-	-	-	14 560 (2%)
D 109P	Andilly	1	Rue Roger Salengro - D 124E	7 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8 810 (2%)
D 109P	Andilly	3	D 144 Soisy-sous-Montmorency - Rue Roger Salengro	-	-	-	-	-	-	1 400 (8 %)	-	8 000 (2 %)	9 300	-
D 123	Piscop	2	Rue des Petits Poiriers - D 124 Domont	-	-	-	-	-	2 500 (1 %)	-	-	-	-	-
D 123	Saint-Brice-sous-Forêt	3	Rue des Petits Poiriers à Piscop - D11	4 050	-	-	-	-	-	-	-	3 950 (2 %)	-	-
D 124	Montmorency	1	Boulevard des Champeaux - route de Berchère Andilly	-	-	-	-	-	11 450 (4 %)	-	-	-	-	-
D 124	Domont	4	D 123 - D 44	-	-	-	-	-	-	9 850 (3 %)	-	-	-	-
D 124	Domont	5	D 44 - D 11	-	-	-	-	-	-	7 300 (6 %)	-	-	-	-
D 124E	Andilly	0	D 124 - D 109P	-	-	-	-	-	6 150 (2 %)	-	-	-	-	-
D 125	Montmorency	1	D 124 - D 11 Saint-Brice-sous-Forêt	18 252 (2 %)	18 719 (2 %)	18 646 (2 %)	18 742 (2 %)	19 193 (2 %)	-	-	18 150	-	-	21 560 (2%)

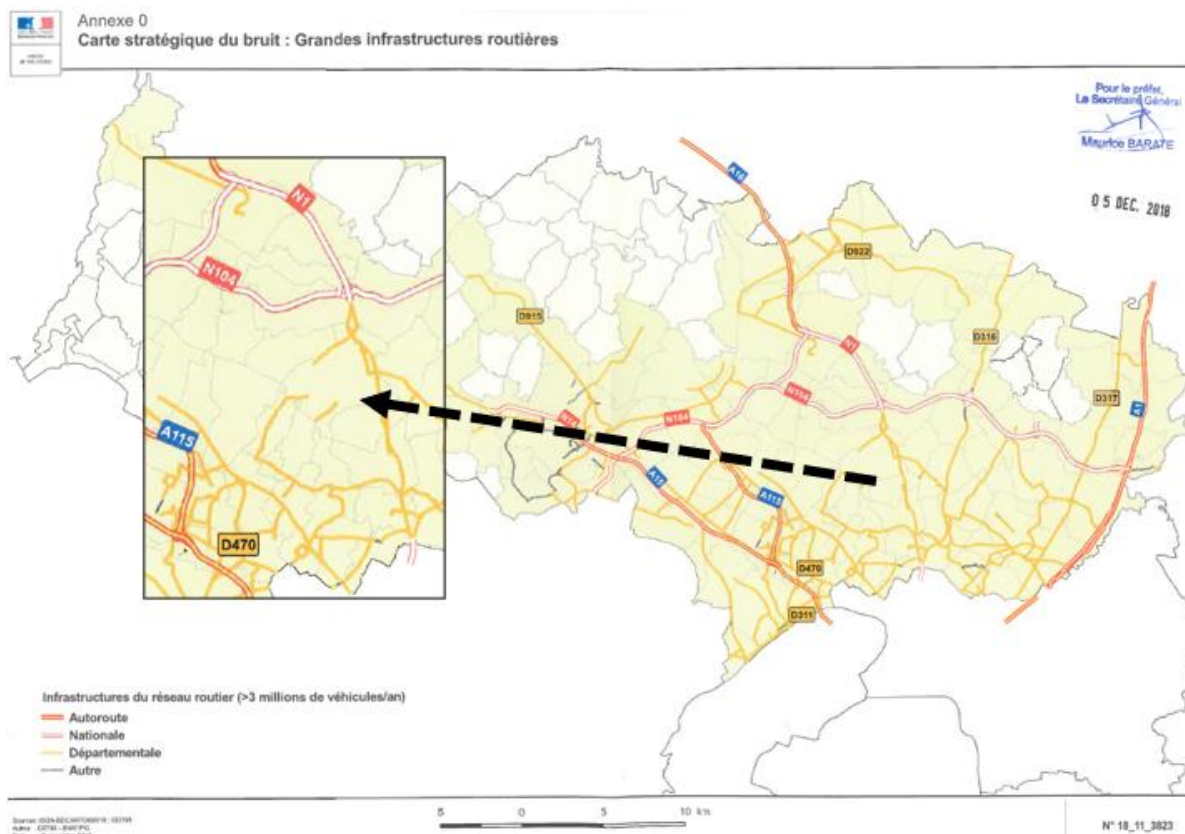
Axe	Commune	PR	Localisation	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
D 144	Saint Prix	0	D 928 Saint-Leu-La-Forêt - D 192P	-	-	-	-	-	-	-	7 450 (3 %)	-	-	-
D 144	Saint Prix	1	D 192P - D 909	6 858 (3 %)	5 879 (3 %)	7 068 (3 %)	6 949 (3 %)	6 827 (3 %)	7 125 (3 %)	-	6 443 (2 %)	6 575 (2 %)	-	7 340 (2%)
D 144	Margency	2	D 909 Eaubonne - D 109P Soisy-sous-Montmorency	-	9 250	-	-	-	-	9 550 (3 %)	-	-	-	-
D 144	Montmorency	5	D 109P Soisy-sous-Montmorency - D 124	10 000	-	-	-	-	-	-	-	13 550 (2 %)	-	-
D 144	Montmorency	6	Place de Venise - rue de Groslay	8 200	-	-	-	-	-	-	-	11 350 (2 %)	-	-
D 144	Deuil-la-Barre	8	Rue de Groslay à Montmorency - D311	12 200	-	-	-	-	-	-	-	11 900 (2 %)	-	-
D 144E	Deuil-la-Barre	0	D 144 - D 311	-	7 150	-	-	-	-	-	-	-	7 150 (1 %)	-
D 144E	Deuil-la-Barre	1	D 311 - D 928	12 050	-	-	-	-	-	-	-	6 000 (3 %)	-	-
D 170	Saint Gratien	2	D 470 - Rond point D 109	38 550	-	-	-	-	-	48 450 (13 %)	-	-	-	-
D 192P	Saint Prix	0	D 928 - D 144	-	-	-	-	3 050 (3 %)	-	-	-	-	-	-
D 193	Groslay	0	Rue Carnot - rue de Montmorency	4 050	-	-	-	-	-	-	-	4 350 (2 %)	-	-
D 193	Groslay	1	Rue de Montmorency - rue de Verdun	-	-	-	3 600 (2 %)	-	-	-	-	3 550 (1 %)	-	-
D 193	Montmagny	3	D 311 - D 928 Deuil-la-Barre	7 800	-	-	-	-	-	-	-	9 650 (2 %)	-	-
D 193E	Montmagny	1	D 301 - avenue du Général De Gaulle	10 550	-	-	-	-	-	-	-	11 00 (3 %)	-	-
D 301	Montmagny	0	D 193E - Dépt 93	20 932 (3 %)	14 117 (4 %)	13 587 (3 %)	16 394 (3 %)	17 797 (3 %)	-	-	16 370 (3 %)	16 437 (3 %)	-	16 040 (3%)
D 301	Saint-Brice-sous-Forêt	3	D 370 Ezanville - D 125	-	-	-	-	-	37 350 (7 %)	-	-	-	-	-
D 301	Attainville	10	D 909 - N 104	51 163 (5 %)	49 781 (5 %)	50 274 (5 %)	49 689 (4 %)	49 937 (4 %)	51 753 (5 %)	-	-	-	-	-
D 311	Enghien-les-Bains	8	D 14 Saint Gratien - D 928	-	-	-	-	-	-	-	10 450 (6%)	-	-	-
D 311	Montmorency	9	D 928 Enghien-les-Bains - D 144	-	11 000	-	-	-	-	-	-	-	10 500 (1 %)	-
D 311	Montmagny	11	D 144 Deuil-la-Barre - D 193 Montmagny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12 500 (4%)
D 311	Montmagny	12	Ruelle Marianne - Ruelle de la Saussaye	-	-	-	-	-	-	3 500 (3%)	-	-	-	-
D 311	Groslay	13	D 193 - D 301	-	-	-	-	-	-	-	12 050 (4 %)	-	-	-
D 311	Groslay	14	D 301 - D 316 Sarcelles	-	-	-	-	-	9 550 (4 %)	-	6 000 (2 %)	-	-	-
D 311	Groslay	13	Rue des Glaisières - chemin du Champ à Loup	-	-	-	7 150 (8 %)	-	-	-	-	7 650 (3 %)	-	-
D 470	Saint Gratien	0	D 170 - D 909 Ermont	13 308 (3 %)	13 460 (3 %)	12 612 (3 %)	12 801 (3 %)	13 007 (3 %)	12 375 (3 %)	14 225 (3 %)	14 447 (3 %)	14 434 (3 %)	-	15 010 (3%)
D 909	Montlignon	10	D 144 - route du Falte à Domont	-	-	-	-	13 200 (5 %)	-	-	14 620 (2 %)	-	-	-
D 909	Domont	13	Route du Falte - D 44 Bouffémont	-	6 900 (3 %)	-	-	-	-	-	-	7 500 (2 %)	-	-
D 909	Moisselles	14	D 44 Bouffémont - D 11	-	-	-	-	-	12 850 (3 %)	-	-	-	-	-
D 928	Deuil-la-Barre	1	D 193 Montmagny - D 311 Enghien-les-Bains	13 513 (3 %)	13 517 (3 %)	13 554 (2 %)	12 885 (3 %)	12 597 (2 %)	13 073 (3 %)	12 373 (4 %)	12 302 (4 %)	12 391 (4 %)	-	13 000 (4%)
D 928	Soisy-sous-Montmorency	4	D 311 Enghien-les-Bains - D 109 Avenue Kellerman	-	-	-	15 500 (6 %)	-	-	-	-	17 250 (6 %)	-	-
D 928	Soisy-sous-Montmorency	4	D 109 avenue Kellerman - D 109 rue Carnot	-	-	-	23 000 (6 %)	-	-	-	-	26 100 (6 %)	-	-
D 928	Soisy-sous-Montmorency	4	D 109 rue Carnot - D 109E	-	-	-	-	-	-	-	13 750 (4 %)	-	-	-
N104	Attainville	9	D301 - Carrefour D26/D85 Villiers-le-Sec	45 298	47 715	48 998	47 900	47 687	48 116	-	-	-	-	-

### Les infrastructures routières du réseau national (non concédées, gérées par la DIRIF et concédées)

Les grandes infrastructures routières (mais aussi ferroviaires) de l'Etat dans le Val d'Oise ont fait l'objet d'un PPBE de 3<sup>ème</sup> échéance (2018-2023) approuvé par arrêté préfectoral du 05 décembre 2018 et disponible sur le site Internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise : <http://www.val-doise.gouv.fr>

Concernant les infrastructures routières, ce PPBE porte sur les voies nationales et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

## Carte stratégique du bruit : Grandes infrastructures routières du Val d'Oise :



Seules deux infrastructures routières de ce type existent sur PLAINE VALLÉE

Voies dépendant de l'Etat	Communes
A104	- Francilienne (Attainville)
A16 (ex N1)	- Echangeur avec l'A104 (Attainville)

Pour l'A16 et dans le cadre du réaménagement de la Croix Verte, la SANEF a surélevé le talus végétalisé (écran acoustique situé le long de la Francilienne sur la commune d'Attainville).

### Les voies communautaires / voies de zones d'activités communautaires

Les voies reconnues d'intérêt communautaire sont des voies intermédiaires entre les voies départementales et communales, supportant un trafic de transit minimum, et répondant à certains critères tels que :

- la liaison permanente entre au moins deux communes membres de l'agglomération,
- la connexion aux principaux axes structurants (voies départementales, nationales, ou autoroutières) du territoire,
- l'utilisation par les transports en commun,
- la desserte d'équipements sportifs et culturels communautaires,
- la desserte principale et directe à une zone d'activités communautaires.

Les voies intégrées dans les Zones d'Activités communautaires sont également gérées par l'Agglomération.

En 2021, le linéaire des voies communautaires et voies de zones d'activités communautaires s'élèvent à 54 km.

Supportant un trafic modéré, ces voies ne présentent généralement pas d'enjeux liés aux nuisances sonores



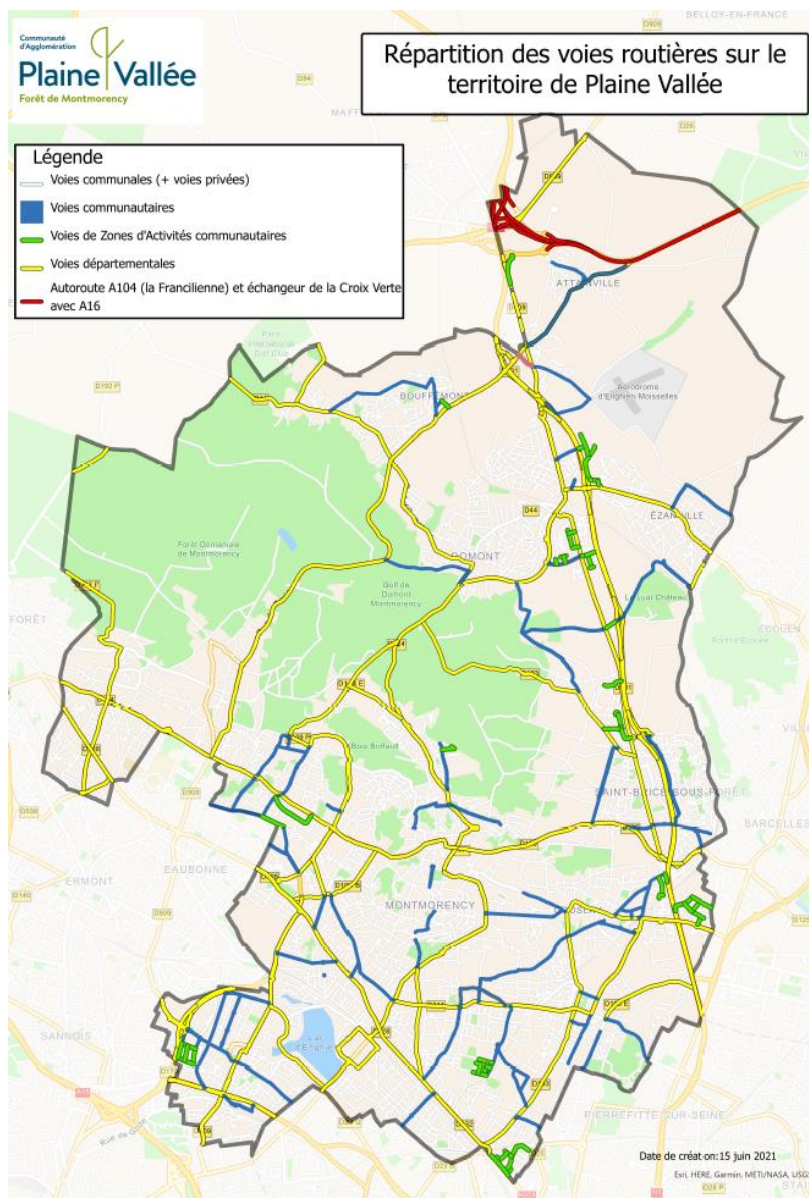
## Les voies communales

Avec près de 456 700 km, le chevelu des voies communales constitue près des trois-quarts du linéaire total de voirie publique du territoire.

Principalement constituées de voies secondaires ou tertiaires à vocation de desserte de proximité, leur trafic routier est faible à modéré.

Ces voies ne présentent généralement pas d'enjeux liés aux nuisances sonores, hormis éventuellement quelques voies de centre-ville (commerces, établissements scolaires, gares).

**Carte de répartition des voies routières sur le territoire de PLAINE VALLÉE :**

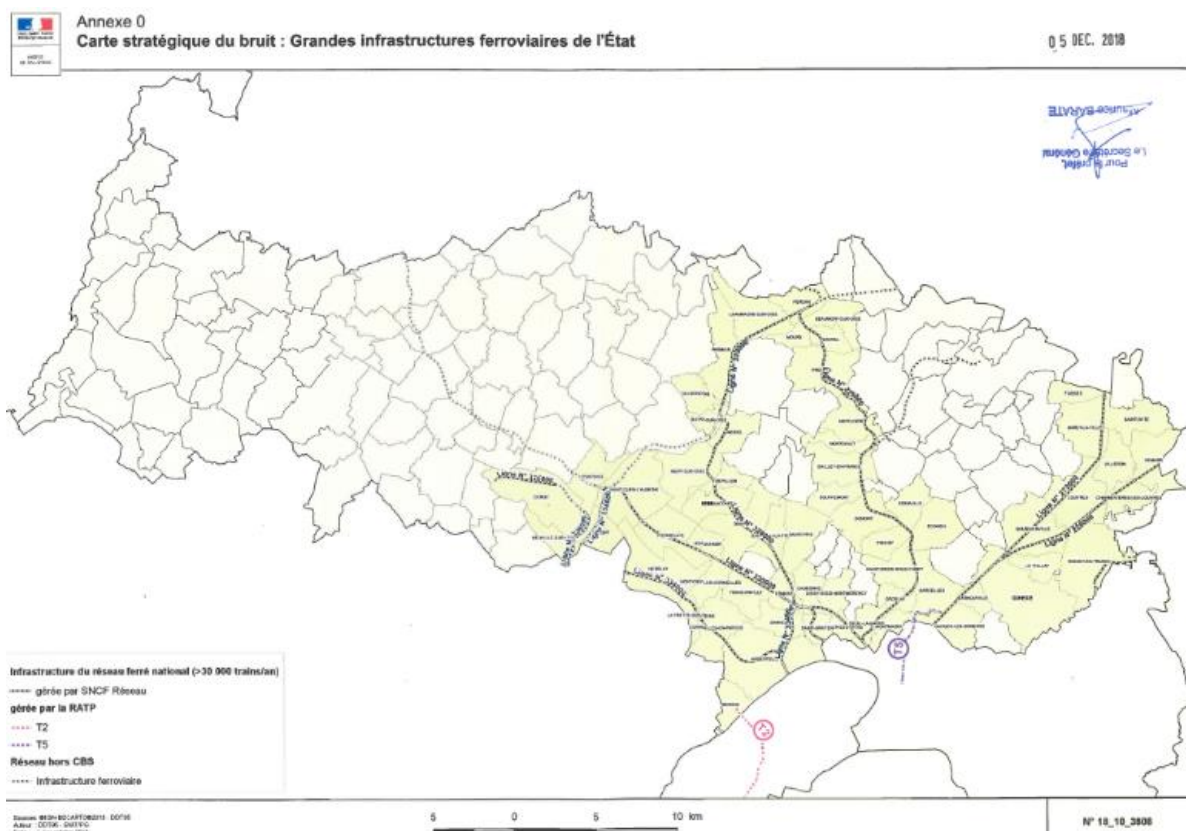


#### 4.2.4.2. Les infrastructures ferroviaires :

De même que pour les infrastructures routières, les grandes infrastructures ferroviaires de l'Etat dans le Val d'Oise sont intégrées dans le PPBE de 3<sup>ème</sup> échéance (2018-2023) approuvé par arrêté préfectoral du 05 décembre 2018 et disponible sur le site Internet des services de l'Etat dans le Val-d'Oise : <http://www.val-doise.gouv.fr> .

Le PPBE porte sur les infrastructures ferroviaires gérées par la SNCF et la RATP dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train et les projets d'infrastructures de la société du Grand Paris.

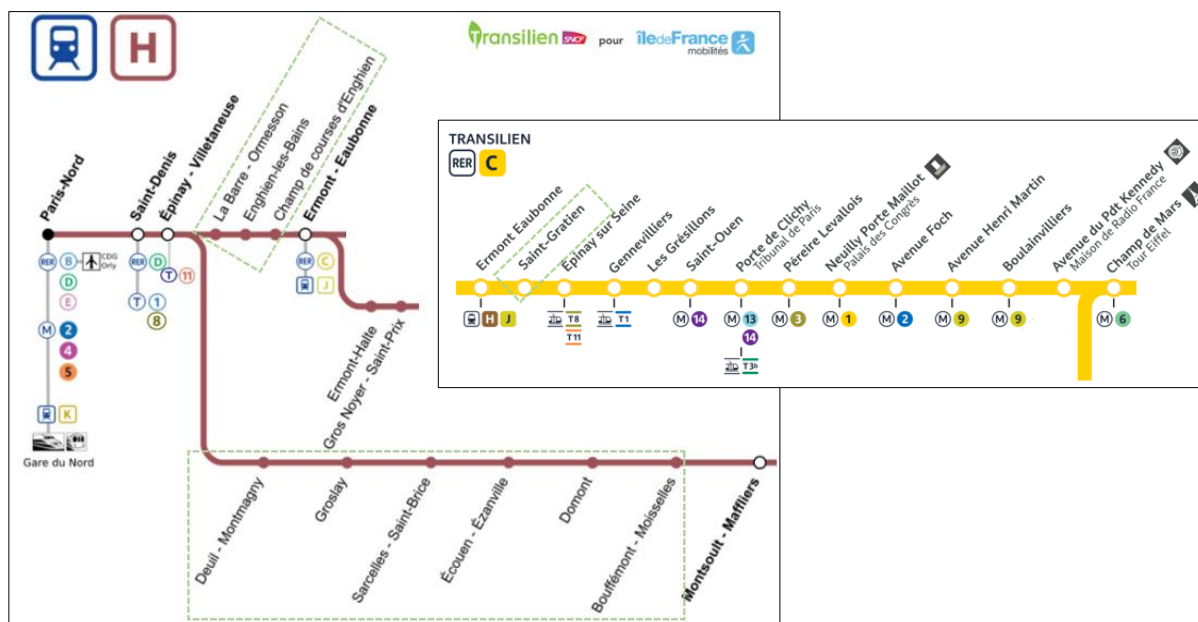
**Carte stratégique du bruit : Grandes infrastructures ferroviaires du Val d'Oise :**



Le territoire de PLAINE VALLÉE est traversé par deux lignes de Transilien au départ de Gare du Nord à Paris et une ligne du RER C (en direction de Pontoise), et est desservi par 9 gares.

Voies ferrées	longueur	Gares	Communes traversées
Transilien Ligne H(a), vers Ermont-Eaubonne, Pontoise, Valmondois	3 600 m, et 600 m	- La Barre d'Ormesson - Champ de Courses d'Enghien	Deuil la Barre, Enghien les Bains, Soisy-sous-Montmorency Saint-Prix
Transilien Ligne H(b), vers Persan Beaumont /Luzarches	12 050 m	- Deuil – Montmagny - Groslay - Sarcelles – Saint-Brice - Ecouen - Ezanville - Domont - Bouffémont - Moisselles	Deuil la Barre, Montmagny, Groslay, Saint-Brice-sous-Forêt, Ezanville, Piscop, Domont, Attainville
Ligne RER C, vers Pontoise	2 280 m	- Saint Gratien	Saint Gratien

## Extrait Plans Ile de France Mobilités ligne H et RER C



Sur ces voies ferrées situées majoritairement dans des milieux urbanisés, les vitesses limites des lignes H empruntées s'étagent de 60 à 120 km/h. Sur la section d'Epinay-Villetaneuse à Persan-Beaumont par Montsoult-Maffliers, la vitesse limite de la ligne est de 90 km/h d'Epinay-Villetaneuse à Deuil-Montmagny, puis de 100 km/h de Deuil-Montmagny à Persan-Beaumont.

### Le Projet « SNCF Réseau » de suppression du passage à niveau (PN4) de Deuil-Montmagny

Le passage à niveau de Deuil-Montmagny est classé au niveau national comme prioritaire à sécuriser.

Depuis 2011, on recense une cinquantaine d'événements (bris de barrière, heurts...) à ce passage à niveau de la ligne H du Transilien, vers Persan-Beaumont / Luzarches. Chaque incident entraîne un minimum de 3 heures de perturbations sur le trafic de la ligne H et des TER Paris-Persan-Beaumont-Beauvais.

La suppression du passage à niveau de Deuil-La Barre et Montmagny nécessite de :

- Rétablir les liaisons supprimées pour les véhicules, les piétons et les cyclistes,
- Répartir la circulation sur les deux communes,
- Garantir la vitalité du quartier de la gare.

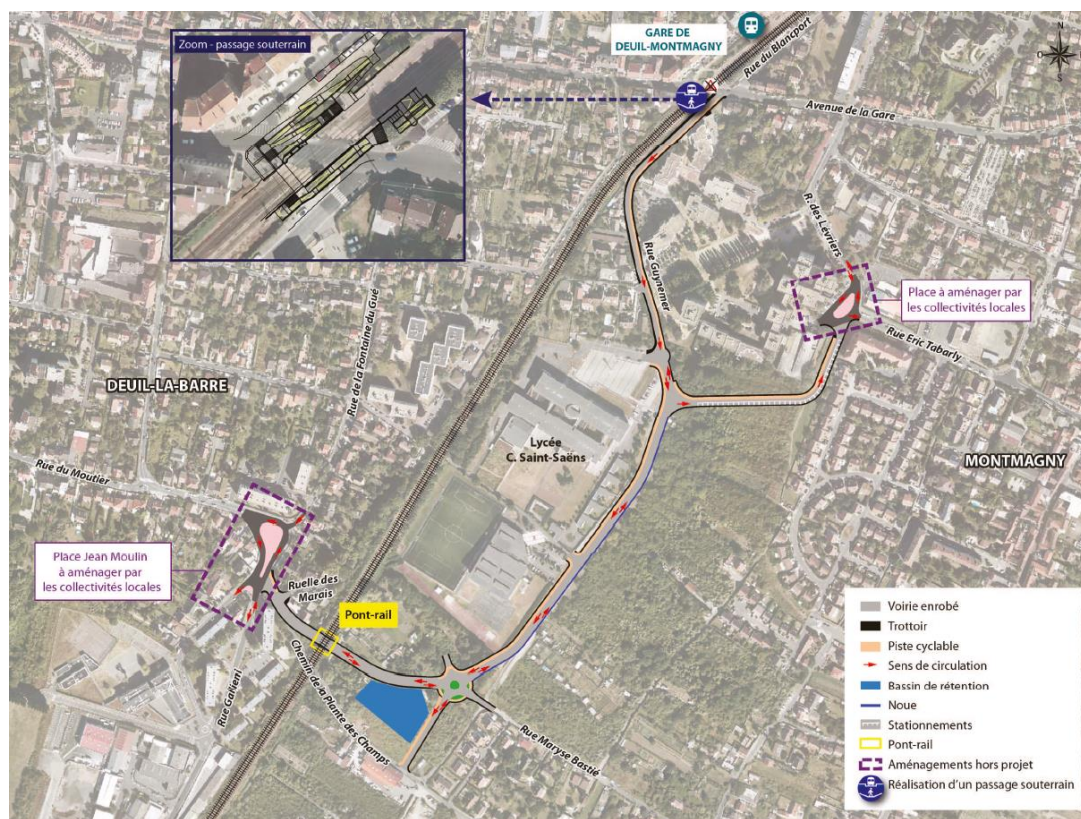
SNCF Réseau et ses partenaires ont étudié plusieurs scénarios afin de proposer un projet de rétablissement intégré au mieux dans l'environnement urbain. Ces scénarios ont été présentés au territoire en 2017.

A la suite de cette concertation, les aménagements suivants ont été étudiés plus en détail :

- La création d'un passage souterrain sous la voie ferrée pour les modes actifs (piétons, cyclistes...) à l'emplacement du passage à niveau actuel,
- Le réaménagement de l'espace public libéré,
- La création d'un franchissement souterrain de la voie ferrée pour les automobilistes, plus au sud, dans le secteur de la Plante des Champs,
- Le réaménagement de la voirie existante et la création de nouvelles voies éloignées des habitations pour fluidifier la circulation routière tout en limitant les impacts sur le cadre de vie.



## Plan Général des Travaux projetés (SNCF Réseau / MEDIATERRE Conseil 2021) :



Des études acoustiques sont prévues au projet, permettant d'évaluer le niveau sonore actuel et simuler le futur niveau sonore du projet. Ces études permettront le cas échéant et dans le cadre de la réglementation, les mesures d'accompagnement à mettre en place.

Déroulement prévisionnel de l'opération de suppression du PN4 :

- 2015 : Début des études préliminaires
- 2017 : Concertation
- 2021 : Enquête publique, étude d'Impact environnementale, autorisation Loi sur l'Eau
- 2022 : Déclaration d'Utilité Publique,
- 2023 : Travaux préparatoires,
- 2024 : Travaux des franchissements routiers et piétons (SNCF Réseau). Travaux routiers (CD95)
- 2025 : Suppression du passage à niveau.

### **4.2.4.3. Les infrastructures aériennes :**

PLAINE VALLÉE se trouve à proximité de deux aéroports :

- L'aéroport Paris-Charles de Gaulle se situe à une douzaine de kilomètre à l'Est. Il s'agit du 2<sup>ème</sup> aéroport européen et le 1<sup>er</sup> français. Il est implanté sur 3 257 hectares et dispose de neuf terminaux de passagers et de six gares de fret. En 2019, avant la crise sanitaire du Covid-19, il y avait en moyenne 1 364 mouvements chaque jour, soit 498 000 au total sur l'année.
- Aéroport de Paris-Le Bourget se situe à 6 kilomètres au Sud-Est. Il est le premier aéroport d'aviation d'affaires en Europe avec ses 54 200 mouvements en 2017. Il s'étend sur une superficie de 553 hectares avec trois pistes.

Les trajectoires d'atterrissage et de décollage de l'aéroport Paris-Le Bourget ne surplombent pas le territoire de PLAINE VALLÉE. Les nuisances sonores associées sont donc quasi-inexistantes.

Par contre, **PLAINE VALLÉE est significativement impacté par le trafic aérien de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.**

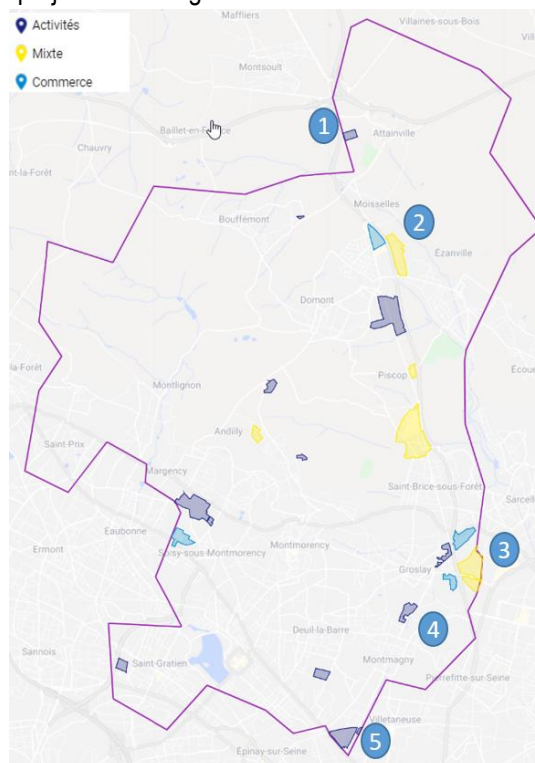
## 4.2.5. Projets d'aménagement

### 4.2.5.1. Développement économique

La Communauté d'Agglomération PLAINE VALLEE veille à coordonner l'aménagement, la requalification et le développement des zones d'activités en maîtrisant la vocation des zones, en limitant les effets de concurrence et en étant force de proposition quant à l'opportunité de nouveaux projets d'aménagement.

Les projets de parcs d'activités en cours d'aménagement (portés directement ou non par Plaine Vallée), sont :

- ❶ Aménagement d'un pôle d'activités sur Attainville (3,7 ha)
- ❷ Requalification d'un pôle commercial en Friche sur les communes d'Ezanville et Attainville (15 ha)
- ❸ Aménagement d'un parc d'activités – les Monts du Val d'Oise (Groslay) sur 15 ha
- ❹ Aménagement d'un parc d'activités sur Montmagny – 3 cornets (8 ha)
- ❺ Requalification d'un parc d'activités – PTM à Montmagny (10 ha)



Dans tous les cas, le bruit provenant d'activités commerciales, industrielles ou artisanales, ne doit pas être la cause d'un dépassement, par rapport au bruit ambiant, de plus de 5 dB(A) le jour (de 7 heures à 22 heures) et 3 dB(A) la nuit (article R. 1336-7, code de la santé publique).

### 4.2.5.2. Opération majeure d'aménagement urbain

Grand Paris Aménagement porte actuellement un projet de création d'une Zone d'Aménagement Concerté couvrant 10,4 ha sur le site dit de la « Plante des Champs » à Montmagny.

Le projet prévoit la réalisation :

- d'environ 500 logements, dont 25 à 30% de logements sociaux ;
- d'une polarité de quartier, comprenant des commerces ;
- d'équipements publics : un groupe scolaire de 16 classes, une crèche de 20 à 30 berceaux, une médiathèque et une maison de santé ;
- d'un parc public de 2 ha et d'espaces publics fédérateurs.

Suite à la concertation publique qui s'est déroulée du 25 mars à fin septembre 2021, L'évaluation environnementale (étude d'impact) du projet de la ZAC écoquartier de la Plante des Champs est en cours au premier trimestre 2022.

Concernant l'exposition au bruit ambiant, les nouvelles constructions les plus exposées devront bénéficier d'une isolation acoustique adaptée. Les règles en vigueur seront respectées en matière de protection sonore.



## 5. METHODE D'ELABORATION DU PPBE

### 5.1. Organisation au sein du territoire

Les cartes de bruit de 3<sup>ème</sup> échéance de la CA PLAINE VALLEE ont été produites et transmises par BRUITPARIF au premier semestre 2018 et approuvées en conseil communautaire du 28 novembre 2018.

Ces cartes sont consultables via le portail SIG de l'agglomération : <https://arcg.is/rOP1v>

L'élaboration du PPBE a été lancée en interne avec la collaboration des 18 communes composant le territoire. L'objectif, afin de respecter le calendrier réglementaire, était d'aboutir à un document consolidé qui puisse être approuvé en fin d'année 2019.

Pour répondre aux attentes réglementaires quant à son contenu, le PPBE de la Communauté d'agglomération PLAINE VALLEE s'articule autour de trois grands axes :

- un diagnostic des secteurs à enjeux du territoire : zones à l'intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit et zones calmes à préserver ;
- un recueil des actions réalisées et programmées par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sur la période de validité du PPBE (2022-2027) ;
- les actions qui seront portées par les communes et PLAINE VALLÉE.

Le plan de prévention du bruit vise à limiter les nuisances sonores, en réduire leur niveau et préserver des zones calmes au sein du territoire, indispensables au bien-être des habitants. Il définit pour les 5 prochaines années, les actions à mener en matière de prévention du bruit.

### 5.2. Coopération intercommunale.

Afin de réaliser ce PPBE, l'intercommunalité s'est appuyée en interne sur les compétences de ses services ainsi que des services de ses communes notamment dans le cadre du recueil d'informations sur le trafic routier.

Le diagnostic territorial provient notamment de l'étude réalisée dans le cadre du Programme Local de l'Habitat Intercommunal, arrêté le 9 octobre 2019 et détaillant de manière fine les différentes composantes du territoire.

### 5.3. Outils à disposition

Afin d'établir ce PPBE, l'intercommunalité a utilisé le Système d'Information Géographique interne de la collectivité ayant permis l'intégration des données transmises par BRUITPARIF pour la présentation en ligne des différentes cartes du bruit, accessibles via le lien : <https://arcg.is/rOP1v>.

Plusieurs données issues du SIG ont permis l'alimentation de l'information au sein du PPBE : Calcul du kilométrage de voiries, cartes de présentation et localisation du territoire, données territoriales et réglementaires, etc.

### 5.4. Identification des acteurs

Avant d'établir son PPBE, les services de l'Agglomération se sont rapprochés des différents acteurs susceptibles d'être impliqués dans la lutte contre le bruit et a identifié l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

La Communauté d'agglomération PLAINE VALLEE intervient en tant qu'autorité compétente pour la gestion du bruit dans l'environnement, telle que définie par l'arrêté du 14 avril 2017.

Les 18 communes du territoire sont également concernées en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'autorité en charge de bâtiments publics sensibles comme les écoles maternelles et primaires ou les crèches et de manière générale, en tant que détentrices de la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

Nota : La Directive européenne 2002/49/CE, et sa transposition dans le droit français, prévoit la réalisation de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transport terrestres (GITT) routiers (routes à plus de 3 millions de véhicules par an).

A ce titre, les communes, et le cas échéant **les EPCI, restées gestionnaires de voies classées en grandes infrastructures de transport terrestres (GITT) routiers sont donc tenues de réaliser un PPBE spécifique pour ces voies.**

Par souci de simplification, et en accord avec les services de l'Etat, **il a été proposé que le PPBE d'agglomération de la C.A. PLAINE VALLÉE puisse englober le PPBE « grandes infrastructures communales » des communes concernées.**

L'identification et les informations concernant ces voies sont reprises en **annexe 1**, qui constituera le PPBE des grandes infrastructures de compétence communale des communes de PLAINE VALLÉE.

Après approbation du P.P.B.E., ces informations seront rapportées à la Commission européenne.

Le Conseil départemental du Val d'Oise est gestionnaire de la voirie départementale et également gestionnaire, parmi les établissements sensibles, des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, il était en charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre des deux premières échéances de la directive européenne.

Le PPBE d'agglomération de la C.A. PLAINE VALLEE doit reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

Les services de l'État (centraux ou déconcentrés) impliqués, sont :

- La mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national
- La DRIEAT (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités, Elle est également gestionnaire de la base de données des installations industrielles qui a été consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A.
- Les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise) sont en charge, pour le compte du Préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils ont à réexaminer et mettre à jour les documents produits dans le cadre des deux premières échéances de la directive selon le même calendrier,
- La DGAC (Direction Générale de l'Aviation civile) élabore avec ADP, les PPBE des trois grands aéroports franciliens, dont celui de Paris-Charles de Gaulle,

La Région Ile-de-France n'est pas concernée par les obligations réglementaires découlant de la directive 2002/49/CE, mais partenaire en tant que gestionnaire des lycées et a été sollicitée dans cette optique pour mettre à jour les données d'entrée disponibles.

Les gestionnaires, exploitants et concessionnaires d'infrastructures de transport :

- « SNCF réseau » est le gestionnaire et exploitants du réseau ferroviaire sur le territoire de la Communauté d'Agglomération PLAINE VALLEE. SNCF réseau a produit les données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ferroviaire de son réseau, arrêtées par les services de l'État. BRUITPARIF se chargeant de produire une carte globale du bruit ferroviaire.
- Groupe ADP (Aéroports de Paris) est l'exploitant des trois plateformes aéroportuaires franciliennes, et a produit les cartes stratégiques de bruit pour ces trois aéroports.

- La DIRIF (Direction des Routes d’Île-de-France) est en charge des actions d’entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé et, à ce titre, de la mise en œuvre d’actions de résorption des points noirs de bruit générés par ces infrastructures.
- Conseil Départemental du Val d’Oise : gestionnaire des routes départementales, notamment celles du territoire de PLAINE VALLÉE (RD 11, 14, 44, 109, 109E, 109P, 123, 124, 124<sup>E</sup>, 125, 144, 144<sup>E</sup>, 170, 193, 193<sup>E</sup>, 301, 311, 316, 909, 928)

## 5.5. Méthode d’identification des enjeux

Les cartes de bruit stratégiques de la Communauté d’Agglomération de PLAINE VALLÉE de troisième échéance ont été actualisées et fournies en 2018 par BRUITPARIF.

Il est à noter que pour l’application de la troisième échéance de la directive 2002/49/CE, l’actualisation des cartes de bruit industriel (Installation Classées pour la protection de l’Environnement et soumises à autorisation – ICPE A) ne constitue pas un enjeu prioritaire en Île-de-France. Aussi, dans le contexte actuel d’urgence à satisfaire les obligations réglementaires associées à la directive européenne 2002/49/CE, il a été décidé exclusivement la mise à jour des cartes de bruit des transports terrestres et aériens sur le territoire de l’agglomération parisienne.

Celles-ci comprennent les documents cartographiques réglementaires, un résumé non technique et l’évaluation de la population exposée au bruit.

**Ces cartes de bruit stratégiques ont été arrêtées par délibération du Conseil Communautaire n°12 du 28 novembre 2018.**

Ces cartes sont consultables via le portail SIG de l’agglomération : <https://arcg.is/rOP1v> ou le portail de BRUITPARIF : <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Plaine%20Vall%C3%A9e>.

Dans le cadre d’une démarche d’amélioration continue des cartes stratégiques, PLAINE VALLÉE pourra actualiser ces cartes en s’appuyant sur les campagnes et analyses de mesures réalisées par BRUITPARIF durant la présente période réglementaire.

La construction du PPBE se déroule en quatre étapes :

- Diagnostic du territoire et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme.
- Recensement des actions mises en œuvre sur les dix dernières années et des actions envisageables à court ou moyen terme.
- Rédaction du projet de PPBE et consultation du public
- Ajustement du projet suite à la consultation du public et rédaction du PPBE de PLAINE VALLÉE

## 5.6. Proposition de plan d’actions

Le plan d’actions s’axera principalement autour :

- de la réduction du bruit routier des infrastructures communales et de l’Agglomération via des actions :
  - de réduction de la vitesse,
  - de maîtrise du trafic,
  - de changement de revêtement de chaussée,
  - de limitation de la propagation,
  - d’isolement de façade de bâtiments.
- de la délimitation de zones calmes et de la mise en place d’actions destinées à les préserver.

## 5.7. Méthode de consultation du public

Ce document ainsi que toutes les cartographies du bruit des grandes infrastructures de transports terrestres sont consultables sur le site internet de PLAINE VALLÉE. Les cartes de bruit ne sont pas toutes reprises dans le présent document.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit est porté à la consultation du public :

- sur support papier, du lundi au vendredi aux horaires habituels d'ouverture au public dans les lieux suivants :
  - au siège de Plaine Vallée, situé en mairie de Montmorency, 2 avenue Foch
  - à la Direction des Services Techniques de Plaine Vallée, située 1 rue de l'Égalité à Soisy-sous-Montmorency,

Le public pourra présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

- Sur le site internet de l'Agglomération : <https://www.agglo-plainevallee.fr/lenvironnement/la-prevention-du-bruit/>, ainsi que sur le site internet des 18 communes membres.

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.

## 5.8. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de PLAINE VALLÉE, 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.

Il sera également transmis pour information à BRUITPARIF pour mise à jour du tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Île-de-France.

Enfin, un résumé réglementaire au format « commission européenne » du PPBE doit également être produit et déposé sur la plateforme Eionet sous format électronique (.doc ou .odt), ou transmis au CEREMA à l'adresse [rapportage.bruit@cerema.fr](mailto:rapportage.bruit@cerema.fr); il doit également être transmis à la DDT 95, ainsi qu'à BRUITPARIF.

## 6. IDENTIFICATION DES ENJEUX

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

Elles permettent d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit (leur localisation et leur contexte).

Issue de modélisation à partir de données descriptives de l'environnement (topographie, bâti...) et des sources de bruit de transports, la cartographie stratégique du bruit produit une représentation graphique des niveaux de bruit moyen calculés ainsi que les statistiques d'exposition des populations et des bâtiments dits sensibles (établissements sanitaires et sociaux et d'enseignement).

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

- le **Lden** (Level day-evening-night)
- le **Ln** (Level night)

### **Rappel** (cf. Glossaire) :

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

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

Pour chacun de ces indicateurs, et pour chaque source de bruit concernée, deux types de cartes sont produites :

- **les cartes de type A** (niveaux sonores, par pas de 5 décibels)
- **et les cartes de type C** (zones en dépassement des seuils réglementaires).

Pour mémoire, les valeurs limites réglementaires retenues par la France en application de la directive européenne 2002/49/CE sont :

Valeur limite réglementaire en dB(A)	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré (LGV)	73 (68)	65 (62)
Bruit aérien	55	-

### 6.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

Ces cartes sont consultables via le portail SIG de l'agglomération : <https://arcg.is/rOP1v> ou le portail de BRUITPARIF : <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Plaine%20Vall%C3%A9e>.

Les niveaux sonores sont représentés en classes de 5 en 5 dB(A) et selon les couleurs réglementaires conformes à la norme NF S 31 130.

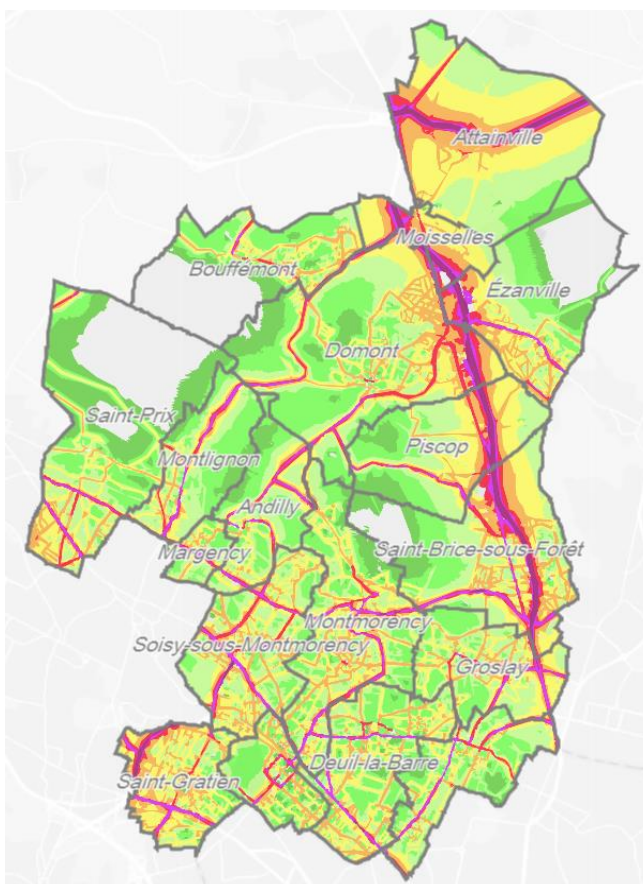
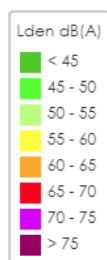
Les tableaux et les graphiques ci-après présentent les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit.

Les niveaux sonores sont représentés en classes de 5 en 5 dB(A) et selon les couleurs réglementaires conformes à la norme NF S 31 130.

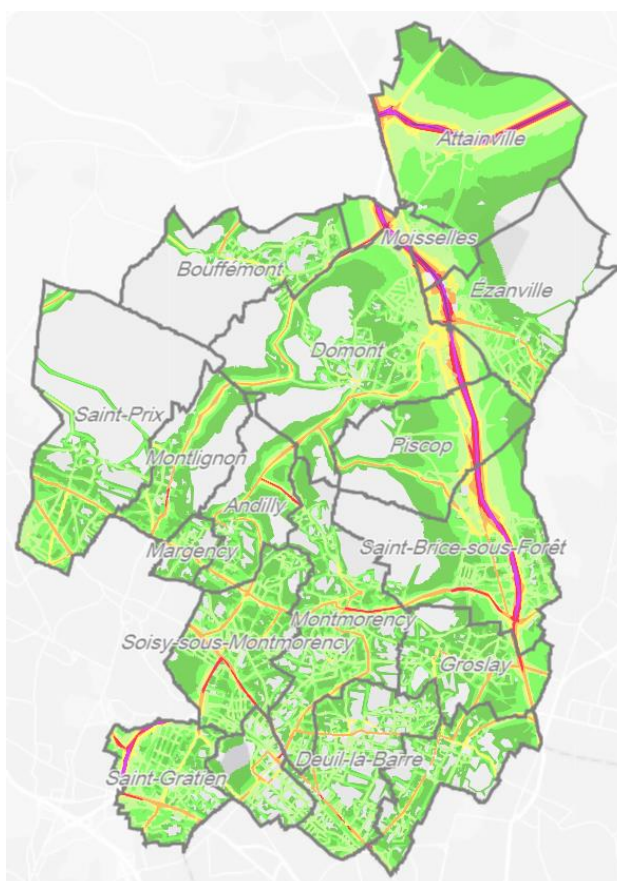
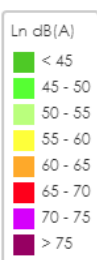
Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

## 6.1.1. Cartographie du bruit routier

### 6.1.1.1. Bruit routier jour/soir/nuit (Lden)



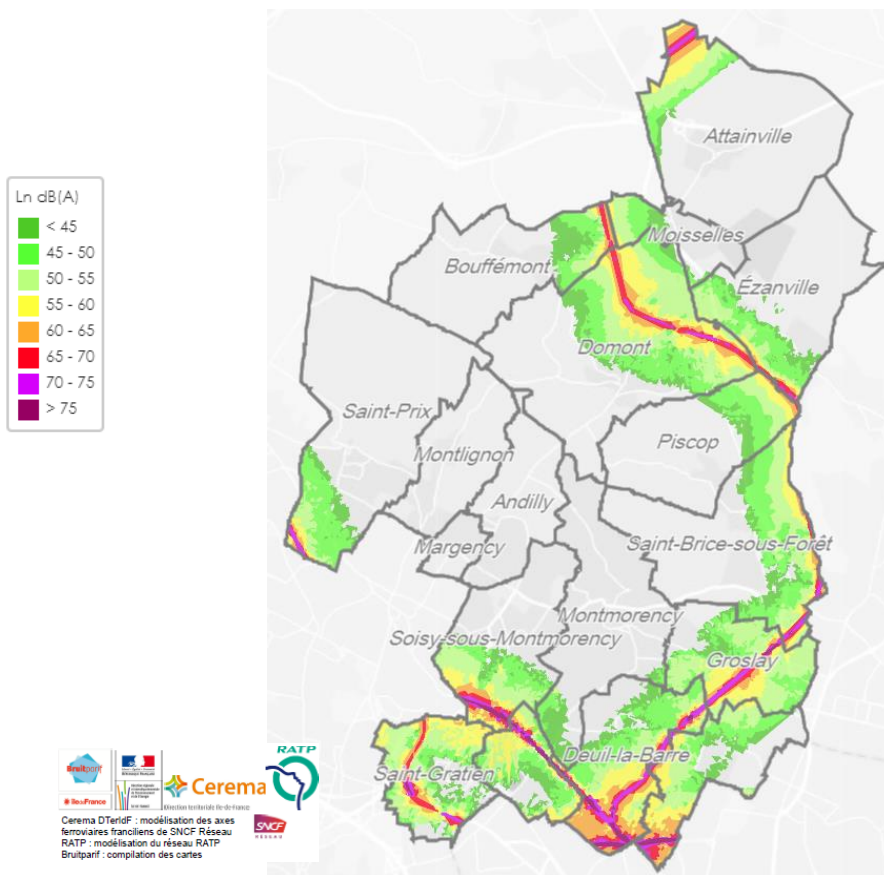
### 6.1.1.2. Bruit routier de nuit (Ln)



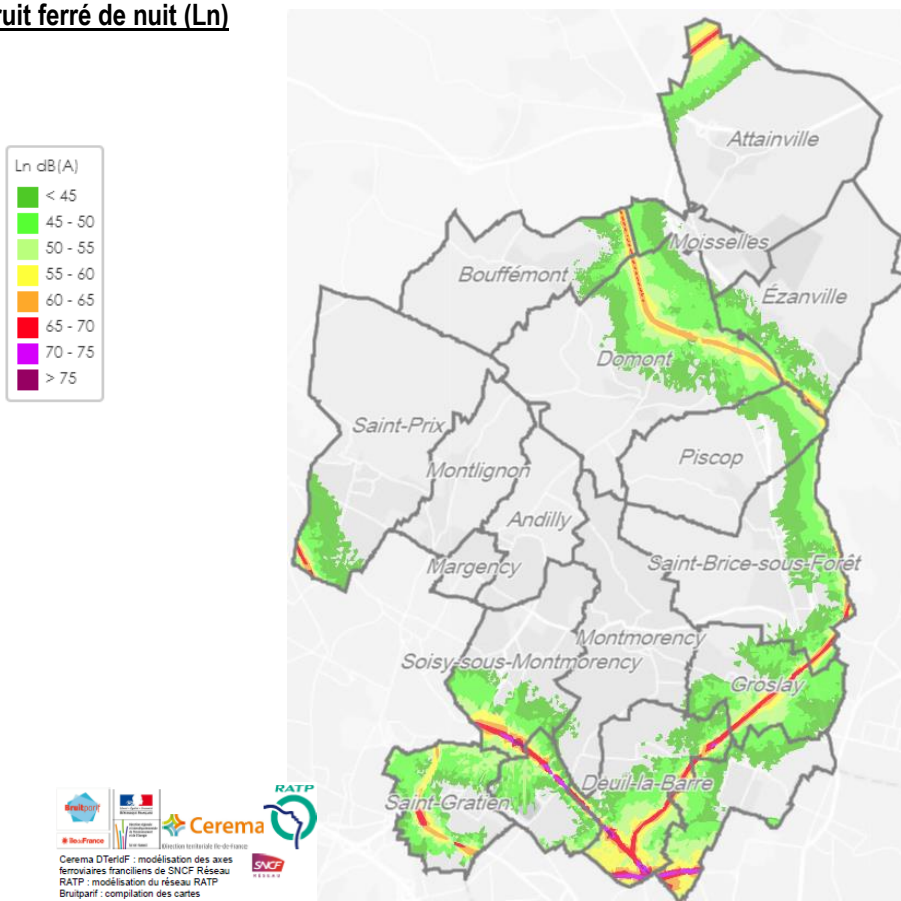


## 6.1.2. Cartographie du bruit ferré

### 6.1.2.1. Bruit ferré jour/soir/nuit (Lden)

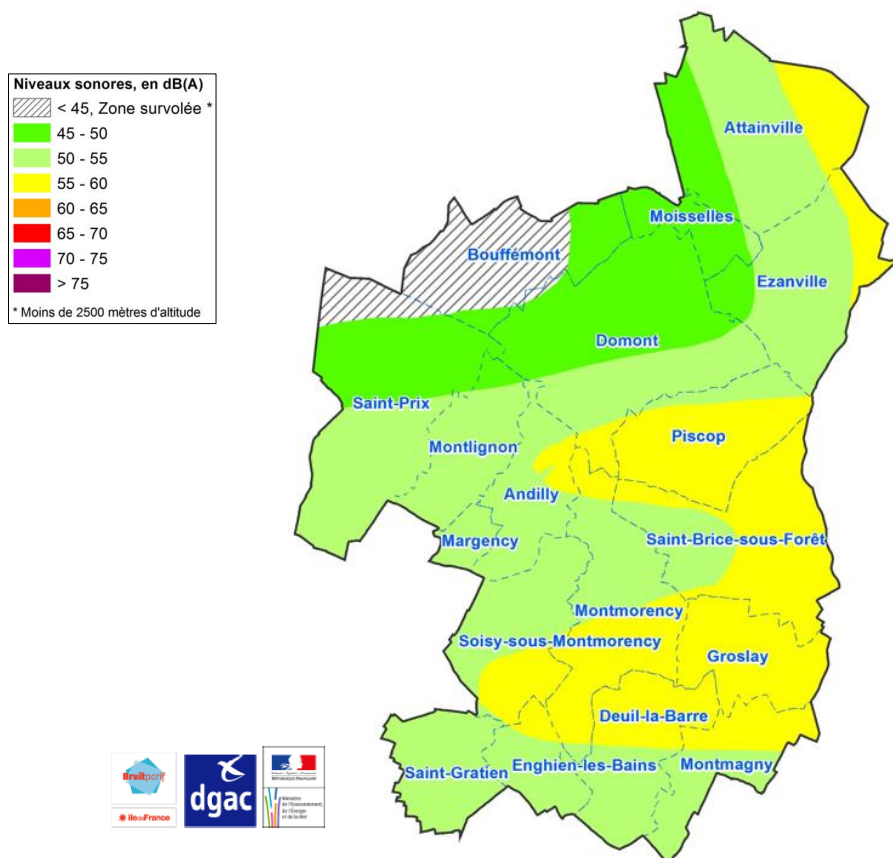


### 6.1.2.2. Bruit ferré de nuit (Ln)

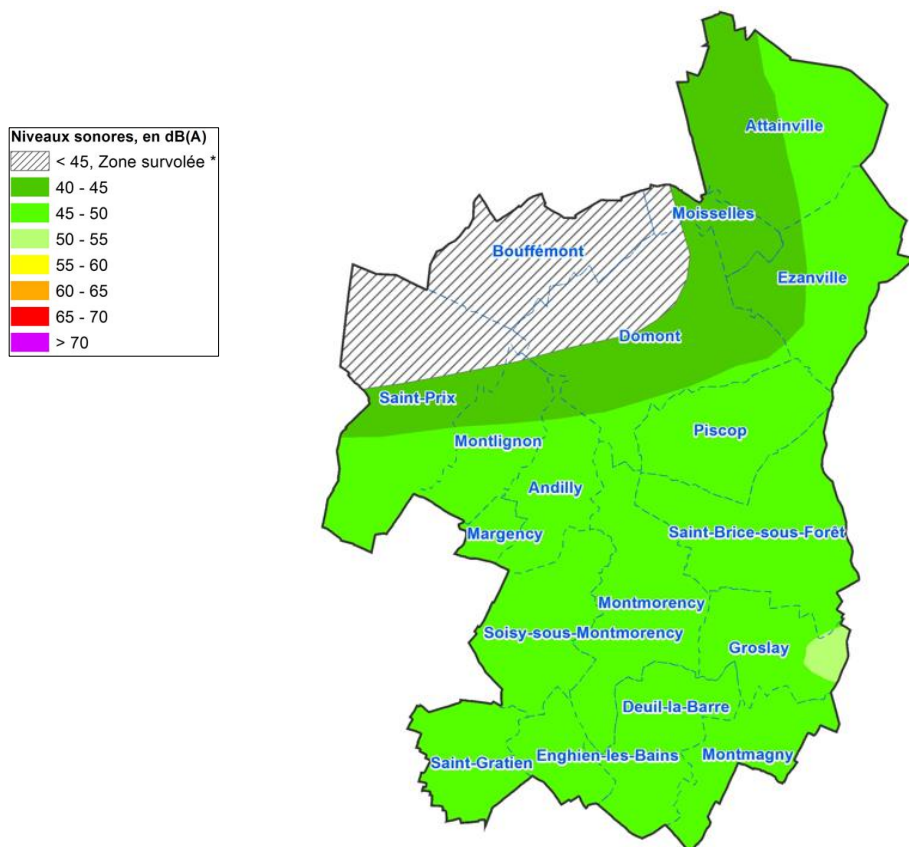


### 6.1.3. Cartographie du bruit aérien

#### 6.1.3.1. Bruit aérien jour/soir/nuit (Lden)



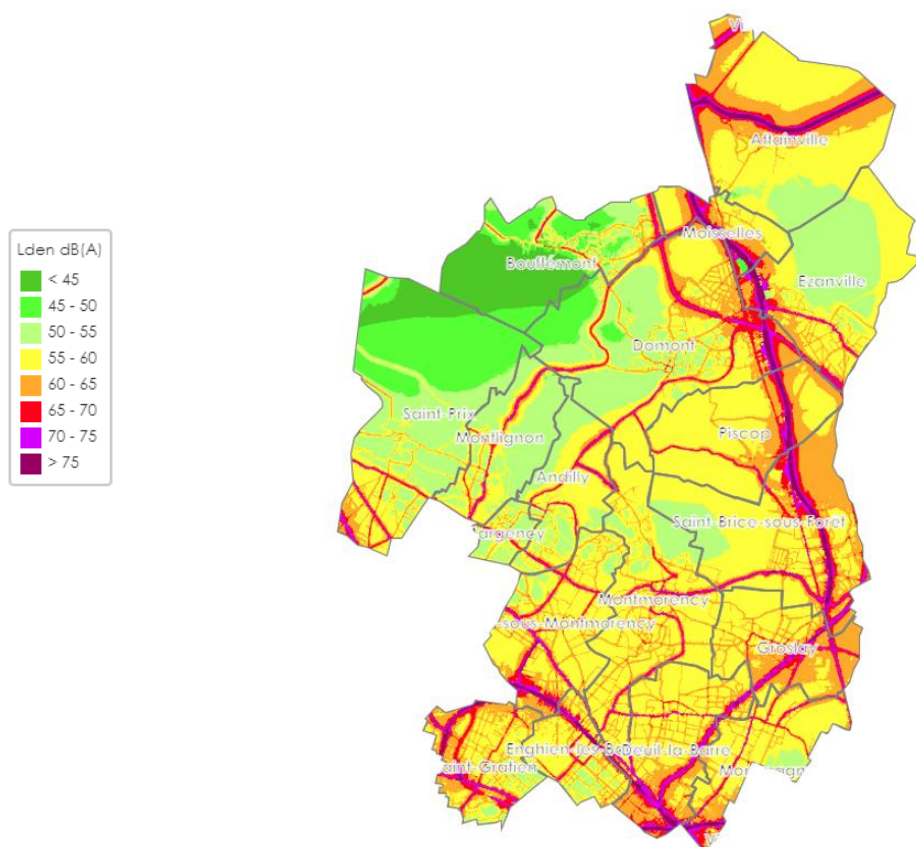
#### 6.1.3.2. Bruit aérien de nuit (Ln)



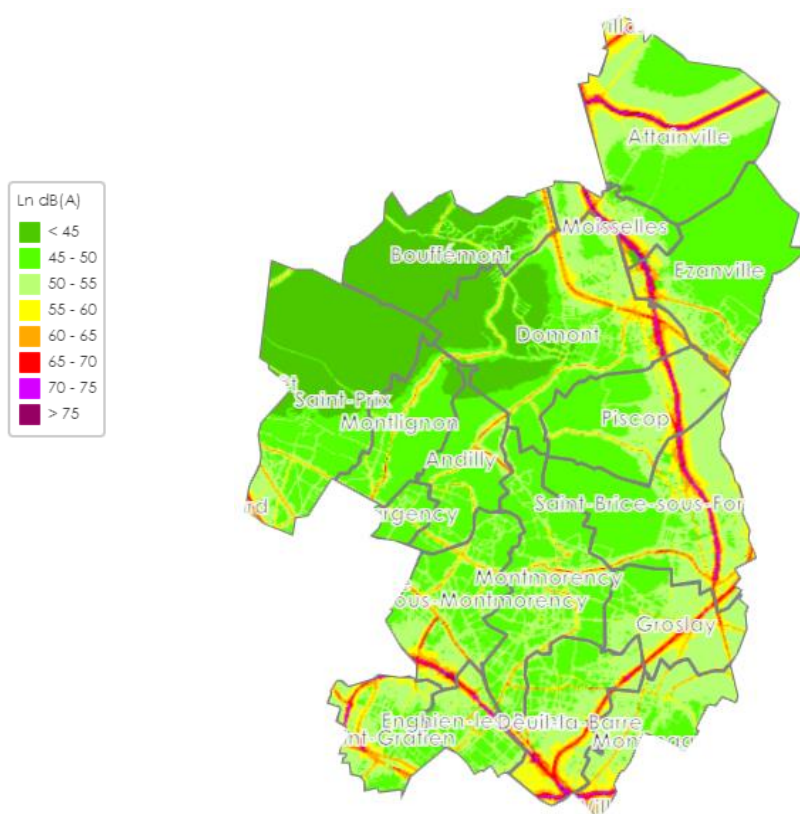


## 6.1.4. Cartographie des bruits cumulés (routier, ferré et aérien)

### 6.1.4.1. Bruits cumulés (routier, ferré et aérien) jour/soir/nuit - Lden

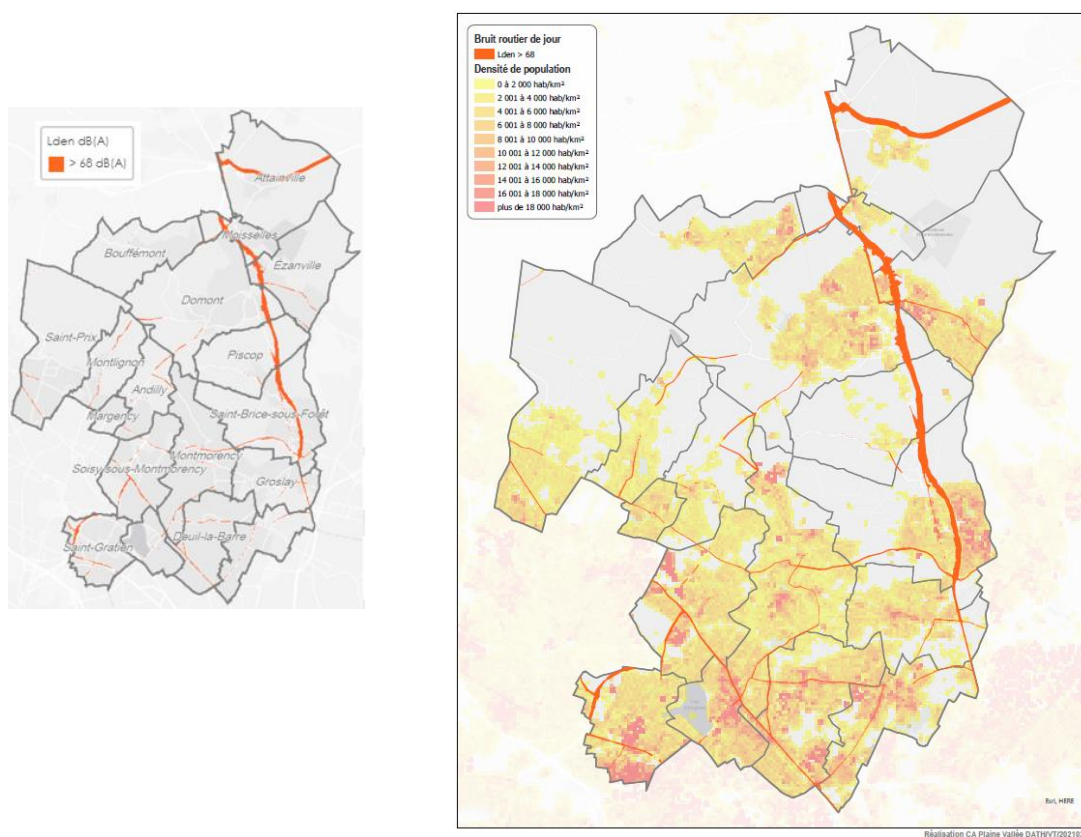


### 6.1.4.2. Bruits cumulés (routier, ferré et aérien) de nuit (Ln)

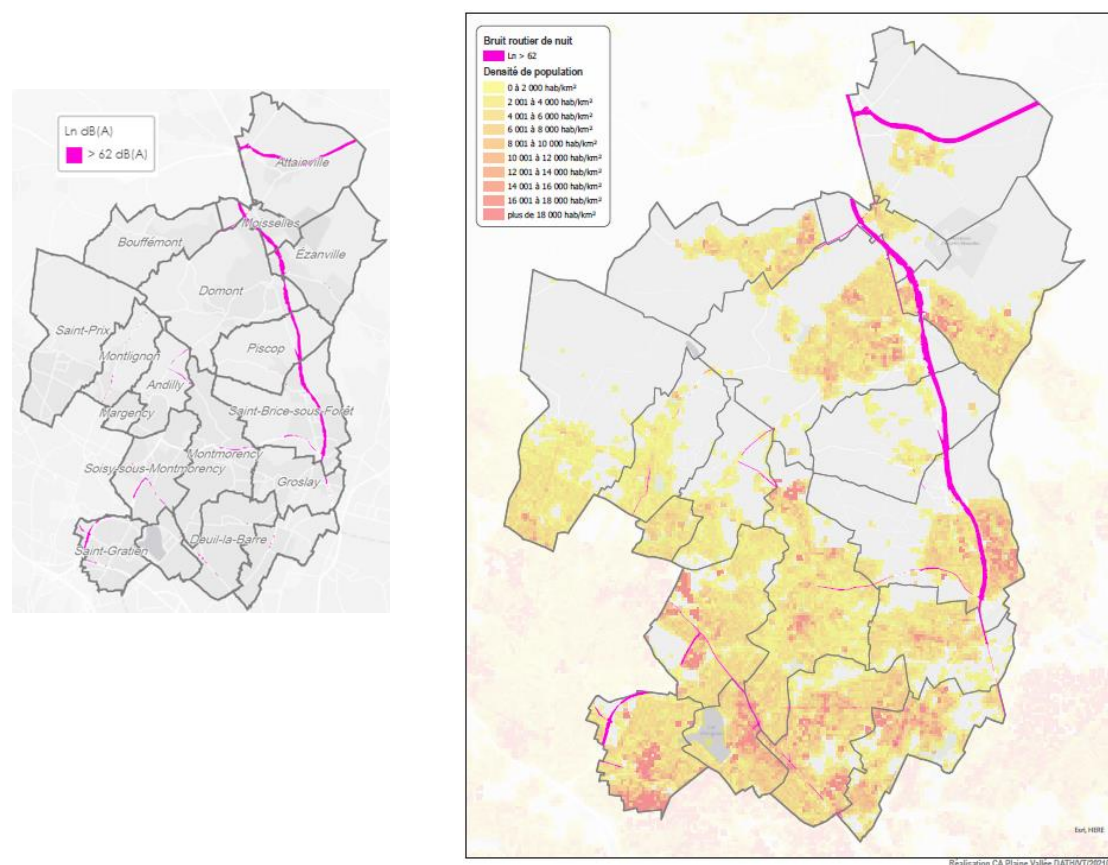


## 6.1.5. Cartographie de dépassement du bruit routier

### 6.1.4.1. Dépassement bruit routier de jour/soir/nuit (Lden) et densité de population



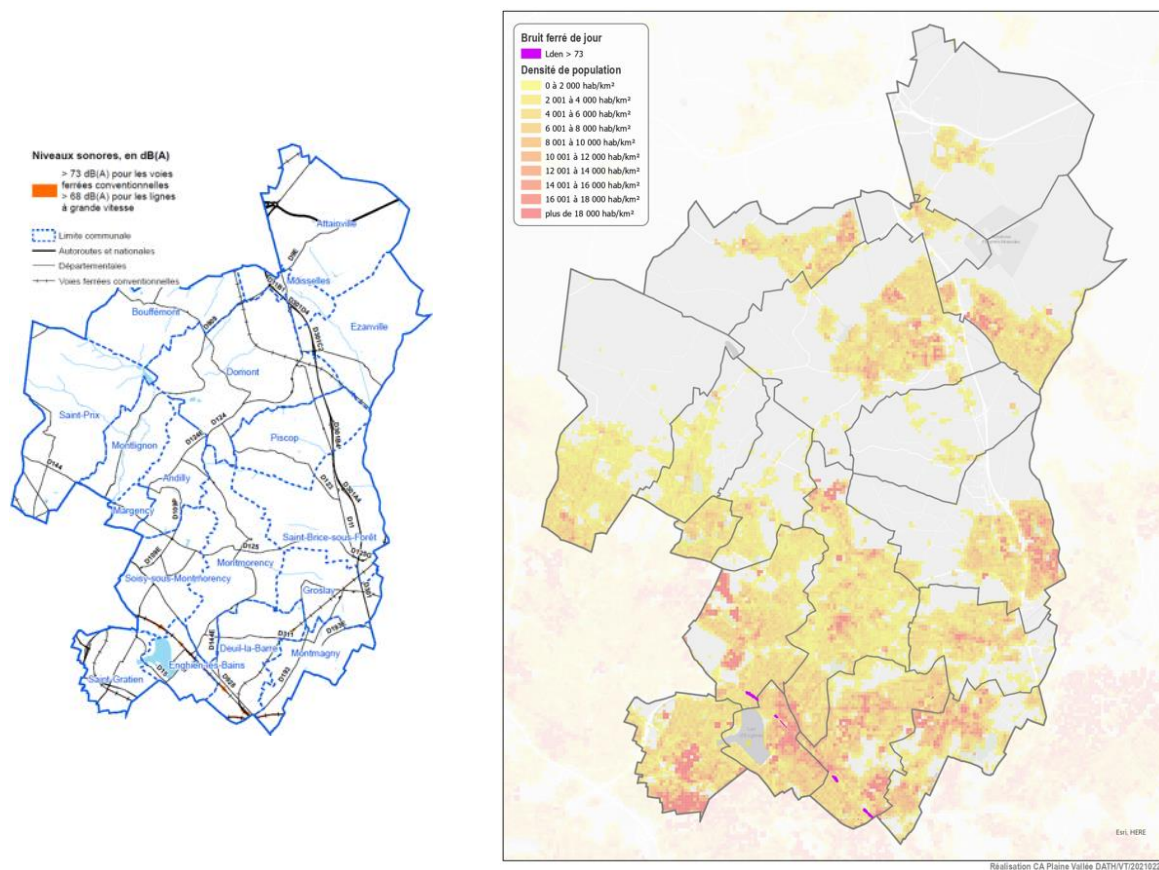
### 6.1.4.2. Dépassement du bruit routier de nuit (Ln)



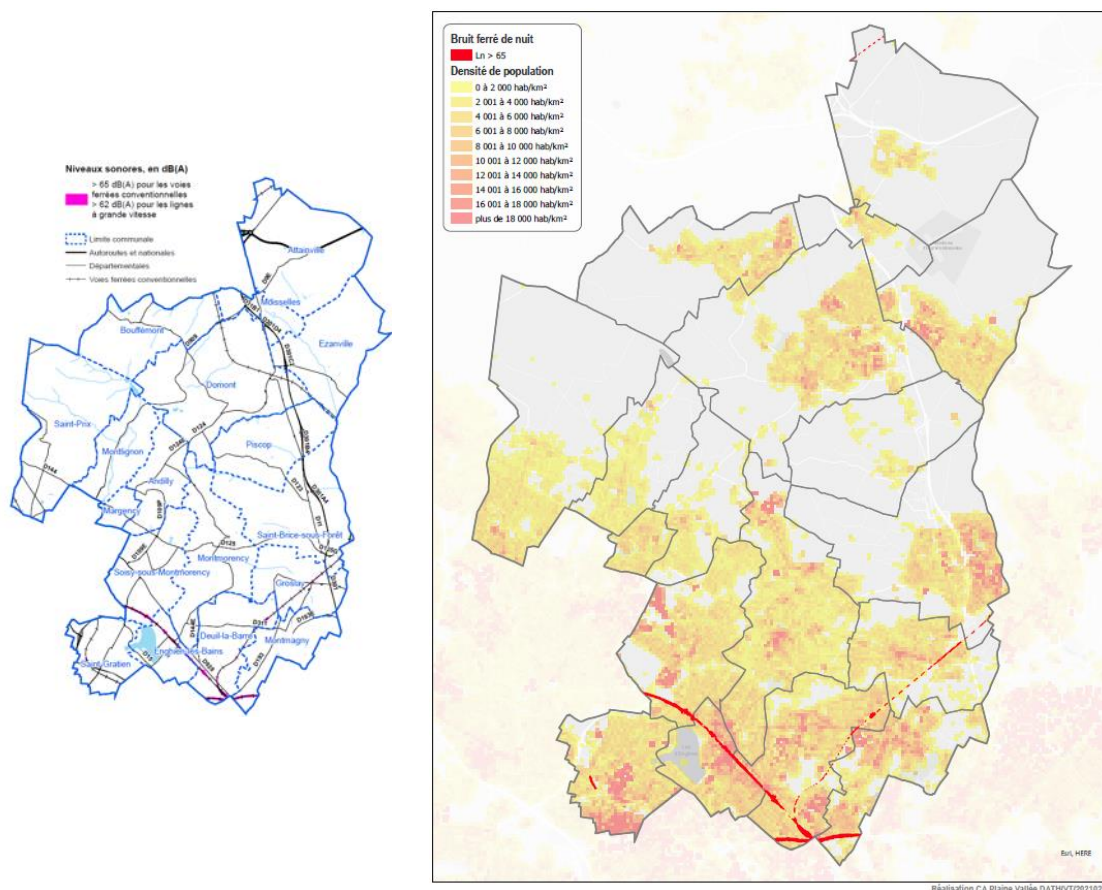


## 6.1.6. Cartographie de dépassement bruit transport ferré

### 6.1.6.1. Dépassement bruit transport ferré jour/soir/nuit (Lden)

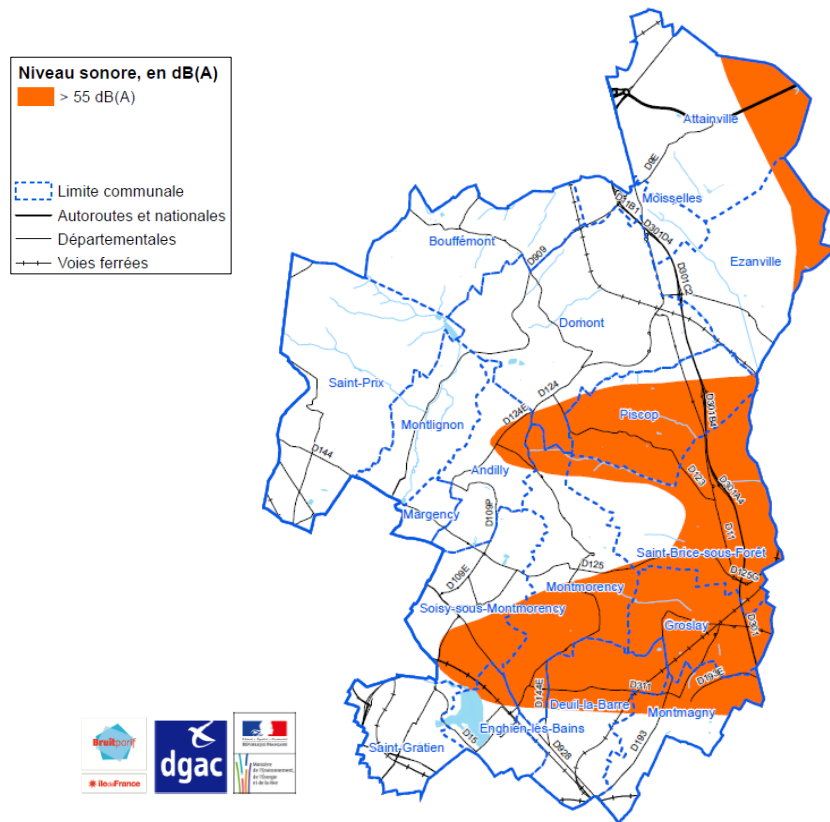


### 6.1.6.2. Dépassement bruit transport ferré de nuit (Ln)



## 6.1.7. Cartographie de dépassement bruit aérien

### 6.1.7.1. Dépassement bruit aérien jour/soir/nuit (Lden)



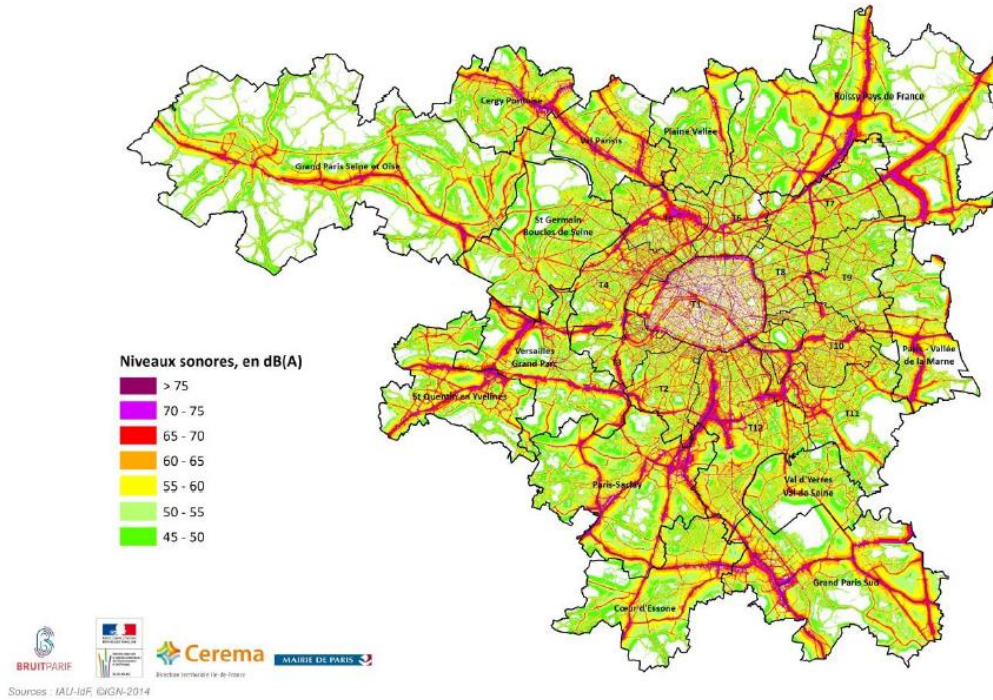
## 6.1.8. Cartographie du bruit de jour (Lden) à l'échelle de l'agglomération parisienne

(Source : BRUITPARIF Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France, Février 2019)

### 6.1.8.1. Bruit routier jour/soir/nuit (Lden)

## BRUIT ROUTIER - NIVEAUX SONORES

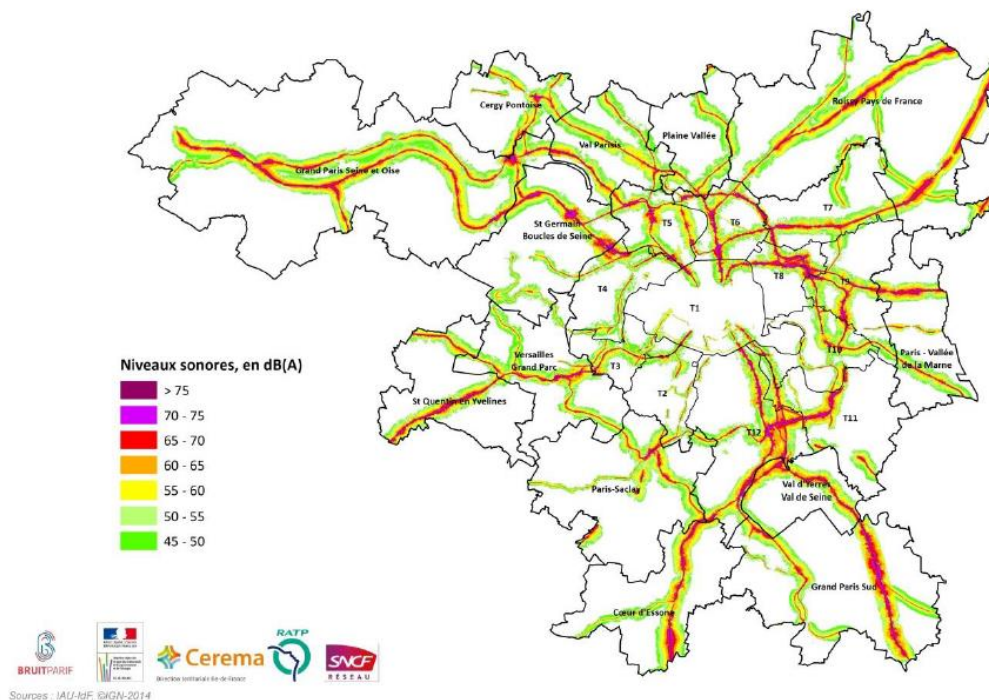
### INDICATEUR LDEN



### 6.1.8.2. Bruit ferré jour/soir/nuit (Lden)

## BRUIT FERRÉ - NIVEAUX SONORES

### INDICATEUR LDEN

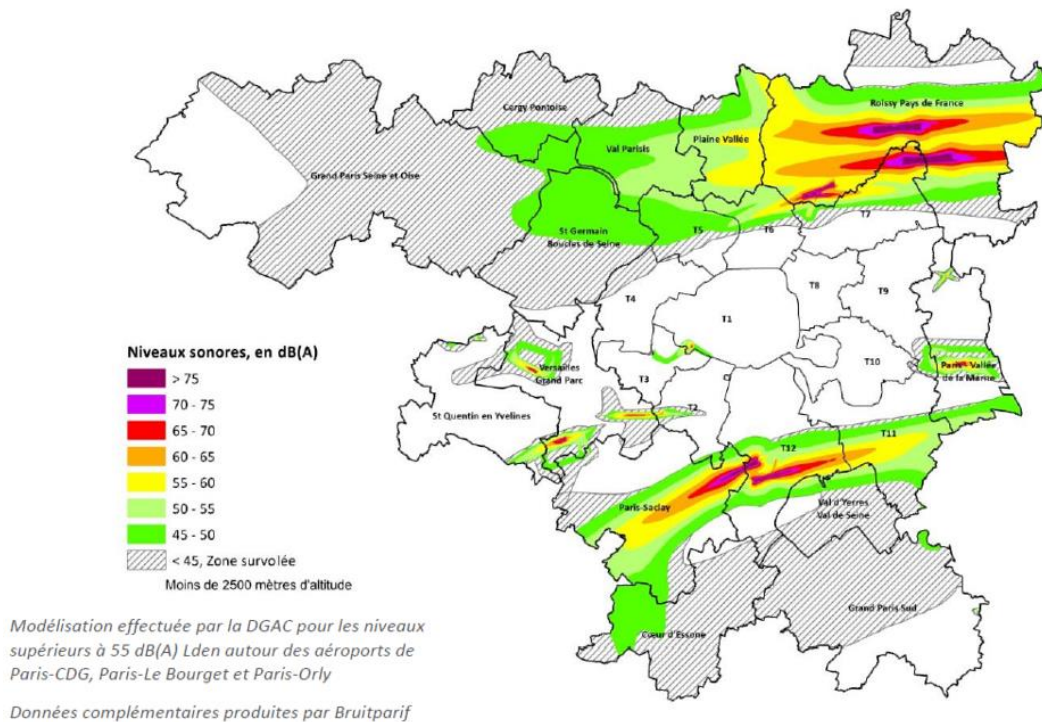




### 6.1.8.3. Bruit aérien jour/soir/nuit (Lden)

## BRUIT AÉRIEN - NIVEAUX SONORES

### INDICATEUR LDEN

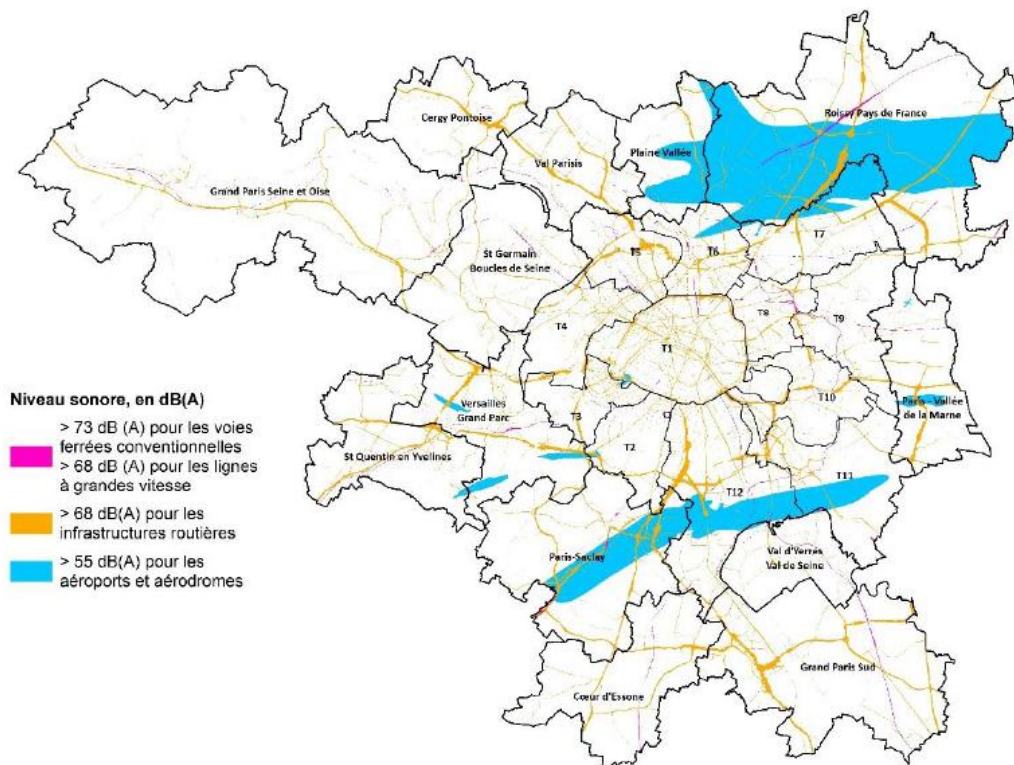


### 6.1.8.3. Dépassement bruit cumulé jour/soir/nuit (Lden)

## BRUIT CUMULÉ - DÉPASSEMENT DES VALEURS LIMITES

### INDICATEUR LDEN > VL ROUTE, FER OU AIR

### ZONES DE DÉPASSEMENT



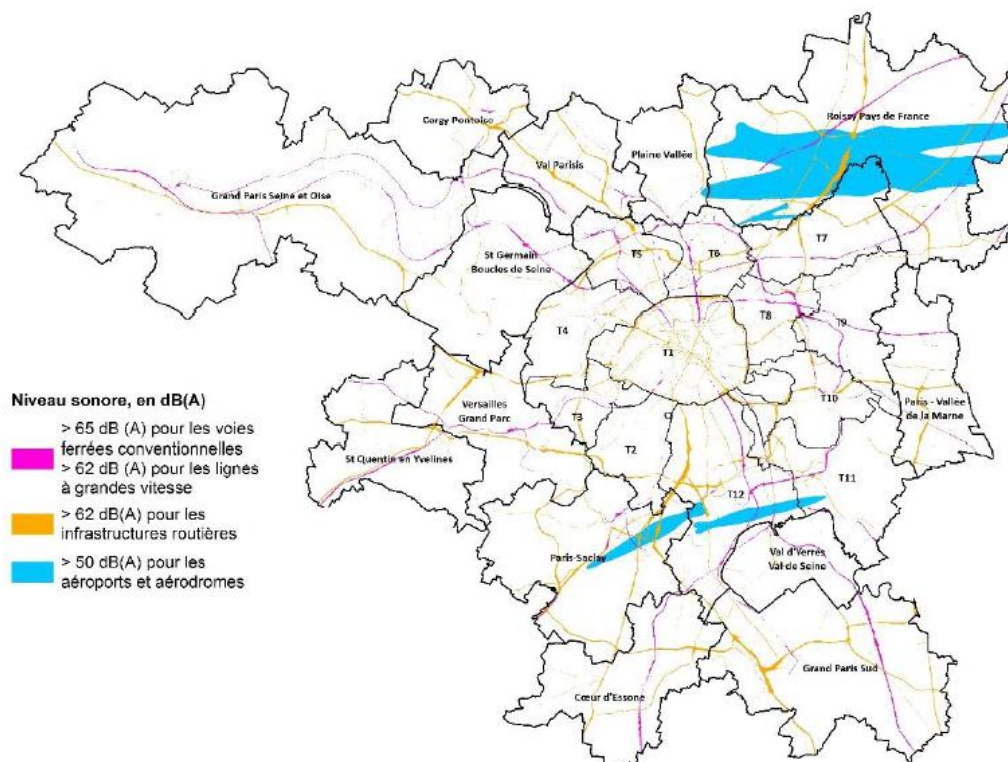
Sources : IAU-HdF, ©IGN-2014

### 6.1.8.3. Dépassement bruit cumulé de nuit (Ln)

## INDICATEUR LN > VL ROUTE, FER OU AIR\*

## ZONES DE DÉPASSEMENT

\* A défaut de valeur limite pour le bruit aérien sur la période nocturne, la valeur de 50 dB(A) a été considérée.



Sources : IAU/IdF, EIGN-2014

## 6.2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles

### 6.2.1. Exposition de la population par tranches de niveaux sonores

#### 6.2.1.1. Population exposée jour/soir/nuit (Lden)

Population totale PLAINE VALLEE :		182 600				
Niveau d'exposition	Population exposée sur 24h (Lden)					
	Bruit Routier		Bruit Ferré		Bruit Aérien - CDG	
	Nbre	% / pop totale CAPV	Nbre	% / pop totale CAPV	Nbre	% / pop totale CAPV
Entre 55 et 60 dB(A)	68 993	38%	13 826	8%	61 091	33%
Entre 60 et 65 dB(A)	23 568	13%	7 312	4%	0	0%
Entre 65 et 70 dB(A)	17 456	10%	3 780	2%	0	0%
Entre 70 et 75 dB(A)	3 732	2%	3 058	2%	0	0%
A plus de 75 dB(A)	130	0%	458	0%	0	0%
<b>Total pop exposée</b>	<b>113 879</b>	<b>62%</b>	<b>28 434</b>	<b>16%</b>	<b>61 091</b>	<b>33%</b>

#### 6.2.1.2. Population exposée en nocturne (Ln)

Population totale PLAINE VALLEE :		182 600				
Niveau d'exposition	Population exposée en nocturne (Ln)					
	Bruit Routier		Bruit Ferré		Bruit Aérien - CDG	
	Nbre	% / pop totale CAPV	Nbre	% / pop totale CAPV	Nbre	% / pop totale CAPV
Entre 50 et 55 dB(A)	25 032	14%	12 832	7%	0	0%
Entre 55 et 60 dB(A)	17 921	10%	6 791	4%	0	0%
Entre 60 et 65 dB(A)	6 519	4%	2 553	1%	0	0%
Entre 65 et 70 dB(A)	209	0%	2 765	2%	0	0%
A plus de 70 dB(A)	0	0%	182	0%	0	0%
<b>Total pop exposée</b>	<b>49 681</b>	<b>27%</b>	<b>25 123</b>	<b>14%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>



## 6.2.2. Exposition des établissements sensibles par tranches de niveaux sonores

### 6.2.2.1. Etablissements sensibles exposés jour/soir/nuit (Lden)

Niveau d'exposition	Bruit Routier (Lden)		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
Entre 55 et 60 dB(A)	57	9	21
Entre 60 et 65 dB(A)	22	6	13
Entre 65 et 70 dB(A)	8	2	6
Entre 70 et 75 dB(A)	2	1	0
A plus de 75 dB(A)	0	0	0
<b>Total Etablissement sensibles exposés</b>	<b>89</b>	<b>18</b>	<b>40</b>

Niveau d'exposition	Bruit Ferré (Lden)		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
Entre 55 et 60 dB(A)	14	4	5
Entre 60 et 65 dB(A)	4	3	1
Entre 65 et 70 dB(A)	5	0	0
Entre 70 et 75 dB(A)	2	0	0
A plus de 75 dB(A)	0	0	0
<b>Total Etablissement sensibles exposés</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>6</b>

Niveau d'exposition	Bruit Aérien - CDG (Lden)		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
Entre 55 et 60 dB(A)	39	0	13
Entre 60 et 65 dB(A)	0	0	0
Entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0
Entre 70 et 75 dB(A)	0	0	0
A plus de 75 dB(A)	0	0	0
<b>Total Etablissement sensibles exposés</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>13</b>

### 6.2.2.2. Etablissements sensibles exposés en nocturne (Ln)

Niveau d'exposition	Bruit Routier (Ln)		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
Entre 50 et 55 dB(A)	24	5	13
Entre 55 et 60 dB(A)	11	3	6
Entre 60 et 65 dB(A)	4	1	2
Entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0
A plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Total Etablissement sensibles exposés</b>	<b>39</b>	<b>9</b>	<b>21</b>

Niveau d'exposition	Bruit Ferré (Ln)		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
Entre 50 et 55 dB(A)	11	0	4
Entre 55 et 60 dB(A)	3	3	1
Entre 60 et 65 dB(A)	5	0	0
Entre 65 et 70 dB(A)	2	0	2
A plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Total Etablissement sensibles exposés</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>7</b>

Niveau d'exposition	Bruit Aérien - CDG (Ln)		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
Entre 50 et 55 dB(A)	0	0	0
Entre 55 et 60 dB(A)	0	0	0
Entre 60 et 65 dB(A)	0	0	0
Entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0
A plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Total Etablissement sensibles exposés</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 6.2.3. Recensement des populations et des établissements sensibles au-dessus des seuils

Les tableaux suivant, issus de l'analyse des cartes stratégiques du bruit, présentent le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur.

	Exposition à un dépassement de seuil sur 24h (Lden)		
	Bruit Routier >68 dB(A)	Bruit Ferroviaire >73 dB(A)	Bruit Aérien >55 dB(A)
<b>Population exposée</b>	<b>9 161</b>	<b>2 108</b>	<b>61 091</b>
Etablissements d'enseignement	6	0	39
Etablissements de petite enfance	2	0	0
Etablissements de santé	3	0	13
<b>Total Etablissements sensibles</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>52</b>

	Exposition à un dépassement de seuil en nocturne (Ln)		
	Bruit Routier >62 dB(A)	Bruit Ferroviaire >65 dB(A)	Bruit Aérien
<b>Population exposée</b>	<b>2 103</b>	<b>2 947</b>	<b>-</b>
Etablissements d'enseignement	1	2	0
Etablissements de petite enfance	1	0	0
Etablissements de santé	0	0	0
<b>Total Etablissements sensibles</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

#### 6.2.4. Rappel des objectifs réglementaire de réduction du bruit

Qu'il s'agisse des populations ou des établissements sensibles, l'objectif principal consiste à réduire les nuisances sonores des zones à enjeux pour les ramener aux niveaux de bruit inférieurs aux valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 pour chacune des sources de bruit.

L'objectif est donc d'atteindre à 2 mètres en avant des façades des bâtiments, des niveaux inférieurs à :

- 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln pour le bruit routier,
- 73 dB(A) en Lden et 65 dB(A) en Ln pour le bruit ferré,
- 55 dB(A) en Lden pour le bruit aérien,
- 71 dB(A) en Lden et 60 dB(A) en LN pour le bruit des ICPE A.

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

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

### 6.3. Localisation des zones bruyantes

La quasi-totalité du territoire est exposée au bruit à des niveaux plus ou moins élevés.

La lecture des cartes permet de distinguer les zones les plus exposées du territoire, situées à proximité immédiate des axes majeurs de transport (A104, RD301, Transilien ligne H, RER C), et dans la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy-CDG.

Toutefois, en matière de dépassement, on note que la première source de bruit est le bruit aérien, avec 35% de la population exposée, suivi de très loin par le bruit routier pour 5% de la population, et seulement 1% pour le bruit ferré.

#### 6.3.1. Zones impactées par le bruit aérien

**Le bruit aérien constitue un enjeu majeur du territoire de PLAINE VALLÉE qui est significativement impacté par le trafic de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.** Il dépasse les seuils fixés (> 55 dB(A) en Lden) sur une large part du territoire en touchant plusieurs communes (Groslay, Montmorency, Deuil la Barre, Montmagny, Soisy-sous-Montmorency, Andilly, Enghien-les-Bains, Piscop, Saint-Brice-sous-Forêt, Domont, Ezanville, Attainville) et impacte 52 établissements sensibles

Aussi, PLAINE VALLÉE se trouve logiquement touchée par son Plan d'Exposition au Bruit (PEB), au niveau des zones C et D.

Le PEB de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs.

Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Il est établi en anticipant à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il doit tenir compte des hypothèses concernant :

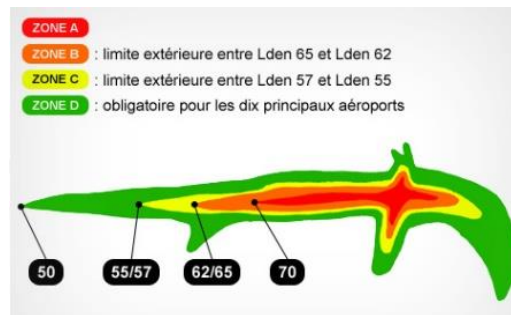
- le nombre de mouvements ;
- les trajectoires de circulation aérienne ;
- l'évolution des flottes exploitées ;
- la répartition du trafic entre jour, soirée et nuit ;
- les infrastructures aéroportuaires.

Le PEB est élaboré sous l'autorité du Préfet. Il est soumis pour avis aux communes concernées, à la Commission consultative de l'environnement (CCE) et à l'ACNUSA (pour les 11 aéroports ACNUSA). Le projet, est soumis à enquête publique par le Préfet. Il est alors annexé au plan local d'urbanisme. Le PEB peut être révisé à la demande du préfet ou sur proposition de la CCE.

Au point de vue pratique, le PEB est un document graphique à l'échelle du 1/25 000ème qui délimite, au voisinage de l'aéroport, quatre zones d'exposition au bruit à l'intérieur desquelles la construction de logements est réglementée. L'indicateur utilisé est le Lden.

L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A (exposition très forte), B (exposition forte), C (exposition modérée) ou D (exposition faible). La représentation de la zone D n'est obligatoire que sur les onze plus grands aéroports français.

- **Dans les zones A** de bruit très fort (Lden supérieur ou égal à 70) **et B** de bruit fort (supérieur à une valeur choisie entre 62 et 65), les constructions ne sont autorisées que si elles sont liées à l'activité aéronautique.
- **Dans la zone C** (Lden supérieur à une valeur choisie entre 55 et 57), les constructions individuelles non groupées dans un secteur déjà urbanisé sont autorisées. Les opérations de renouvellement urbain le sont aussi si elles n'augmentent pas fortement la capacité d'accueil.
- **Dans la zone D** de bruit plus faible, (Lden supérieur à 50), toutes les constructions sont autorisées mais elles sont soumises à des obligations d'isolation acoustique.

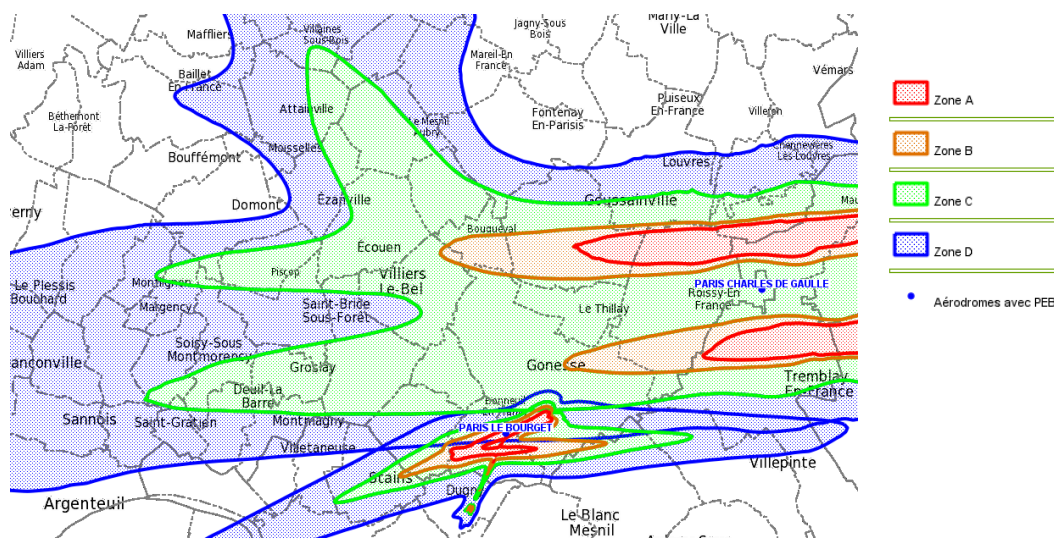


Le PEB en vigueur de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007.

**Extrait de la carte du PEB de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle - Carte publiée par l'application CARTELIE**


© Ministère de la Transition Écologique et Solidaire / Ministère de la Cohésion des Territoires

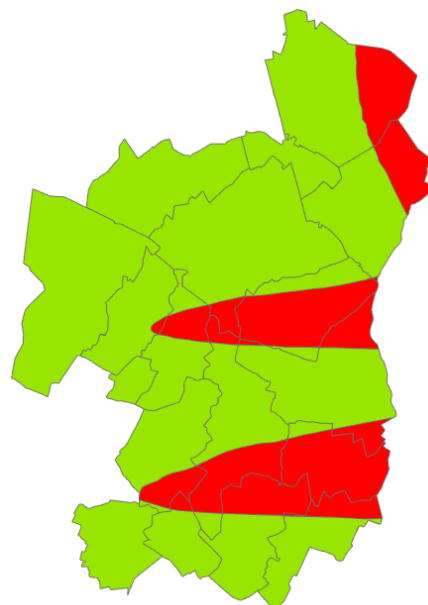
[Plan d'Exposition au Bruit \(PEB\) / France métropole \(developpement-durable.gouv.fr\)](http://Plan d'Exposition au Bruit (PEB) / France métropole (developpement-durable.gouv.fr))



Le tableau ci-dessous présente les taux de couverture par la zone C du PEB des communes de PLAINE VALLÉE. On y note un fort impact pour les communes de Groslay, Piscop, Deuil-la-Barre, et Montmorency, et dans une moindre mesure pour six autres communes.

Commune	Taux couverture de la zone C du PEB
Andilly	24%
Attainville	27%
Bouffémont	0%
Deuil - La Barre	40%
Domont	5%
Enghien-les-Bains	8%
Ézanville	28%
Groslay	92%
Margency	0%
Moisselles	0%
Montignon	3%
Montmagny	25%
Montmorency	38%
Piscop	73%
Saint-Brice-sous-Forêt	22%
Saint-Gratien	0%
Saint-Prix	0%
Soisy-sous-Montmorency	19%

 : Zone C du Plan d'Exposition du Bruit sur le territoire de PLAINE VALLÉE





Le bruit aérien constitue le principal enjeu sur le territoire, puisqu'il dépasse les seuils fixés (> 55 dB(A) en Lden) sur une large part du territoire en touchant plusieurs communes (Groslay, Montmorency, Deuil la Barre, Montmagny, Soisy-sous-Montmorency, Andilly, Enghien-les-Bains, Piscop, Saint-Brice-sous-Forêt, Domont, Ezanville, Attainville) et impacte 52 établissements sensibles et près de 40% de la population (zone C du PEB : exposition au bruit modérée).

Le restant du territoire, hormis l'extrême Sud des communes de Deuil la Barre et de Montmagny, ainsi que le nord de Saint-Prix et Domont, et l'ensemble de Bouffémont, se situe en zone D du PEB (exposition au bruit faible).

La zone C du PEB est considérée comme la zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

Dans la zone D du PEB, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées. Les frais d'insonorisation sont à la charge du propriétaire puisque la zone D se situe à l'extérieur du Plan de Gêne Sonore

Le territoire de PLAINE VALLÉE est en partie couvert par le **Plan de Gêne Sonore (PGS)** de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Le PGS est un document qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut être allouée que sous certaines conditions. Seuls les 11 principaux aéroports, dont Paris-Charles de Gaulle, sont dotés d'un PGS.

Le PGS se présente sous forme d'un rapport et d'une carte au 1/25 000ème indiquant 3 types de zones :

- **La zone 1** dite de très forte nuisance comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.
- **La zone 2** dite de forte nuisance, entre la courbe d'indice Lden 70 et Lden 65. Toutefois, dans le cas où la courbe extérieure de la zone B du plan d'exposition au bruit approuvé de l'aérodrome est fixée à une valeur d'indice Lden inférieure à 65, cette valeur est retenue pour le plan de gêne sonore.
- **La zone 3** dite de nuisance modérée, comprise entre la limite extérieure de la zone 2 et la courbe d'indice Lden 55.

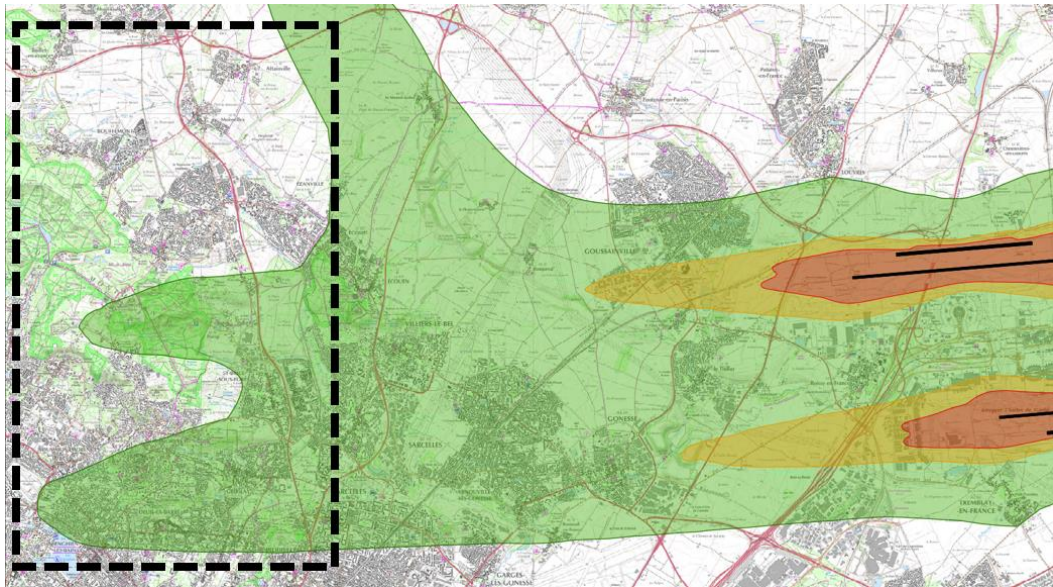
Le PGS est établi sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service dans l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan de gêne sonore. Le plan est élaboré sous l'autorité du préfet coordonnateur, transmis pour avis aux communes concernées, à la commission d'aide aux riverains et à l'ACNUSA.

L'information des tiers se fait notamment par voie de publication dans les journaux locaux ou régionaux et d'affichage en mairie.

Les PGS des aéroports concernés en Île-de-France sont accessibles au sein de la plateforme Survol de BRUITPARIF : <http://survol.bruitparif.fr>

Le PGS de Paris CDG (approuvé par arrêté interpréfectoral le 11 décembre 2013) s'étend sur 24 783 hectares, 64 communes, et concernent 96 306 logements pour 256 176 habitants.

**Extrait du Plan de Gêne Sonore de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle :**



La zone 3 du PGS, s'étend sur une partie de PLAINE VALLÉE, en touchant les communes d'Attainville, Ezanville, Piscop, Domont Saint-Brice-sous-Forêt, Andilly, Groslay, Montmagny, Deuil-la-Barre, Montmorency, Soisy-sous-Montmorency et Enghien-les-Bains.

Les riverains qui résident dans une zone couverte par un plan de gêne sonore (PGS) peuvent bénéficier d'une **aide à l'insonorisation**. Celle-ci sert au financement des opérations d'insonorisation de logements, d'établissements d'enseignement ou de locaux sanitaires et sociaux.

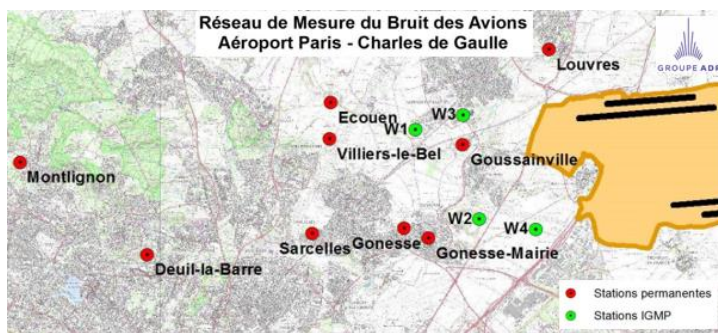
La gestion des dossiers d'aide à l'insonorisation est confiée aux gestionnaires d'aéroports.

Pour les aéroports parisiens (Paris CDG, Paris LBG et Paris Orly), un service dédié à l'aide à l'insonorisation est mis en place par Aéroports de Paris :

- N°Azur : 0810 87 11 35
- [www.entrevoisins.org](http://www.entrevoisins.org)
- Rubrique d'information dédiée : [http://www.entrevoisins.org/riverains/aide\\_insonorisation/default.aspx](http://www.entrevoisins.org/riverains/aide_insonorisation/default.aspx)
- Service en ligne d'aide à l'insonorisation (dépose de demande et suivi de la demande) : <https://www.aideinsono.fr/>

Enfin, le laboratoire d'ADP (Aéroports de Paris) produit mensuellement un rapport détaillant le résultat des 24 stations de mesures du bruit situées aux abords de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. En complément de ses rapports mensuels, un rapport annuel est également produit.

Ces rapports sont consultables sur le site « Entrevoisins » : <https://entrevoisins.groupeadp.fr/donnees/mesure-du-bruit/bilans>.



Deux stations permanentes de mesures sont situées sur le territoire de PLAINE VALLÉE aux emplacements suivants :

- Montlignon : Chemin de la Justice (Doublet Nord, à l'Ouest)
- Deuil-la-Barre : Sentier Encheval (Doublet Sud, à l'Ouest)

### 6.3.2. Zones impactées par le bruit routier

En matière de bruit routier, les secteurs à enjeux exposant une population importante identifiés, se situent au voisinage des axes structurant le territoire et à trafic élevé.

Il s'agit principalement de l'autoroute A104 (La Francilienne) gérée par la DiRIF (Direction des Routes d'Ile-de-France) et des routes départementales gérées par le Conseil Départemental du Val d'Oise, suivantes :

Routes départementales	Noms de rues par commune (*)
RD11	- av. Jean Rostand (Domont, Ezanville, Moisselles) - rue de Paris (Moisselles, Attainville)
RD14	- <b>bd Pasteur, bd du Maréchal Foch (28 960 véh TMJA)</b> (Saint Gratien)
RD109	- <b>rue d'Argenteuil (16 660 véh TMJA)</b> , av. Berthie Albrecht, av. Kennedy, av. Danielle Casanova (Saint Gratien) - - <b>av. Kellermann (45 280 véh TMJA)</b> , rue Carnot, rue de Montmorency (Soisy-sous-Montmorency)
RD124	- rue Théophile Vacher, rue Gallieni, rue de Verdun, av. de la 1ère Armée Française, route Domont (Montmorency) - route de Domont (Andilly) - route de Montmorency, rue du Gal Delanne, rue André Nouet, av. du Lycée (Domont)
RD125	- <b>av. Georges Clémenceau, route de Saint Brice (21 560 véh TMJA)</b> (Montmorency) - av. de la Div. Leclerc (Saint-Brice-sous-Forêt)
RD144	- <b>rue Louis et Gérard Donezelle, route de Montmorency (Saint Prix) - 7 340 véh TMJA</b> - <b>av. Georges Pompidou (Margency/Montlignon) - 9 550 véh TMJA</b> - <b>route de Montmorency (Andilly) -</b> - <b>rue du Dr Schweitzer, rue Saint Paul (Soisy-sous-Montmorency)</b> - <b>rue de Margency, av. de la Fontaine René, av. Georges Clémenceau, rue Théophile Vacher, av. Charles de Gaulle (Montmorency) - 13 550 véh TMJA</b>
RD170	- <b>av. du Parisis (Saint Gratien 48 450 véh TMJA ; Soisy-sous-Montmorency)</b>
RD301	- <b>route de Calais (Montmagny 16 040 véh TMJA, Groslay, Saint-Brice-sous-Forêt 37 35 véh TMJA, Piscop, Domont, Ezanville, Moisselles, Attainville 51 753 véh TMJA)</b>

Routes départementales	Noms de rues par commune (*)
RD311	- rue du Gal de Gaulle, bd Cotte, rue de Malleville, bd d'Ormesson, rue de l'Arrivée, rue de la Libération (Enghien les Bains) - av. Charles de Gaulle, rue Perquel (Montmorency) - rue Cauchoix, rue Charles de Gaulle, av. de la Gare (Deuil la Barre) - av. de la Gare, rue du 11 novembre, rue Maurice Berteaux (Montmagny) - rue de Montmagny, av. de la République, rue de Sarcelles (Groslay)
RD370	- route de Domont, Grande Rue, route d'Ecouen (Ezanville)
RD401	- av. du 8 Mai 1945, rue Hector Carlin (Saint Prix)
RD909	- route de Montmorency, rue de Paris (Montlignon) - RD909 (Bouffémont et Moisselles) - rue Guy Vennat (Moisselles) - rue de Paris (Moisselles et Attainville)
RD928	- av. du Général Leclerc (Saint Prix) - <b>av. de Paris, av. du Général Leclerc 26 100 véh TMJA (Soisy-sous-Montmorency)</b> - <b>av. de la Division Leclerc (Montmorency)</b> - <b>av. de la Division Leclerc, route de Saint Denis (Deuil la Barre)</b>

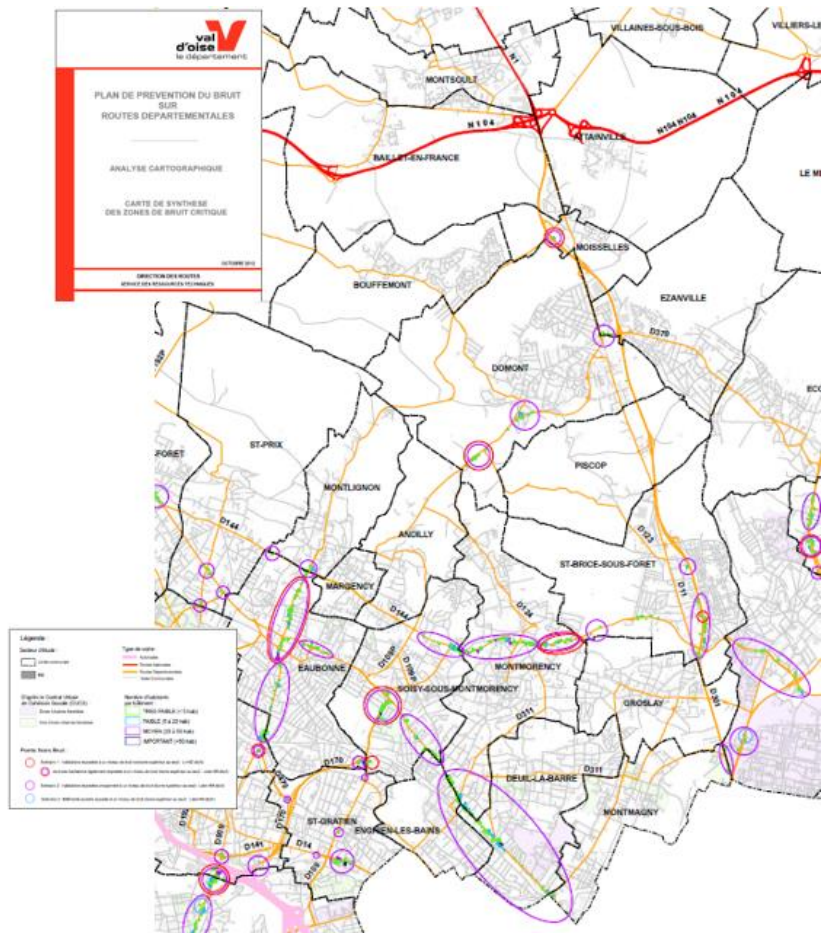
le Conseil Départemental du Val d'Oise a approuvé son Plan de Prévention du Bruit sur Routes Départementales (PPBRD) par l'Assemblée Départementale du 22 mars 2013 (source [Le Plan de Prévention du Bruit sur les Routes Départementales - Valdoise](#))

L'état des lieux a permis de recenser les points noirs de bruit routier (PNB), pris en compte lorsque les seuils réglementaires sont dépassés, à savoir :

- 62 dB(A) la nuit (Ln),
- 68 dB(A) sur 24h (Lden)

Zones à enjeux situées sur le territoire de PLAINEVALLÉE présentant des valeurs supérieures aux seuils réglementaires, identifiées dans le PPBRD sont indiquées sur l'extrait de la Carte de synthèse des zones de bruit critique (CD95) ci-dessous :





Le PPBRD prévoit trois types d'actions. Le choix entre les différents modes de protections acoustiques est défini en fonction de leur faisabilité technique et financière ainsi que des améliorations acoustiques escomptées :

- Actions sur les caractéristiques des infrastructures
  - La réalisation d'enrobés peu bruyants dans le cadre des programmes de renouvellement des couches de roulement permet d'atteindre des atténuations de bruit comprises entre 3 et 8 dB.
  - La protection des bâtiments par une protection en bordure de la voie bruyante (merlons, écran) peut être également envisagée.
- Actions sur l'organisation des flux de déplacements et la réduction des vitesses
  - La diminution des niveaux sonores et le respect des seuils peuvent être recherchés par l'organisation d'un plan de circulation adapté ou l'aménagement des voies routières et de leurs abords immédiats : Mise en œuvre de plan de circulation permettant de réorganiser les flux de déplacements et de modérer la vitesse (zone 30, modération de la circulation ...)
- Actions sur l'isolation du bâti par des travaux d'insonorisations de façade
  - Les informations issues des données cartographiques permettent de localiser les points noirs de bruit routier en secteur urbanisé dense.
  - Un traitement sur le bâti peut être effectué en tenant compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit.
  - L'amélioration de l'isolement des façades, par notamment le renforcement des fenêtres, est prévue en proposant de subventionner les travaux de protection acoustique à hauteur de 50 % du montant HT.

Communes ayant le plus grand nombre d'habitants exposés au dépassement de seuil de Lden :

Commune	Population exposée à une route avec Lden > 68
Deuil la barre	2 089
Saint-Brice-sous-Forêt	1 217
Montmagny	1 139

Communes ayant le plus grand nombre d'habitants exposés au dépassement du seuil en Ln :

Commune	Population exposée à une route avec Ln > 62
Deuil la barre	337
Enghien-les-Bains	330
Soisy-sous-Montmorency	346

### 6.3.3. Zones impactées par le bruit des infrastructures de transports terrestres (ITT), routes et voies ferrées : classement sonore

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres (ITT), routes et voies ferrées, en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce dispositif réglementaire préventif permet de repérer les secteurs les plus affectés par le bruit.

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels, venant s'édifier dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade.

Pour établir le classement sonore des infrastructures, chaque segment de ligne ou de route est découpé en tronçon acoustiquement homogène.

Pour chaque tronçon acoustiquement homogène, le niveau sonore au point de référence est fonction :

- du trafic à l'horizon 20 ans
- du type d'infrastructure (caractéristiques physiques)
- de la composition des véhicules circulant (type de matériel roulant par famille de circulation, couplage)
- de la vitesse
- de la répartition dans la journée (jour/soir/nuit)

À chaque catégorie correspond une largeur de secteur affecté par le bruit, de part et d'autre de l'infrastructure dans laquelle s'applique un isolement acoustique minimal.

L'ensemble des arrêtés de classement sonore approuvés entre 2001 et 2003 est accessible sur le site de la Préfecture du Val-d'Oise :

<http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Bruit/Le-classement-Sonore-des-voies-routieres-et-ferroviaires/Classement-Sonore-des-voies-bruyantes-du-Val-d-Oise>

Le volet ferroviaire a fait l'objet d'une révision en 2021 et le **classement sonore des infrastructures ferroviaires du Val-d'Oise** a été approuvé par l'arrêté n°16249 du 23 février 2022.

Chaque infrastructure ou tronçon d'infrastructure de ce réseau, classé au titre du classement sonore, est listé en annexe du présent arrêté avec les communes concernées, le début et la fin du tronçon classé, le type de tissu urbain traversé, sa catégorie et le secteur affecté par le bruit associé à la catégorie.

Le classement sonore des tronçons ferroviaires situés sur le territoire de PLAINE VALLÉE, sont indiqués dans les tableaux ci-après (issus de l'annexe 1 de l'arrêté : Classement sonore des infrastructures de transports terrestres gérés par SNCF Réseau).

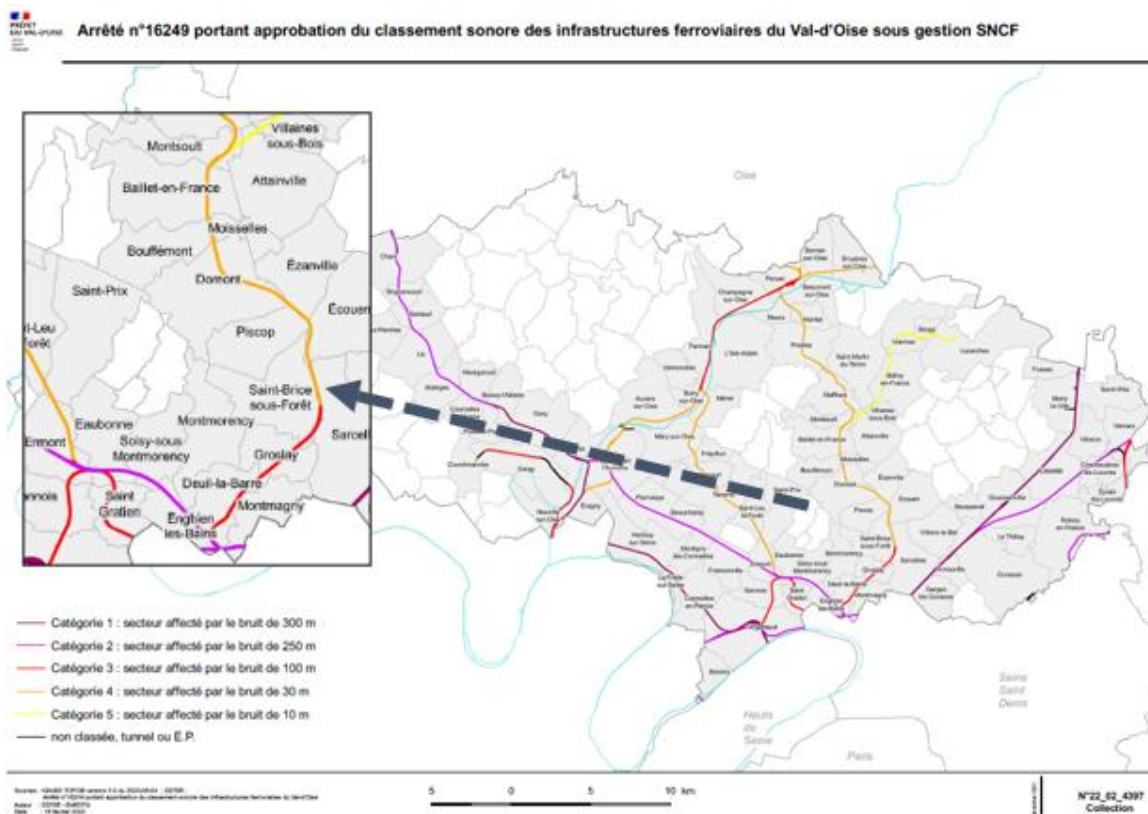


**Classement sonore des infrastructures de transports terrestres gérés par SNCF Réseau, présents sur le territoire de PLAINE VALLÉE :**

Número de ligne	Nom de l'infrastructure	Gestionnaire	Début du tronçon Point kilométrique (PK)	Fin du tronçon Point kilométrique (PK)	Tissu	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Communes concernées (traversées par le tronçon ou intersectées par le secteur affecté par le bruit)
328 000	Ligne d'Erment-Eaubonne à Valmondois Ligne H	SNCF Réseau	014+470	028+770	« ouvert »	4	30 m	Eaubonne, Saint-Prix, Frépillon, Taverny, Bessancourt, Méry-sur-Oise, Saint-Leu-la-Forêt, Erment, Ménil, Butry-sur-Oise
			028+770 013+688	029+281 014+470	« ouvert »	3	100 m	Butry-sur-Oise Eaubonne, Erment
330000	Ligne Saint-Denis - Dieppe TER Normandie RER C Ligne H Ligne J Fret	SNCF Réseau	048+080 *	068+060 *	« ouvert »	3	100 m	Chars
			048+010	049+062				
			028+948	035+118	1	300 m	Puteux-Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône, Boissy-l'Aille, Osny, Pontoise	
			035+118	048+010				2
			009+177	013+572	3	100 m	Enghien-les-Bains, Erbaucourt, Soisy-sous-Montmorency, Deuil-la-Barre, Saint-Gratien	
			013+572	014+385				
014+385	026+920							
			026+920	028+948				Saint-Ouen-l'Aumône, Taverny, Francville, Beauchamp, Montigny-lès-Cormeilles, Erment, Pienneslaye
			048+010	049+080				Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise Chars

Número de ligne	Nom de l'infrastructure	Gestionnaire	Début du tronçon Point kilométrique (PK)	Fin du tronçon Point kilométrique (PK)	Tissu	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Communes concernées (traversées par le tronçon ou intersectées par le secteur affecté par le bruit)
960 000	Tramway ligne 11 Express T11	SNCF Réseau	044+788 *	046+235 *	« ouvert »	2	250 m	Deuil-la-Barre Montmagny
			047+665 *	049+755 *				
			046+779 *	046+965 *				
			046+965	047+665				
962 000	Ligne d'Erment - Erbaucourt à Champ-de-Mars Ligne VMI « Vallée de Montmorency - Invalides » RER C FRET	SNCF Réseau	017+988	020+805	« ouvert »	3	100 m	Eaubonne, Saint-Gratien
			046+235	046+779				
990 000		SNCF Réseau	041+096	044+050	« ouvert »	2	250 m	Argenteuil Argenteuil Argenteuil
			039+957	041+096				
			037+213	039+957				
			033+923 *	037+213 *				
			044+050 *	046+297 *				
			047+676 *	049+755 *				
			046+820 *	046+992 *				
			046+992	047+676				
			046+297	046+820			Bezons, Argenteuil Deuil-la-Barre, Argenteuil Montmagny Deuil-la-Barre, Montmagny Deuil-la-Barre, Montmagny Deuil-la-Barre	

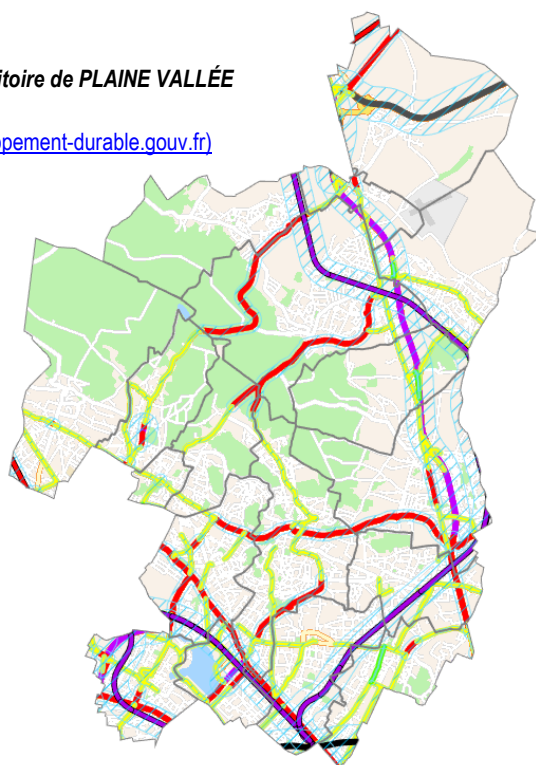
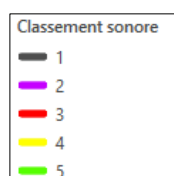
**Cartographie des classements sonores et des secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transport terrestre ferroviaires par gestionnaires du réseau (SNCF réseau), issu de l'annexe 2 de l'arrêté :**



**Concernant la révision du classement sonore du volet routier**, une étude est en cours pour réexaminer et faire des propositions de révision du classement sonore routier des départements franciliens prenant en compte les évolutions structurelles et de trafic. La révision du classement sonore routier attendu pourrait intervenir courant 2022.

**Classement sonore des voies routières et ferrées sur le territoire de PLAINE VALLÉE**  
(Sources : DDT95)

[Front Office - Classement sonore des voies bruyantes \(developpement-durable.gouv.fr\)](http://developpement-durable.gouv.fr)



### 6.3.4. Le bruit industriel

Pour l'application de la troisième échéance de la directive 2002/49/CE, les cartes de bruit industriel (qui concernent les ICPE A) n'ont pas été réalisées ; le bruit industriel ne constituant pas, sauf exceptions liées à un contexte local particulier, un enjeu prioritaire en Île-de-France, il a été décidé que la mise à jour des cartes de bruit des transports terrestres et aériens serait prioritaire. La liste des ICPE A potentiellement bruyantes, a été établie à partir de la liste des ICPE A fournie par la DRIEE Ile-de-France (<http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr>) et d'une table de correspondance proposée par BRUITPARIF (potentialité de bruyance en fonction des activités).

Pour le territoire, la liste est la suivante :

Numéro inspection	Nom établissement	Code postal	Commune
65.0544	AGORA	95570	ATTAINVILLE
595.00016	ETS DANIEL R&C	95570	ATTAINVILLE
65.09651	VAL'HORIZON (ex JFF)	95570	ATTAINVILLE
65.07997	VALDEVE	95570	ATTAINVILLE
65.07772	Abattoir d'Ezanville	95460	EZANVILLE
65.05872	VAL'HORIZON	95680	MONTLIGNON
65.15558	RIALLAND	95360	MONTMAGNY
65.05889	TF CHIMIE	95360	MONTMAGNY
65.07383	AUCHAN	95230	SOISY SOUS MONTMORENCY
65.06162	DECO SYSTEME	95230	SOISY SOUS MONTMORENCY

D'après les données fournies par la DRIEE, les ICPE-A situées sur l'intercommunalité ont un impact faible en matière de bruit. Seul l'établissement VAL HORIZON, situé sur les communes de Montlignon, Domont et Andilly, est identifié avec des niveaux de bruit de 65 à 70 dB(A) en Lden en limite de propriété, compte tenu des arrêtés d'exploitation en vigueur.

En outre, aucun dépassement des valeurs limites n'est identifié pour les ICPE-A (niveaux > 71 dB(A) en Lden et > 60 dB(A) en Ln).

## 6.4. Localisation et hiérarchisation des zones calmes du territoire

### 6.4.1. Définition

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'activité industrielle, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou d'un espace naturel remarquable (forêt, grand parc...).

### 6.4.2. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles

Une première sélection de « zones calmes potentielles » peut être réalisée sur la base de l'application d'un critère acoustique assez simple, par exemple la sélection des zones où le niveau sonore toutes sources confondues (selon l'indicateur Lden ou selon un indicateur de niveau moyen pendant la période de fréquentation potentielle de l'espace) est inférieur à un certain seuil.

Ainsi l'application d'un seuil de 55 dB(A) en Lden sur le territoire de l'Ile-de-France permet déjà de révéler, au regard uniquement des sources de bruit ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes. Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du territoire ainsi qu'à certains secteurs urbains relativement préservés des nuisances sonores.

Un deuxième niveau de sélection peut ensuite être fait en ne retenant par exemple que les espaces publics.

Par ailleurs, dans le contexte d'un environnement urbain particulièrement dense, restreindre la définition des zones calmes potentielles au seul critère de niveau de bruit absolu apparaît particulièrement restrictif. Aussi, **il peut apparaître judicieux d'introduire la notion de bruit relatif et donc de privilégier une recherche locale, consistant à identifier des zones de moindre bruit au sein de chaque quartier.**

Ainsi, le caractère "calme" d'un site est apprécié non seulement par son niveau de bruit absolu, mais également par son écart par rapport aux zones alentours (effet de "sas de calme" créé par un gradient important entre les niveaux de bruit sur les espaces alentours et la zone d'intérêt – différence de 10 dB(A) par exemple).

D'autres facteurs perceptifs autres qu'acoustiques entrent également en considération dans l'appréciation d'une "zone calme" : végétation, paysage, esthétique, propreté, luminosité, sécurité, usage. Il est inopportun d'évaluer acoustiquement le caractère "calme" d'un site, s'il est par exemple inaccessible au public, insalubre, insécurisé ou bien encore inadapté aux activités de détente et loisirs.

### 6.4.3. Zones calmes identifiées par commune

En fonction des critères cités précédemment, les zones calmes identifiées par les communes sur leur territoire sont les suivantes :

**« ZONES CALMES » à préserver, fléchées par les communes (1/2)**

Commune	Description de la zone calme	Critère acoustique	Critères qualitatifs
<b>ANDILLY</b>	- L'Espace Naturel Sensible (plateau d'Andilly hors zone PEB) - Le Bois des Plantes - La Chaise à Cadet - La Côte d'Andilly (CCAS) - Les Blancs Draps (CCAS) - Le Ru d'Andilly (CCAS)	Zones d'espaces verts	Lieux de promenade
<b>ATTAINVILLE</b>	- La partie sud du village - Les zones agricoles éloignées de la Francilienne	- Zone urbaine pavillonnaire - Zone agricole	- Caractère de village - Environnement naturel
<b>BOUFFEMONT</b>	- Terrain d'aventure - Lisière de la forêt	Espaces verts	Lieux de promenade / détente
<b>DEUIL LA BARRE</b>	Zone N « Sous le Moutier » du PLU	Espaces verts	Futur lieu de promenade, coulée verte
<b>DOMONT</b>	- Massif forestier et lisière de forêt - Plaine des Cercelets - Parc des Coquelicots - Etang d'Ombreval	Espaces verts	Lieux de promenade
<b>ENGHIEN LES BAINS</b>	Parc Villemessant	Espace vert, parc urbain	Lieu de promenade, activité collective (aire de jeu)
	Square Jean Mermoz	Espace vert, parc urbain	Lieu de promenade, activité collective (aire de jeu, terrains de pétanque)
	Jardin de la presqu'île aux fleurs	Espace naturels	Lieu de promenade - emprise totalement protégée par un espace paysager protégé
	Ile des cygnes	Espace paysager protégé	Lieu de promenade
	Jardin de la Villa du Lac	Espace public, espace verts	Lieu de promenade
	Jardin des Roses	Espace verts	Lieu de promenade et de détente
	Jardin de l'Hôtel de Ville	Espace public, espaces verts	Lieu de promenade, et de détente
	Jardin du 79 avenue de Ceinture (Pont de la Muse)	Espace paysager protégé	Lieu de promenade, fitness outdoor
	Cœur de ville	Projet en cours - la réflexion sur l'urbanisation de cette zone calme est limitée afin de garantir et préserver la qualité de vie dans le secteur (espaces végétaux de pleine terre en cœur d'îlot, constructions en front de rue pour faire écrans au bruit)	
	Place Schuman	Place publique, zone relais (niveau sonore Lden limité à 55 dB(A))	Site propice à la détente et aux relations sociales, Notion de bruit relatif
	Place de Verdun	Place publique, présence de végétation importante, zone relais (niveau sonore Lden limité à 55 dB(A))	Espace public, zone de fréquentation (commerces, marché, écoles)
	Château écossais	Aire piétonne, présence de végétation	Lieu de promenade, liaison douce
	Quai Tabarly	Espaces verts, zone favorisant la biodiversité	Lieu de promenade
	Cimetières	Espace public, présence de végétation importante	Lieux de souvenir et de recueillement
	Allées vertes	Espace paysager protégé	Lieu de promenade, voie de desserte (Gymnase, Collège, Cimetière Parc Sainte Jeanne) liaison douce - emplacement réservé destiné à élargir l'emprise de ce corridor vert (requalification végétale)
Parc Saint Jeanne	Espace paysager protégé, espace boisé	Outil pédagogique, manifestations	
<b>Actions à mener, inscrites dans le PLU 2015 :</b>			
- Création des espaces paysagers protégés (EPP) verts et bleus : préservation des cœurs d'îlots – zones tampons contre le bruit			
- Création d'emplacements réservés au droit des allées vertes destinés à la requalification paysagère et à la préservation de cette zone à enjeu calme			
- Obligation pour les constructions destinées à l'habitation ou aux services public, situées aux abords des voies bruyantes, de comporter un isolement acoustique conforme à la réglementation en vigueur.			

**« ZONES CALMES » à préserver, fléchées par les communes (2/2)**

Commune	Description de la zone calme	Critère acoustique	Critères qualitatifs
<b>EZANVILLE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parc de la Fresnay</li> <li>- la coulée verte</li> <li>- Bassin des Bourguignons, cheminement modes doux (mail des Bourguignons, liaison entre la prairie et le quartier des Bourguignons et le mail traversant le quartier des Ouches)</li> <li>- Vallée du ru du petit Rosne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parc</li> <li>Circuit de randonnée</li> <li>Parc</li> </ul>	Favorise la mobilité douce
<b>GROSLAY</b>	-	-	-
<b>MARGENCY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parc de la Mairie</li> <li>- Parc de la Renaudière</li> <li>- Parc de la Tuilerie</li> <li>- Parc Istel</li> </ul>	Espaces verts	Caractère de village
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Square de Souvenir</li> <li>- Parc privé de l'Hôpital de la Croix Rouge</li> <li>- Parc Privé du Collège/Lycée de Bury</li> <li>- Parc Privé de l'Ecole Supérieure Bury Sup</li> </ul>	Zones Urbaines Pavillonnaires	
<b>MOISSELLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tout le village</li> </ul>	Village	La ville de Moisselles a fait le choix de repérer toute la commune de Moisselles en ZC
<b>MONTLIGNON</b>	-	-	-
<b>MONTMAGNY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace naturel autour de La Butte Pinson</li> </ul>	Espaces verts	Lieux de promenade
<b>MONTMORENCY</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces naturels dans La partie nord de La commune</li> <li>- Cimetière de Montmorency</li> </ul>	Espaces verts	Lieux de promenade
<b>PISCOP</b>	Tout PISCOP sauf : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le secteur des Pontcelles (rue de Paris)</li> <li>- les surfaces agricoles situées au nord de la route de la Tête Richard et à l'est de la RD301.</li> </ul>		La commune de Piscop a fait le choix de repérer toute la commune de Piscop comme zone de calme potentielle hormis les deux zones cités
<b>SAINT BRICE SOUS FORET</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coteaux du Mont de Veine</li> <li>- Plaine du Luat</li> <li>- Cimetière de la Ville</li> <li>- Parc public Georges Brassens</li> <li>- Parc public Dominique Pfarr</li> <li>- Abords de l'École Alphonse Daudet</li> <li>- Lieu-dit Le Mont de Sarcelles</li> <li>- Lieu-dit Les Platières</li> <li>- Les jardins Familiaux</li> <li>- L'allée du Professeur Dubos</li> <li>- L'avenue des Tilleuls</li> <li>- Parc public Edith Piaf</li> <li>- Parc public Manet</li> <li>- Résidence de la Fontaine Saint Martin</li> <li>- Résidence des Coteaux</li> <li>- Résidence du Clos Béranger</li> <li>- Résidence Beaudemont</li> </ul>	Espaces verts	Jardins Promenade Repos
<b>SAINT GRATIEN</b>	-	-	-
<b>SAINT PRIX</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forêt de Montmorency</li> </ul>	Forêt	Forêt péri-urbaine très fréquentée
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace Naturel Sensible des Coteaux et Vergers de Saint-Prix</li> </ul>	Lieu protégé	Sentes préservées et balisées
<b>SOISY-SOUS-MONTMORENCY</b>	-	-	-



## 7. PLAN D' ACTIONS

### 7.1. Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur

Instruction du 23 juillet 2008 : « Le préfet de département est en charge de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, concédé et non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports faisant l'objet d'une cartographie du bruit ».

En conséquence, le recueil des informations à inclure dans le PPBE de la C.A. PLAINE VALLEE s'est appuyé sur les contenus des différents PPBE des gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration.

Certains gestionnaires ont également fourni une contribution détaillée qui a pu être incorporée au contenu de ce PPBE, suite à la demande écrite qui avait été faite par la collectivité.

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire.

Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents stratégiques disponibles permettent :

- d'une part, d'identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite ;
- d'autre part, de 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.

#### 7.1.1. SDRIF, SCOT et PLU

Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France ou 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 SRU de 2000 a maintenu une planification à l'échelle de la région, le schéma directeur de la région Île-de-France.

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

- le schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui affine ces principes au niveau d'un territoire intercommunal,
- le plan local d'urbanisme (PLU), qui détermine à l'échelle de la commune pour chaque propriété, les règles d'urbanisme,

doivent donc définir, à chaque échelle géographique, les modalités de mise en œuvre des orientations du SDRIF.

Le Plan Local d'Urbanisme 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 durable (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.

La communauté d'agglomération PLANE VALLÉE ne dispose pas de SCoT et l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme est restée de la compétence des communes.

### 7.1.2. PDU et 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

Le PDU de la Région Île-de-France a été approuvé le 19 juin 2014, puis actualisé par la « feuille de route 2017-2020 ».

Le document propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 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 :

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du nouveau PDUIF
- Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Il contient 30 recommandations de bonnes pratiques en termes 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. Ces recommandations sont à l'attention des collectivités territoriales, des entreprises, des professionnels de transports et des particuliers.

Le Plan Local des Déplacements (PLD) est une déclinaison locale du Plan de Déplacement Urbains de la Région Île-de-France.

### 7.1.3. PLHI

Le Plan Local d'Habitat Intercommunal (PLHI) définit les politiques locales en matière d'habitat. Il fixe notamment les objectifs de production de logements, privés et sociaux, pour une durée de 6 ans, conformément à la loi. Adopté le 31 mars 2021, le PLHI en vigueur sur l'intercommunalité s'applique sur les 18 villes du territoire.

Le PLHI poursuit 5 objectifs principaux :

- Produire une offre de logements adaptée au territoire
- Agir sur le parc existant
- Veiller au parc social existant
- Apporter des solutions pour répondre aux besoins des populations spécifiques
- Suivre et piloter le PLHI

Il doit être compatible avec les documents d'urbanisme supérieurs, tels que le Schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF), le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH), ou encore le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Il est lui-même décliné dans les Programmes Locaux de l'Urbanisme (PLU) communaux qui doivent être rendus compatibles avec lui.

Concevoir un PLHI nécessite de réaliser des arbitrages entre les contraintes légales à observer et la réalité locale. Certaines communes se voient imposer une proportion de logements sociaux égale aux communes voisines, quand bien même leur territoire se révèle inconstructible à plus de 40 % du fait de la proximité avec l'aéroport de Roissy et des limitations de constructibilités qui en découlent. Il faut alors réaliser l'ensemble des objectifs de

production sur le reste du territoire, parfois déjà très contraint du fait de la nécessité de préservation d'espace naturels et de maîtrise de la densité déjà élevée.

Les orientations prises par l'agglomération en matière de programmation de logement doivent prendre en compte tous ces paramètres, pour à la fois, se conformer aux obligations légales, préserver le cadre de vie des habitants et répondre aux besoins de la population.

#### 7.1.4. PCAET

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) est un outil de planification ayant pour objectif de lutter contre le changement climatique (atténuation et adaptation) et d'améliorer la qualité de l'air.

Le diagnostic territorial de PLAINE VALLÉE a été réalisée au 1er semestre 2021. Une consultation citoyenne en ligne a été effectuée au 2<sup>nd</sup>e semestres 2021 pour connaître les problématiques et pratiques des citoyens.

Les actions dans le domaine de l'amélioration de la qualité de l'air qui seront inscrites au plan d'actions du PCAET contribueront également à l'amélioration de l'ambiance sonore urbaine, à la fois sur la réduction du bruit à la source et sur l'aménagement de zones d'absorption (par exemple les espaces verts pour limiter les îlots de chaleur).

## 7.2. Actions sur le bruit routier

### 7.2.1. Traitement des zones à enjeux du réseau routier départemental et national

Les services de la Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise sont en charge de l'élaboration du PPBE de troisième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence. Le PPBE d'Etat porte sur :

- les infrastructures routières du réseau national non concédées et gérées par la DIRIF
- les infrastructures routières du réseau national concédées à la SANEF

Le document de la 3<sup>ème</sup> échéance est consultable par le lien suivant :

<http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Bruit/Bruit-dans-l-environnement-CBS-et-PPBE/PPBE/PPBE-grandes-infrastructures/PPBE-des-grandes-infrastructures-routieres-et-ferroviaires>

le Conseil Départemental du Val d'Oise a lui aussi approuvé son Plan de Prévention du Bruit sur Routes Départementales (PPBRD) en 2013. Le document est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.valdoise.fr/587-le-plan-de-prevention-du-bruit-sur-les-routes-departementales.htm>

Par ailleurs, les collectivités cherchent à développer l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière, l'autopartage, le co-voiturage, les bornes de recharges pour véhicules électriques mais aussi le transport à la demande.

**Le département du Val d'Oise a, par exemple, adopté en mai 2020 son Plan Vélo**, qui s'articule autour de trois axes forts : contribuer au maillage des itinéraires cyclables ; développer des services (stationnement des vélos, ateliers de réparation, services de location...) ; promouvoir l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien.

Sur la période 2020-2022, ce plan prévoit notamment la création de 53 nouveaux kilomètres de pistes cyclables qui s'ajouteront aux 914 km déjà existants.

**Plusieurs projets de voies cyclables traversant le territoire de PLAINE VALLÉE sont actuellement à l'étude** en concertation avec les acteurs locaux :

- Le long de la RD928 (Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Enghien les Bains, Deuil la Barre, Montmagny,
- Axe 17 -Gare d'Ermont-Eaubonne <-> Gare de Sarcelles-Saint Brice, via les RD109, RD144 et 125 (Soisy-sous-Montmorency, Montmorency et Saint-Brice-sous-Forêt) ;
- Axe 19 : Gare de Deuil-Montmagny <-> Hôtel de ville de Villetaneuse (Deuil la Barre, Montmagny) ;
- Axe n°9 – Cergy-Pontoise – Attainville – Goussainville (via Bouffémont, Moisselles, Attainville) ;
- Axe n°14 – Luzarches <-> Ecoeu via les RD370/ RD909 (Ezanville, Domont, Moisselles, Attainville).

## 7.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal ou communautaire

### 7.2.2.1. Actions de maîtrise du trafic

Actions de maîtrise du trafic		
réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds)	<u>EZANVILLE</u> : - gestion des arrêtés municipaux effectuée par la PM	
	<u>ANDILLY</u> : - interdiction aux véhicules de plus de 5 T sur les voies départementales RD 109P et RD 124 <sup>E</sup> - interdiction aux véhicules de plus de 3,5 T pour l'avenue des Huit Arpents et rue des Près	
	<u>DEUIL-LA-BARRE</u> : - interdiction aux véhicules de plus de 3,5 t pour l'avenue des Huit Arpents et rue des Près	
	<u>MARGENCY</u> : - Interdiction aux véhicules de plus de 5 T sur la voie Charles de Gaulle - interdiction aux véhicules de plus de 3,5 T sur la rue Roger Salengro et l'avenue du 18 juin	
	<u>SAINT GRATIEN</u> : - Interdiction aux véhicules de plus de 12 T sur les voies communales	-
	<u>SAINT PRIX</u> : - Arrêté interdisant la circulation de certains engins motorisés ( deux roues non immatriculés, mini motos, quads non homologués et motocross)	2020
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	<u>DEUIL-LA-BARRE</u> : - Navette Octobus transport personnes âgées et handicapées individuels et collectifs	-
	<u>ATTAINVILLE</u> : - Navette pour les personnes âgées vers le centre commercial de Moiselles/Domont et cinéma - Afin d'éviter la pollution auditive et olfactive engendrée par les moteurs des bus RATP 269 tournant à l'arrêt au terminus en centre-ville : demande de prolongation de la ligne RATP vers l'arrêt déjà existant sur le GIR 3b (95 18)	2018
	<u>MONTMORENCY</u> : - Mise en place du Mbus transport à la demande pour personnes âgées et en situation de handicap	2011
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	<u>DEUIL-LA-BARRE</u> : - Prévision de véhicules électriques pour le prochain marché de location	
	<u>MARGENCY</u> : - Remplacement d'un véhicule diesel par un véhicule électrique pour le nettoyage de la commune (20 k€)	2016
	<u>MONTMORENCY</u> : - Achat d'un véhicule hybride (21 k€) - Achat de deux véhicules électriques sce Sport et Divers (43 k€)	2011 2011
	<u>SAINT GRATIEN</u> : - Achat de deux véhicules électriques (40 k€)	2017
	<u>EZANVILLE</u> : - 1 véhicule électrique - 1 véhicule électrique	2019 2020
	<u>SAINT PRIX</u> : - Acquisition d'un véhicule électrique (services techniques) - Acquisition d'un véhicule électrique (police municipale)	2015 2020

A noter que :

- Le programme de mise en concurrence des lignes de transport d'Ile de France, opéré par Ile de France Mobilités (IDFM), a débuté en 2021 avec notamment l'**attribution du contrat de Délégation de Service Public (DSP) d'exploitation de bus** concernant le bassin de transport dénommé « Vallée de Montmorency » (DSP n°5) englobant principalement de territoire de PLAINE VALLÉE. Cette DSP porte sur 17 lignes régulières, dont 2 nouvelles, complétées par un service de transport à la demande, l'ensemble améliorant significativement l'offre de transport en commun avec une augmentation de plus de 350 000 kilomètres commerciaux / an
- Le SIGEIF (Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Ile-de-France) déploie un **réseau de bornes de recharge de véhicules électriques**, notamment sur les communes de PLAINE VALLÉE (Enghien les Bains, Saint-Gratien, Montmorency, Margency, Deuil la Barre, Bouffémont, Domont).

### Actions de maîtrise du trafic

réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir

Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, ... etc)	<u>ATTAINVILLE :</u> - projet piste cyclable rue de Paris et rue de Moisselles pour la jonction avec la gare de Bouffémont	A venir
	<u>ENGHIEN-LES-BAINS :</u> - rues du Marché, de Puisaye - av de Ceinture (entre château Ecosais et av de Beauséjour), rue de Mora - rue Pillooy - av de Ceinture (entre G de Gaulle et Arrivée) - rues du Temple, Saint Louis, Gaston Israel, av Questroy (entre rue de la Barre et la limite de commune), rues de la Barre (entre la limite de commune et le bd Sadi Carnot), Saint Charles, Bd Sadi Carnot, du Gal de Gaulle (entre Foch et Division Leclerc), Gal de Gaulle (entre Bd Cotte et place Foch), zone de rencontre.	2015 2017 2011 2018 2019
	Plan Vélo Phase 1 (diverses rues sont concernées) Plan Vélo Phase 2	2020 2021
	<u>MARGENCY :</u> - création d'une circulation douce en partenariat avec Eaubonne pour relier le Parc de la Mairie au Bassin des Moulins	
	<u>SAINT GRATIEN :</u> - Voies dédiées : rues de l'avenir, de Sannois, d'Ermont, ballade suspendue, des Cressonnières, av Kellermann, av de Ceinture, continuité du "ru" des Cressonnières - Aires piétonnes : allée des Gondoles, rue Paul Doumer, av de Catinat, av Carnot, av de Girardin, av du Petit Lac. - Zone de rencontre : rue Berthie Albrecht (entre rue Salvador Allende et rue Parmentier) - Ateliers de réparation de vélos tout public : favoriser l'usage du vélo avec une vingtaine d'ateliers (9 000 €) - Stationnement vélos : Consignes Véligo gare RER C	2015  2021
	<u>SAINT-PRIX :</u> -Installation de deux bornes de recharge pour véhicules électriques : parc de la mairie et parking rue de Rubelles	2021
	<u>SOISY-SOUS-MONTMORENCY</u> - Voie départementale RD144 : Andilly / Soisy : création de piste cyclable entre la ZAC des Cures et la RD 109 - Voie départementale RD928 : Soisy-sous-Montmorency : aménagement de piste cyclable entre l'avenue Gavignot et l'av du Gal de Gaulle.	2020  2021



## 7.2.2.2. Actions sur les vitesses de circulation

Actions sur les vitesses de circulation		
réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	<b>Limitation à 30 km/h :</b> <b>ANDILLY :</b> - rue Aristide Briand, rue de l'Eglise, - route du fort, rues Philippe le Bel, des Rondeaux, de la Sablières, de la Sonnette, Ernest Taiclet, du chemin de la Croix de l'Evangile	
	<b>EZANVILLE :</b> Rue Paul Fort, Rue des écoles, Chemin de Moisselles	
	<b>MARGENCY :</b> - avenue du 18 Juin, des Piquettes, du Château, Henri Dunant, Henri Coudert	
	<b>MONTMORENCY :</b> - rue Gallieni, chemin des bois Briffaults, rue de Kehl	2011
	<b>SAINT PRIX :</b> - Mise en sens unique de la Rue de la Liberté - Radar pédagogique rue d'Ermont au droit de l'école Victor Hugo - rue d'Ermont (zone école Victor Hugo/Zone Centre commercial Leclerc) : Zone de rencontre 20km/h	2018 En attente de validation du CD95
	<b>Limitation à 50 km/h :</b> <b>MONTMORENCY :</b> - rue Pascal (260m), av Ch de Gaulle (210m), rue du Trèfle (160m), av Victor Hugo (350m), av Nott (250m), av Emile (470m), rue Emile Level (150m), - rue de Jaigny (510m), av de la Terrasse (190m), rue du Pdt Brisson (170m), av Rey de Foresta (105m), rue des Moulins (220m), av Foch (140m), - rue Théophile Vacher (90m), rue Grétry (115m), rue St Jacques (140m), rue de Clairvaux (215m), rue du Dr Demirleau (140m), place des Cerisiers (100m), - rue JJ Rousseau (250m), rue Notre Dame (90m), rue de la Grille (90m), rue du Cadran (60m), - rue St Victor (100m), rue de la Charette (60m), rue Bouchard (100m), ruelle du Savat - rue de Kehl (création d'une zone de rencontre)	2014/2020
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	<b>Création Zone 30 :</b> <b>PLAINE VALLÉE (voirie communautaire)</b> - rue de Condée (Ezanville)	2020
	<b>EZANVILLE :</b> rues Auguste Rey, de Montignon, du Château de la Chasse rues Jean Mermoz, Anatole France	2020 2019
	Projet "Ville zone 30"	2021
	<b>ENGHIEN LES BAINS :</b> - rue de l'Arrivée - rue de la Barre (Cotte et Balzac) - rue du Marché - rue de Puisaye - av de Ceinture (entre château Ecosais et av de Beauséjour), rue de Mora - rue Pilloy - av de Ceinture (entre Gal de Gaulle et Arrivée), rues du Temple, Saint Louis, Gaston Israel, Questroy (entre rue de la Barre et la limite de commune, rue de la Barre (entre la limite de commune et le bd Sadi Carnot), Saint Charles, bd Sadi Carnot, rue du Gal de Gaulle (entre Foch et Division Leclerc)	2013 2014 2015 2017 2011 2018
	- entre rue de la Barre et la limite de commune, rue de la Barre (entre la limite de commune et le bd Sadi Carnot), Saint Charles, bd Sadi Carnot, rue du Gal de Gaulle (entre Foch et Division Leclerc)	2019
	- Rue des Thermes	2020
	<b>Zone de rencontre</b> - Rue du Gal de Gaulle (entre Bd Cotte et place Foch)	2019
	<b>Zone de rencontre &lt; 20 km</b> <b>ANDILLY :</b> - rues Cassin, de l'Eglise, des Commailles, Jean Finot	

Actions sur les vitesses de circulation		
réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	<u>SAINT-PRIX :</u> Création de deux giratoires : - chemin Vert/ rue Pasteur/ rue Robert Thomas - av du Bois Joly / av du Bois du Luat / rue Robert Thomas	2015 / 2017
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	<u>Plateaux surélevés traversants, coussin berlinois :</u> <u>PLAINE VALLÉE (voirie communautaire) :</u> - rue de l'Orme, Attainville (plateau surélevé)	2020
	<u>ATTAINVILLE :</u> - rue des Fauvettes plateau surélevé - rue des Chardonnerets : plateaux surélevés - rue du Moulin : plateau surélevé, stop et chicane - rue de Paris : réaménagement plateau et rétrécissement de chaussée (rétrocession RD909)	2016 2016 2010 ND
	<u>ENGHIEN-LES-BAINS :</u> - rue de l'arrivée - rue de la Barre (Cotte et Balzac) - bd Cotte ( entre Malleville et Pasteur) - rue Henry Dunant - rue du docteur Leray - rue de Mora - rue de la Coussaye - bd d'Ormesson sécurisation Ecoles - rue Sadi Carnot (sécurisation école)	2013 2014 2016 2014 2012 2010 2011 2019 2019
	<u>EZANVILLE :</u> - rue des écoles, rue de la Marne (chicanes) et chemin de Moisselles (coussin), rue Villebois Mareuil et rue de Normandie (ralentisseur)	
	<u>MARGENCY :</u> - av Georges Pompidou RD144 (plateau surélevé au droit de la Mairie)	CD95
	<u>SAINT GRATIEN :</u> - avenue du Petit Lac (400 ml) - rue Guynemer (145 ml)	2011 2012
	<u>SAINT-PRIX :</u> - rue Jean Mermoz (plateau surélevé + rétrécissement de chaussée) - rue Gambetta (plateau surélevé, Stop, zone 30) - rue des Mauprés (réaménagement rond-point +plateau surélevé)	2018 2020 2021/2022
	<u>Ecluses, chicanes</u> <u>SAINT-PRIX :</u> - rue de Montlignon (chicanes) - rue Pasteur, entre av des Vergers et Chemin Vert (décroché et mise en sens unique)	2020 2018/19
	<u>PLAINE VALLÉE / EZANVILLE :</u> - rue de la Gare (Ezanville)	2020

### 7.2.2.3. Actions sur les revêtements de chaussée

Actions sur les revêtements de chaussée		
réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux	<u>PLAINE VALLÉE (voirie communautaire) :</u> - boulevard de la Gare (Saint-Gratien)	2019
	<u>MONTMORENCY :</u> - rues Mont et Louis Bague remplacement pavé grès à joints creux par du pavé scié à jointement plat (180 k€)	2012
	<u>ENGHIEU-LES-BAINS :</u> - place Cardinal Mercier (sur Malleville)	2023
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'ornièrage...)	<u>TOUTES LES COMMUNES :</u> - Obligation d'entretien des gestionnaires de voirie	Permanent
	<u>PLAINE VALLÉE (voirie communautaire) : Reprise du tapis pleine largeur</u> - chem de Moisselles (Ezanville), rue de la Planchette (Saint-Brice)	2016
	- bd de la Gare (Saint-Gratien), rue de Dr Goldstein (Groslay)	2017
	- rues de Villetaneuse (Montmagny), de Moisselles (Attainville), bd de la Gare (Saint Brice)	2018
	- rue de Verdun (Groslay), route de la Tête Richard (Piscop), pl de la Libération (Ezanville), av. Rhin et Danube (Saint Brice), rues de Mal Joffre (Domont), Roger Salengro (Margency), Ferdinand de Lesseps (Bouffémont)	2019
	- rues d'Ermont (Saint Gratien), de la Libération, de la Gare (Ezanville), du Moutier (Moisselles), Ferdinand de Lesseps et Louise Michel (Bouffémont), de l'Orme (Attainville)	2020
	- rue Henry Dunant (Ezanville), François Mitterrand (Bouffémont)	2021
	<u>PLAINE VALLÉE (voirie communautaire) : Enrobé coulé à froid</u> - rue des Loges (Montmorency)	2018
	- rue de Villetaneuse (Montmagny), Eugène Legendre (Margency/Andilly)	2019
	- rue de Paris (Domont), av du Mal Foch (Deuil la Barre), rue d'Eaubonne (Margency), av Rhin et Danube (Saint-Brice)	2021
	<u>ANDILLY :</u> - rue Cassin, place Louis-Jean Finot, rue de l'Eglise (du rond-point de la clinique à la rue Aristide Briand), rue des Rondeaux, rue Gaëtan Pirou, chemin de la Piaille, avenue des Huit-Arpents et ses allées, boulevard d'Andilly, rue de la Sonnette, allée Charles Perrault	2012-2017
	<u>DEUIL LA BARRE :</u> - intervention régulières chaque année	
	<u>ENGHIEU-LES-BAINS :</u> <u>Opérations ponctuelles de voirie :</u> - rue Maginot, rue Sadi Carnot, villa Messenie, rue Philippe Dartis, av Carlier, rue Prosper Tilliet, rue Alphonse Haussaire, bd Cotte (entre H Pinaud et Barre)	2015
	<u>Réfection complète de voirie :</u> - bd Cotte (entre de Gaulle et Malleville)	2011
	- rue du Départ (entre de Gaulle et gare), du Docteur Leray	2012
- rue de l'Arrivée	2013	
- rue de la Barre (Cotte et Balzac), rue Pasteur (entre Verdun et allées des Ecoles), rue Henri Dunant	2014	
- rue des Ecoles (entre place du 8 mai et Puissaye), rue du Marché, rue de Puissaye	2015	
- bd Cotte (entre Malleville et Pasteur)	2016	
- rues Felix Faure, Maginot, Georges Gounod, Charles Bizet, Pasteur, du Temple, av Fauveau	2020	
<u>EZANVILLE :</u> - Bail d'entretien voirie (75 k€HT maxi)	Permanent	
<u>SAINT GRATIEN :</u> - rue Jules Roubault (147 k€)	2015	
- rue du Petit Bois- allée des acacias (332 k€)	2016	
- rue Henri Dunant (104 k€)	2017	
- rue Henri Barbusse (216 k€), rue des Raguénets/allée Germain Petitou (300 k€)	2018	
- av Custine (187 k€), av Laroche (150 k€), av Jeanne d'Arc (153 k€)	2020	
<u>SAINT-PRIX :</u> - Campagne de reprise des nids de poule	Toute l'année	
Mise en place de revêtements acoustiques	<u>ENGHIEU-LES-BAINS :</u> - rues Felix Faure, Maginot, Georges Gounod, Charles Bizet, Pasteur, du Temple, av Fauveau - place de Verdun - rue de Malleville - rue du Général de Gaulle	

#### 7.2.2.4. Actions de limitation de la propagation du bruit

Actions de limitation de la propagation du bruit		
réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Talus de terre et merlons	<u>ATTAINVILLE</u> : merlons réhaussés protection N104 (suite travaux A16)	2018/2019
Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur)	<u>EZANVILLE</u> : demande d'aménagement de mur anti-bruit le long de la N104	A venir

#### 7.2.2.5. Opérations de traitement acoustique des façades

Opérations de traitement acoustique des façades (Y compris opérations de réhabilitation thermique)		
réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Isolation de façades	<u>SAINT GRATIEN</u> : - Groupe Scolaire Henri Hériot (594 k€)	2012
	<u>ATTAINVILLE</u> : - réhabilitation thermique du gymnase - isolation thermique et phonique du groupe scolaire	Avant 2026
	<u>ENGHIEN-LES-BAINS</u> : - Construction d'une école de musique et de danse - la ville a fait appel à un acousticien pour travailler sur le confort intérieur et l'acoustique extérieure	2013/2014
Changement des huisseries	<u>MARGENCY</u> : Remplacement de toutes les fenêtres de l'école élémentaire par des modèles double vitrage (120 k€)	
	<u>EZANVILLE</u> : - service technique - logement des Bourguignons	
	<u>SAINT GRATIEN</u> : - Remplacement menuiseries extérieures Jean Sarrailh (644 k€) - Remplacement des menuiseries extérieures du GS Jean Moulin (445k€)	2016 2018-2019
	<u>SAINT PRIX</u> : - Ecole Léon Gambetta (changement des huisseries + isolation des combles perdus) - Ecole Jules Ferry (changement des huisseries + isolation des combles perdus) - Mairie (changement des huisseries) + ancienne Mairie (changement des huisseries et isolation des combles perdus)	2019 2020 2021/2022
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)	<u>SAINT GRATIEN</u> : - Réaménagement des locaux du Greta en centre de loisirs (308 k€) - Rénovation du cinéma les toiles (270 k€) - Rénovation du stade Delaune terrain + vestiaires (201 k€)	2018 2017 2019-20
	<u>ENGHIEN-LES-BAINS</u> : - Réhabilitation en cours d'une ancienne serrurerie avec traitements acoustiques	

*Nota :* Pour les opérations de traitement acoustique des façades, les aides de l'ADEME se montent à maximum 80% du montant total des travaux.

### 7.2.2.6. Actions de lutte contre les comportements inciviques

Actions de lutte contre les comportements inciviques réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille suffisant)	<u>TOUTES LES COMMUNES :</u> - Vigilance et interventions des polices municipales	régulière
	<u>SAINT-PRIX :</u> - Arrêté interdisant la circulation de certains engins motorisés (deux roues non immatriculés, mini motos quads non homologués et motocross)	2020
Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, grand public –affiches...)	<u>TOUTES LES COMMUNES :</u> - actions des polices municipales	régulière
Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores	<u>TOUTES LES COMMUNES :</u> - actions des polices municipales	régulière
Campagne de sensibilisation sur l'usage modéré des avertisseurs sonores	<u>TOUTES LES COMMUNES :</u> - actions des polices municipales	régulière
Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents des services communaux)		
Autres idées...	<u>MONTMORENCY :</u> - 2 radars pédagogiques (5 000€)	
	<u>SAINT-PRIX :</u> - Arrêté portant sur les bruits de voisinages, avec réduction de la plage horaire pour effectuer des travaux particuliers - Arrêté portant sur l'interdiction des rassemblements autour de la consommation d'alcool, de l'utilisation de narguilé, de l'utilisation de barbecue dans l'espace public	2020
	<u>ENGHIEN-LES-BAINS :</u> - Intervention dans les écoles, détection par audioprothésiste des administrés et du personnel communal, distribution de bouchons d'oreilles lors des festivités et dans les lieux exposant tout public (CDA et Ecole de musique) - 1 000€ - Horaires de livraisons, horaires des travaux particulier et entreprises, - Privilégier le matériel électrique au sein de nos services - Intervention auprès de la SNCF pour faire réparer les voies	



### 7.3. Actions sur le bruit ferré

Les services de la Direction Départementale des Territoires du Val d'Oise sont en charge de l'élaboration du PPBE de troisième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence.

Le PPBE d'Etat porte notamment sur les infrastructures ferrées gérées par SNCF Réseau.

Le document est consultable par le lien suivant :

<http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Bruit/Bruit-dans-l-environnement-CBS-et-PPBE/PPBE/PPBE-grandes-infrastructures/PPBE-des-grandes-infrastructures-routieres-et-ferroviaires>

Les principaux éléments relatifs au réseau ferré géré par SNCF Réseau, sont rappelés ci-dessous pour ceux concernant le territoire de PLAINE VALLÉE (actions, travaux et études réalisés au cours des dix dernières), et sont reportés en **annexe 2** pour le descriptif général des enjeux sonores.

- RER C :

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

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

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

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

- TER et Intercités :

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

Dans les prochaines années, les TER de type Corail devraient être progressivement remplacés par des Regio2N UM2, et les Intercités de type Corail par des Regio16 caisses UM3.

#### **Réalisation de protections acoustiques (Projets, résorption de PNB, suppression de PN)**

Sur la commune de Montmagny, des écrans acoustiques ont été installés le long de la ligne 960000 (ligne parallèle à la ligne 990000 dite ligne de la grande ceinture de Paris) exploitée par le Tram-train T11-Express depuis le 01/07/2017. Le détail des écrans est indiqué ci-dessous :

Commune	année de réalisation	hauteur en m	longueur en m	n° ligne	PKD indicatif	PKF indicatif
Montmagny	2016	Entre 2,5m et 5m	700	960000	47,00	47,70
Montmagny	2016	Entre 2,5m et 5m	700	990000	47,00	47,70

## 7.4. Actions sur le bruit aérien

### 7.4.1. Aéroport Paris-Charles de Gaulle

Le PPBE de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle a été approuvé par arrêté inter préfectoral du 16 novembre 2016.

Les principales mesures inscrites à ce plan sont les suivantes :

- Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport :
  - Examiner régulièrement la pertinence du Plan d'Exposition au bruit (PEB) et le réviser le cas échéant,
  - Suivre l'évolution de l'urbanisme autour de l'aéroport
- Poursuivre et encourager l'insonorisation :
  - Améliorer le dispositif
  - Poursuivre les campagnes d'information
  - Réviser de PGS
- Contraindre l'exploitation :
  - Interdire les avions de faible performance acoustique notamment de nuit
- Développer les procédures de vol à moindre bruit :
  - Relever les altitudes d'approche
  - Poursuivre la mise en place des descentes continues
  - Mettre en place un nouveau réseau de trajectoires de décollage face à l'ouest, la nuit
  - Développer le décollage en seuil de piste
- Surveiller l'évolution du bruit :
  - Développer le réseau de monitoring du bruit
  - Continuer à suivre et à publier chaque année l'indicateur mesurant l'énergie sonore de la plateforme (IGMP)
  - Tenir compte des enseignements des études SURVOL et DEBATS
- Privilégier la concertation.

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

**Il est à noter que ce PPBE est en cours de révision pour la période 2022-2026.** Il a déjà fait l'objet d'une présentation à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle le 18 janvier 2022. Puis, conformément à l'article R. 572-9 du code de l'environnement, il a été mis à la disposition du public pour une durée de 2 mois, soit du 20 janvier au 22 mars 2022.

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan, le projet de PPBE pourra être approuvé par arrêté inter-préfectoral.

Ci-dessous le lien vers le projet de PPBE, les cartes stratégiques de bruit relatives à cet aérodrome ainsi que le rapport de synthèse de la consultation du public concernant l'élaboration du PPBE :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/cartographie-strategique-du-bruit-autour-des-aeroports#e5>

### 7.4.2. Aéroport Paris-le Bourget

Le PPBE de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a été approuvé par arrêté inter préfectoral du 13 février 2018.

Ci-dessous le lien vers le PPBE, les cartes stratégiques de bruit relatives à cet aérodrome ainsi que le rapport de synthèse de la consultation du public concernant l'élaboration du PPBE.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/cartographie-strategique-du-bruit-autour-des-aeroports#e7>

➔ pas d'impact sur le territoire de PLAINE VALLÉE

### 7.4.3. L'ADVOCNAR

La C.A. PLAINE VALLÉE, au titre de sa compétence de lutte contre les nuisances sonores, verse chaque année une participation financière à l'ADVOCNAR (Association de défense contre les nuisances sonores) pour lui permettre de poursuivre ses actions de défense des riverains contre les nuisances liées à la proximité de la plateforme-aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

### 7.4.4. BRUITPARIF

BRUITPARIF, l'observatoire du bruit en Ile-de-France, organise les mises à jour de la cartographie régionale du bruit en permettant :

- d'une part, aux acteurs rassemblés au sein de BRUITPARIF, de disposer d'un référentiel sonore homogène sur l'ensemble du territoire francilien, référentiel essentiel à la conduite de politiques partagées de lutte contre le bruit ;
- d'autre part, de mettre à disposition aux collectivités territoriales de l'agglomération parisienne, les éléments nécessaires leur permettant de répondre à leurs obligations réglementaires en matière de publication et de réactualisation de la cartographie stratégique du bruit à l'échelle de leur territoire, conformément aux exigences de la directive européenne 2002/49/CE et de sa transposition en droit français.

Aussi, étant membre de BRUITPARIF depuis 2017, PLAINE VALLÉE a rejoint le réseau d'acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit, en tant que soutien à l'observatoire régional dans ses missions d'intérêt général.

Elle peut bénéficier depuis d'un accompagnement comprenant :

- la fourniture de données permettant de répondre à ses obligations réglementaires, notamment les cartes stratégiques de bruit réactualisées et transmises à Plaine Vallée en octobre 2018 (cartes dites de 3<sup>ième</sup> échéance). Les cartes dites de 4<sup>ième</sup> devraient être proposées en 2022 ou 2023 aux collectivités pour approbation.
- l'appui technique, recherché notamment dans l'établissement du présent PPBE et du futur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de PLAINE VALLÉE, pour la mise en œuvre de ses actions de lutte contre le bruit et de sensibilisation à l'environnement sonore,

BRUITPARIF exploite sur le territoire de PLAINE VALLÉE trois stations permanentes de mesure de bruit aérien, destinée à documenter les survols en provenance ou à destination de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle :

- A Enghien-les-Bains, depuis mars 2014
- A Saint-Brice sous-Forêt, depuis septembre 2011
- A Saint-Prix, depuis mars 2011

En complément, plusieurs sites supplémentaires ont été instrumentés sur le territoire pour des mesures de courte durée au cours de l'été 2018, dans le cadre du programme SURVOL, sur les communes de Groslay, Montlignon et Montmorency.

Des mesures complémentaires ont été réalisées sur la commune d'Ezanville de juin à septembre 2019.

L'ensemble des résultats de mesure sont accessibles sur la plateforme dédiée : <https://survol.bruitparif.fr/>

## 7.5. Actions sur le bruit des activités industrielles des ICPE A

Aucun dépassement des valeurs seuils (niveaux > 71 dB(A) en Lden et > 60 dB(A) en Ln), n'a été identifié par la DRIEE pour les ICPE-A situées sur le territoire de PLAINE VALLÉE.

Aussi, il n'est pas prévu d'action particulière dans le cadre de ce PPBE relative au bruit des activités industrielles des ICPE-A.

Néanmoins, pour les zones activités communautaires, PLAINE VALLÉE se réserve toujours la possibilité, le cas échéant d'alerter la subdivision territoriale de la DRIEE pour l'informer d'une situation problématique, suite à des plaintes de riverains ou des doutes sur les niveaux sonores d'une ICPE-A, et de demander qu'un contrôle de la conformité de l'installation par rapport à la réglementation bruit ICPE puisse être fait.

## 7.6. Actions de préservation des zones calmes

S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver des zones calmes, quelques 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 2R 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 de la collectivité, 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 de l'environnement sonore dans la zone considérée.

## 7.7. Autres actions de lutte contre le bruit

Bien que non exigées réglementairement dans le cadre d'un PPBE, d'autres actions de gestion de l'environnement sonore sont mises en place dans les communes du territoire et démontrent la prise de conscience de l'importance d'apaiser l'environnement sonore sur le territoire.

Il s'agit notamment de l'application d'arrêtés ou la prise d'arrêtés suivants :

- l'arrêté préfectoral du Val d'Oise 2009-297 relatif à la lutte contre le bruit :
  - dans les lieux publics et accessibles au public,
  - pour les travaux et chantiers,
  - pour les activités professionnelles (non soumises à la législation sur les ICPE),
  - dans les propriétés privées,
  - pour les activités sportives, culturelles ou de loisirs,
  - pour les activités agricoles (non soumises à la législation sur les ICPE).
- l'arrêté préfectoral du Val d'Oise du 6 mai 2010 relatif à la police des débits de boissons et restaurants réglementant des heures de fermeture de ces établissements. Il fixe l'heure limite de fermeture des débits de boissons et des établissements de divertissements publics à 1 heure du matin et l'heure limite d'ouverture à 5 heures du matin.
- Les arrêtés du maire relatifs aux horaires de fermetures des commerces alimentaires de détail (fermeture à 20h30 pour Saint Gratien).

## 7.8. Suivi du plan d'actions

La mise en place d'un suivi de réalisation du PPBE apparaît nécessaire afin de pouvoir procéder à sa révision au minimum tous les cinq ans, à la suite de la mise à jour des cartes de bruit.

Des indicateurs de suivi ont été définis et sont listés ci-dessous. Ils seront précisés lors de la mise en place du PPBE.

But	Indicateur	Objectif	Echéance	Acteurs concernés
<b>1/ Implication de la collectivité dans les PPBE des autres organismes impliqués sur le territoire</b>				
Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires du territoire	Nombre échanges	Point annuel	A partir de 2023	Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
<b>2/ Suivi de la mise en place des actions</b>				
Suivi des actions	Nombre d'actions budgétées	1 à 2 actions		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Nombre d'actions finalisées/ nombre prévu dans le PPBE	Selon les actions retenues		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Pourcentage d'actions finalisées / nombre prévu dans PPBE			Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Variation des surfaces de zones dépassant les valeurs réglementaires			Commune/ intercommunalité, 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	Selon les services et partenaires		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Nombre de personnes sensibilisées au bruit (formation des personnels)	Sur 100% des projets		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Modélisation de l'impact du bruit sur les projets d'habitation	Réduction		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
Opérations effectuées sur les nouveaux logements	Meilleure prise en compte de l'acoustique dans les cahiers des charges (isolation, orientation du bâti, etc.).	100% des cahiers des charges pour des nouveaux logements intègrent des ambitions acoustiques		Intercommunalité, Gestionnaires
<b>3/ Suivi quantitatif de l'impact des actions</b>				
Suivi de l'impact sur la population exposée en façade Suivi de l'impact sur la population exposée en façade	Le nombre d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites	Selon les actions retenues		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites	Selon les actions retenues		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures	Selon les actions retenues		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Linéaire de voies traitées en terme de revêtement	Selon les actions retenues		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
	Linéaire de voies traitées en terme de vitesse	Selon les actions retenues		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
Préservation des zones calmes	Nombre de zones calmes sur le territoire et surface concernées	Non recul des surfaces de zones calmes		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
Amélioration des zones calmes	Nombre d'actions menées dans les zones calmes (communication, affichage, règlement)	Au moins 1 action/ zone calme		Commune/ intercommunalité, Gestionnaires



But	Indicateur	Objectif	Echéance	Acteurs concernés
<b>4/ Suivi qualitatif de l'impact des actions</b>				
Communication sur les actions	Nombre d'articles relatifs au PPBE de la collectivité ou au bruit dans l'environnement	Au moins 1 par an		Commune/ intercommunalité, populations
Plaintes	Nombre de plaintes liées aux bruits environnementaux	Diminution		Commune/ intercommunalité, populations
<b>5/ Effets induits indirects</b>				
Observation des modifications urbanistiques	Intégration des questions acoustiques dans les nouveaux quartiers	<i>Renseignement du SIG</i>		Intercommunalité,



# ANNEXES

<b>ANNEXE 1 : PPBE des grandes infrastructures de transports terrestres (GITT) routiers de compétence communale .....</b>	<b>75</b>
<b>ANNEXE 2 : Extrait du PPBE des grandes infrastructures terrestres de l'Etat du Val d'Oise 2018-2023 « Eléments relatifs au réseau ferré géré par SNCF Réseau » .....</b>	<b>77</b>
<b><u>ANNEXE 3</u> : Renseignements fournis par les gestionnaires d'infrastructures .....</b>	<b>82</b>
<b><u>ANNEXE 4</u> : Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique.....</b>	<b>84</b>



## **ANNEXE 1 :**

**PPBE des grandes infrastructures de transports terrestres (GITT) routiers de compétence communale**



Au titre de la Directive européenne 2002/49/CE, les communes restées gestionnaires de voies classées en grandes infrastructures de transports terrestres (GITT) routiers (routes à plus de 3 millions de véhicules par an) sont tenues de réaliser un PPBE spécifique pour ces voies.

Deux voies de compétence communale ont été classées en grandes infrastructures pour la 3<sup>ème</sup> échéance sur le territoire de Plaine Vallée :

- **La rue du Chemin de Fer à Deuil-la-Barre**
- **L'avenue du général de Gaulle à Montmagny**

Le PPBE d'agglomération de la C.A. PLAINE VALLÉE englobe le PPBE « grandes infrastructures communales » (voir page 26) : il s'agit, dans le tableau ci-dessous, des actions réalisées ou programmées sur ces voies (à vérifier dans le tableau des actions définitif et compléter le cas échéant) :

Commune	Voie	Actions ciblées réalisées depuis 10 ans ou programmées dans les 5 ans	Actions de portée plus large réalisées depuis 10 ans ou programmées dans les 5 ans
DEUIL LA BARRE	Rue du Chemin de Fer (limitrophe avec Epinay/Seine)	Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	-
MONTMAGNY	Avenue du général de Gaulle (liaison entre la RD311 et la RD193e)	Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	-

**ANNEXE 2 :**  
Extrait du PPBE des grandes infrastructures  
terrestres de l'Etat du Val d'Oise  
2018-2023  
« Eléments relatifs au réseau ferré géré par  
SNCF Réseau »

## Extrait du PPBE des grandes infrastructures terrestres de l'Etat du Val d'Oise (3<sup>ème</sup> échéance 2018-2023)

### Infrastructures ferroviaires gérées par SNCF Réseau (Source SNCF Réseau)

#### **1 - Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié**

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet d'études sur les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser, le prévoir et le réduire.

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

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

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

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

#### **2 - La réglementation française, des volets préventifs efficaces**

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (codifiés dans les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement), SNCF Réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections, ...).

Cette même réglementation, aux articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l'environnement, impose le classement par le Préfet de certaines voies ferrées au titre des voies bruyantes. Les données de classement sont mises à jour par SNCF Réseau pour tenir compte des évolutions en termes de matériels et de flux.

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement viennent compléter le dispositif en instituant la réalisation et la mise à disposition du public de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement :

- pour chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'Etat,
- pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

#### **3 - La résorption des situations critiques sur le réseau existant**

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, les observatoires du bruit constituent des outils à disposition de chaque gestionnaire d'infrastructure pour avoir une vision territoriale des effets du bruit sur leur réseau de transport.

SNCF Réseau, propriétaire du réseau ferre national, est directement concerné par la mise en œuvre de cette action. Elle permet d'intensifier la lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la loi bruit et de bâtir une politique de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf).

Les Directions Territoriales de SNCF Réseau ont réalisé un recensement des PNBf potentiels réalisé à partir d'un calcul simplifié basé sur le trafic à terme croisé avec un repérage terrain. Ce recensement a

permis d'estimer leur nombre à environ 50 000 bâtiments potentiels le long du réseau ferroviaire national, dont 1/3 liés aux circulations des trains de marchandises la nuit.

Le coût de traitement de l'ensemble de ces bâtiments a été évalué à près de 2 milliards d'euros avec les solutions classiques murs anti bruit et protections de façade.

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de SNCF Réseau se décline à l'échelon national. Il est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter qui croise la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaires et la(les) période(s) concernée(s).

Cette hiérarchisation conduit à traiter en priorité les PNBf exposés aux plus forts dépassements de seuils, surtout si ces dépassements sont nocturnes (le long de voies circulées par des trains fret).

Les programmes de protections, définis à l'issue d'études techniques, nécessitent des cofinancements qui limitent de fait les possibilités d'intervention et nécessitent des discussions avec les différents financeurs potentiels (Etat, région, département, communes,...). Ces modalités peuvent parfois remettre en cause les principes de hiérarchisation présentés précédemment, l'enveloppe budgétaire n'étant pas territorialisée.

## **4 - Les solutions de réduction du bruit ferroviaire**

### **4.1 - Actions sur l'infrastructure ferroviaire**

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

- Armement de la voie

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



*Rails courts sur traverses bois*



*Longs Rails soudés sur traverses béton*

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

- Meulage des voies

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



*Train meuleur*



*rail après meulage*

- Traitement des ouvrages d'art

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

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

Les absorbeurs dynamiques sur rails (système mécanique de type masse/ressort positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail) peuvent apporter un gain de 0 à 3 dB(A) selon la nature du rail et son mode de fixation.



*Absorbeur sur rail*



*Absorbeur sur platelage*

#### **4.2 - Actions sur le matériel roulant**

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

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

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

La mise en place de semelles de frein en matériau composite, remplaçant les semelles de frein en fonte sur les autres types de matériel roulant permet d'obtenir une baisse de 8 à 10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. Ces gains ont pu être mesurés lors de la rénovation des matériels sur les lignes C et D du RER en région parisienne. Ce matériel roulant circulant avec d'autres



matériels, la baisse globale du niveau sonore a été de 3 à 6 dB(A), profitant à l'ensemble des riverains de ces lignes. La majorité du matériel voyageurs, hors Corail et VB2N (voitures banlieue à 2 niveaux), est désormais équipée de semelles de frein en matériaux composites.

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

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

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

## 5 - Programmes de recherche et innovation

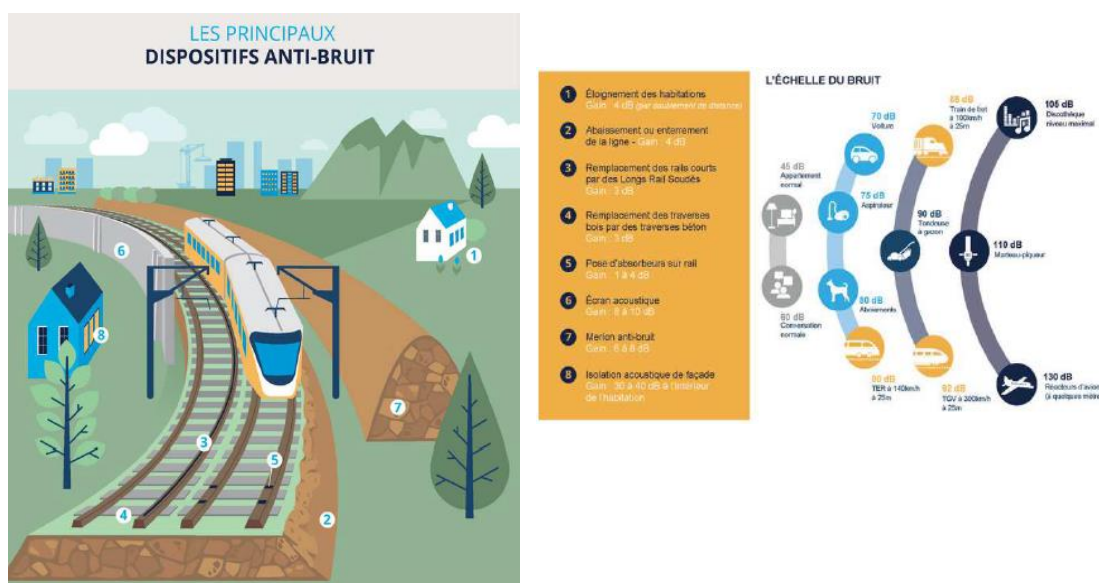
SNCF Réseau s'implique également dans des expérimentations et des programmes de recherche et nationaux et internationaux, sur des problématiques complexes comme la combinaison de solutions de réduction du bruit sur l'infrastructure et le matériel roulant, la prédiction fine du bruit au passage du train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

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

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

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

## 6 - Différents leviers d'actions (source SNCF Réseau)



**ANNEXE 3 :**  
Renseignements fournis par les  
gestionnaires d'infrastructures

Bonjour

Pour faire suite à la demande de la DDT95 dans le cadre de votre préparation du PPBE, j'ai identifié, sauf erreur de ma part, deux axes du réseau routier national non concédé traversant votre territoire à savoir : N104 et N1.

Pour ces deux axes nous n'avons pas réalisé de projet visant à réduire le bruit routier ces 10 dernières années et nous ne prévoyons pas à court terme de projet de cette nature.

Restant à votre disposition pour en discuter si nécessaire.

Bien cordialement

**Yahya NAIT SRIR**

Responsable d'opérations

Service de Modernisation du Réseau - Département Pilotage, Études générales et Voies Réservées

DiRIF/SMR/DPEGVR

2 Ruelle de la Ceinture, 78000 VERSAILLES

Mob : 07 61 77 38 98

[www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale  
de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France  
Direction des routes Île-de-France (DiRIF)

Le 04/02/2021 à 16h00, bruit (mission bruit énergie) - DDT 95/SUAD emis par PIQUET Aurore (Chargée de mission Prévention des pollutions sonores et qualité de l'air) - DDT 95/SUAD/PRN a écrit :

Bonjour,

la communauté d'agglomération PLAINE VALLEE (CAPV) réalise actuellement son PPBE d'échéance 3 en régie.

Afin de faciliter son élaboration, je vous avais sollicité par mail du 12 septembre 2019 afin que vous puissiez faire parvenir à la CAPV le bilan des actions que vous avez engagées ces 10 dernières années ainsi que les actions que vous prévoyiez d'engager pour les 5 prochaines années en matière de prévention et de traitement des nuisances sonores impactant leur territoire.

Le nouveau Chargé de mission en charge de ce dossier n'a pas trace de vos éléments réponses.

Voici ces coordonnées :

Quentin REVERT Chargé de mission Environnement / Développement Durable

Tél. : 01 30 10 82 24 Mob. : 06 43 92 15 49 / [qrevert@agglo-plainevallee.fr](mailto:qrevert@agglo-plainevallee.fr)

Je me permets de vous relancer pour que vous lui adressiez vos contributions dans les meilleurs délais. Il s'agit de contributions à minima, pour répondre aux objectifs de la Directive 2002/49/CE.

Vous remerciant par avance pour ces éléments,

Cordialement.

**Aurore PIQUET**

Chargée de mission prévention des pollutions sonores et qualité de l'air  
Service urbanisme et aménagement durable (SUAD) / Pôle risques et nuisances (PRN)

5, avenue Bernard Hirsch CS 20105

95 010 CERGY-PONTOISE CEDEX

Tél : 01 34 25 28 09

<http://www.val-doise.gouv.fr/>



**PRÉFET  
DU VAL-D'OISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction départementale  
des territoires du  
Val-d'Oise

**ANNEXE 4 :**  
**Synthèse des observations formulées  
pendant la consultation publique**

**EN ATTENTE DES RESULTATS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE**