



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

Communauté d'Agglomération
de la Vallée de Montmorency (CAVAM)

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 24 juin au 23 août 2013) et en l'absence de remarque nécessitant d'y apporter des modifications, a été arrêté le 27 novembre 2013 par délibération du Conseil de Communauté de la CAVAM.

Document réalisé sur la base de la trame proposée par



SOMMAIRE

1. CONTEXTE.....	4
1.1. Contexte réglementaire	4
1.2. Présentation du territoire	6
1.2.1. Situation géographique	6
1.2.2. Superficie et population	6
1.2.3. Habitat.....	6
1.2.4. Infrastructures	7
1.2.5. Projets et objectifs d'aménagement.....	9
2. METHODE D'ELABORATION DU PPBE	11
2.1. Organisation au sein du territoire.....	11
2.2. Coopération entre services au sein de l'Intercommunalité	11
2.3. Outil à disposition	11
2.4. Méthode d'identification des enjeux.....	11
2.5. Proposition de plan d'actions	11
2.6. Méthode de consultation du public	11
2.7. Publication du PPBE.....	12
3. IDENTIFICATION DES ENJEUX.....	13
3.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit.....	13
3.2. Exposition de la population par tranches de niveaux sonores.....	14
3.3. Exposition des établissements sensibles par tranches de niveaux sonores.....	15
3.4. Identification des zones de dépassement des valeurs limites et tableaux des populations et établissements sensibles au-dessus des seuils	16
3.5. Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire	16
3.5.1. Les études de Bruitparif	16
3.5.2. Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle	17
3.6. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	17
3.6.1. Critères de hiérarchisation des enjeux.....	17
3.6.2. Le bruit routier.....	19
3.6.3. Le bruit ferré.....	23
3.6.4. Le bruit aérien.....	25
3.6.5. Le bruit industriel.....	26
3.7. Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver.....	28
3.7.1. Définition	28
3.7.2. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles	28
4. PLAN D' ACTIONS.....	30
4.1. Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur.....	30
4.1.1. SDRIF, SCOT et PLU	30
4.1.2. PDU et PLD	30
4.1.3. PLH	31
4.2. Actions sur le bruit routier	31
4.2.1. Traitement des zones à enjeu du réseau national et départemental	31
4.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal ou communautaire	33
4.3. Actions sur le bruit ferré.....	41
4.3.1. Traitement des zones à enjeu du réseau ferroviaire.....	41

4.4. Actions sur le bruit aérien	41
4.4.1. Les principales actions du projet du PPBE de Paris-CDG (données du bureau de l'Environnement, direction du Transport aérien de la DGAC).....	41
4.4.2. Le calendrier prévisionnel du PPBE de l'aéroport Paris-CDG	42
4.4.3. Subvention de la CAVAM à l'ADVOCNAR	42
4.4.4. Adhésion de la CAVAM à Bruitparif et cofinancement de 5 stations de mesures pour l'étude SURVOL	42
4.5. Actions sur le bruit des activités industrielles des ICPE A	42
4.6. Autres actions de lutte contre le bruit.....	42
4.7. Actions de préservation des zones calmes.....	43
4.8. Actions d'amélioration des connaissances et de suivi	43
4.9. Suivi du plan d'actions	43
ANNEXES.....	47
ANNEXE 1 : Glossaire.....	49
A.1.1. Indicateurs Lden et Ln	50
A.1.2. Point Noir de Bruit (PNB).....	50
A.1.3. Zones de protection de la nature.....	50
A.1.4. Projets d'aménagement.....	51
ANNEXE 2 : Extrait du PPBE du Val d'Oise « Eléments relatifs au réseau ferré »	53
ANNEXE 3 : Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique.....	61
ANNEXE 4 : Résumé non technique	63
A.4.1. Résumé textuel.....	64
A.4.2. Reporting Commission Européenne.....	65

1. CONTEXTE

1.1. 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.

La Directive européenne 2002/49/CE a été transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement.

Ainsi, les unités urbaines de plus de 250 000 habitants – c'est le cas de l'agglomération parisienne – doivent faire l'objet, au titre de la première échéance de la Directive, d'une cartographie stratégique du bruit établie par les autorités compétentes en la matière (l'échéance était fixée au 30 juin 2007) puis d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (l'échéance était fixée au 18 juillet 2008), deux productions à réviser ensuite 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.

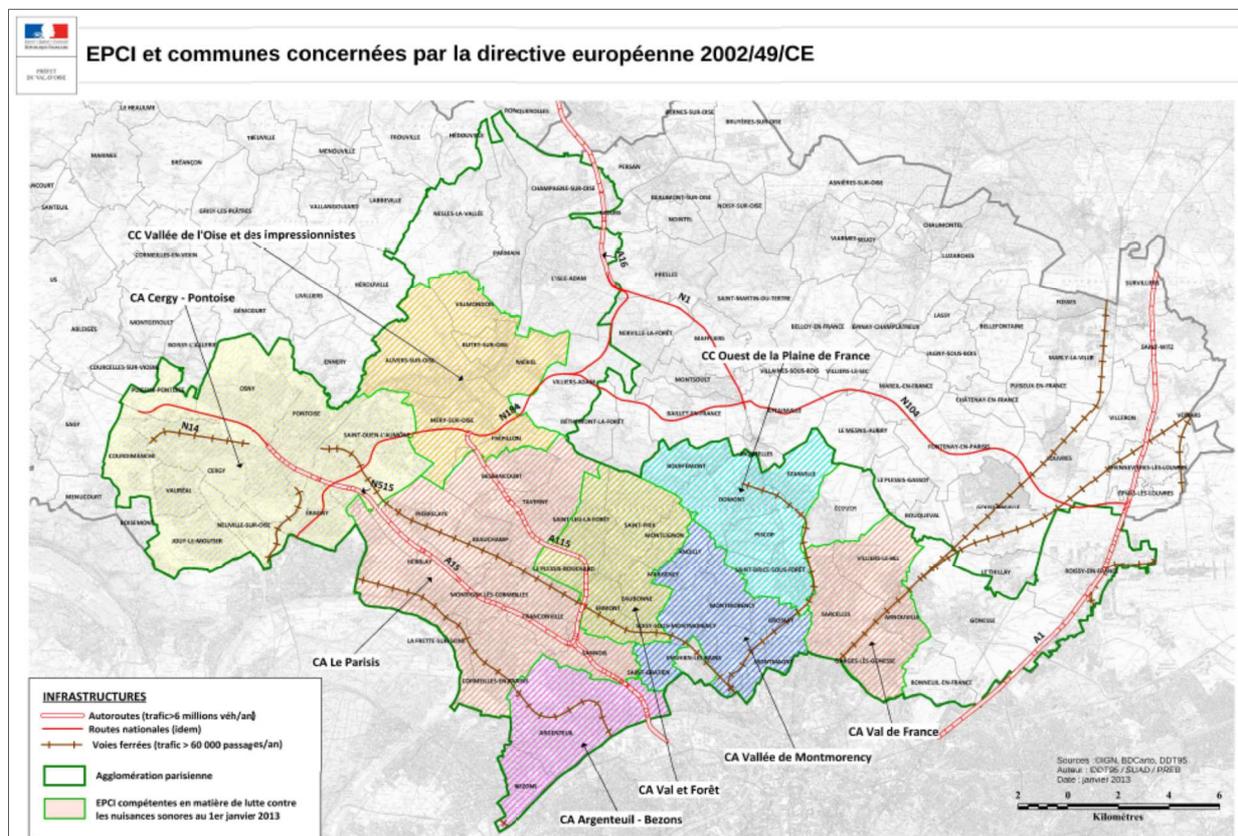
Les articles R. 572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Les autorités compétentes ainsi que les échéances pour la mise en œuvre de la directive européenne à l'échelle de l'Ile-de-France sont récapitulées dans le tableau ci-après.

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

*PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
*EPCIs : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

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 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit.

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

	Aéronefs	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.

1.2. Présentation du territoire

1.2.1. Situation géographique

La Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency (CAVAM) est située à environ quinze kilomètres au nord de Paris. Créée fin 2001, elle est composée de 8 communes : Andilly, Deuil-La Barre, Groslay, Margency, Montmagny, Montmorency, Saint-Gratien et Soisy-sous-Montmorency.

Le territoire communautaire est un espace charnière de transition entre la première couronne et le département du Val d'Oise en direction de la Picardie.

1.2.2. Superficie et population

Son territoire représente une superficie de 25 kilomètres carrés et compte environ 110.000 habitants, ce qui représente une densité de 4.400 habitants au kilomètre carré. La Vallée de Montmorency se distingue par un environnement de qualité bordé par la forêt de Montmorency et où les espaces verts ont été préservés.

1.2.3. Habitat

Territoire essentiellement résidentiel et urbanisé, la CAVAM cherche à préserver le fragile équilibre entre les différentes fonctions de son territoire (habitat, mobilité, développement économique et cadre de vie). La CAVAM privilégie également un mode de développement dans lequel chaque commune garde ses spécificités.

Le parc de logements se caractérise par une majorité d'habitats collectifs (60%, contre 40% de logements individuels).

Le parc de logement compte 60% de propriétaires occupants, contre 40% de locataires.

On observe un poids important du parc de logements des années 1950 à 1970 : logements en résidence principale construits entre 1949 et 1974 (39%). Ceux construits après 1975 représentent 40% du parc de logements global. Enfin, une minorité de logements ont été construits avant 1949 (20%).

Tableau n°2 : types d'occupation de logements

		Nombre	%
Type d'occupation de logement	Résidences principales	43 405	94.1
	Résidences secondaires	573	1.2
	Logements vacants	2 159	4.7
	Ensemble	46 136	100
Type de logements	Individuels	17 566	39
	Collectifs	27 398	61

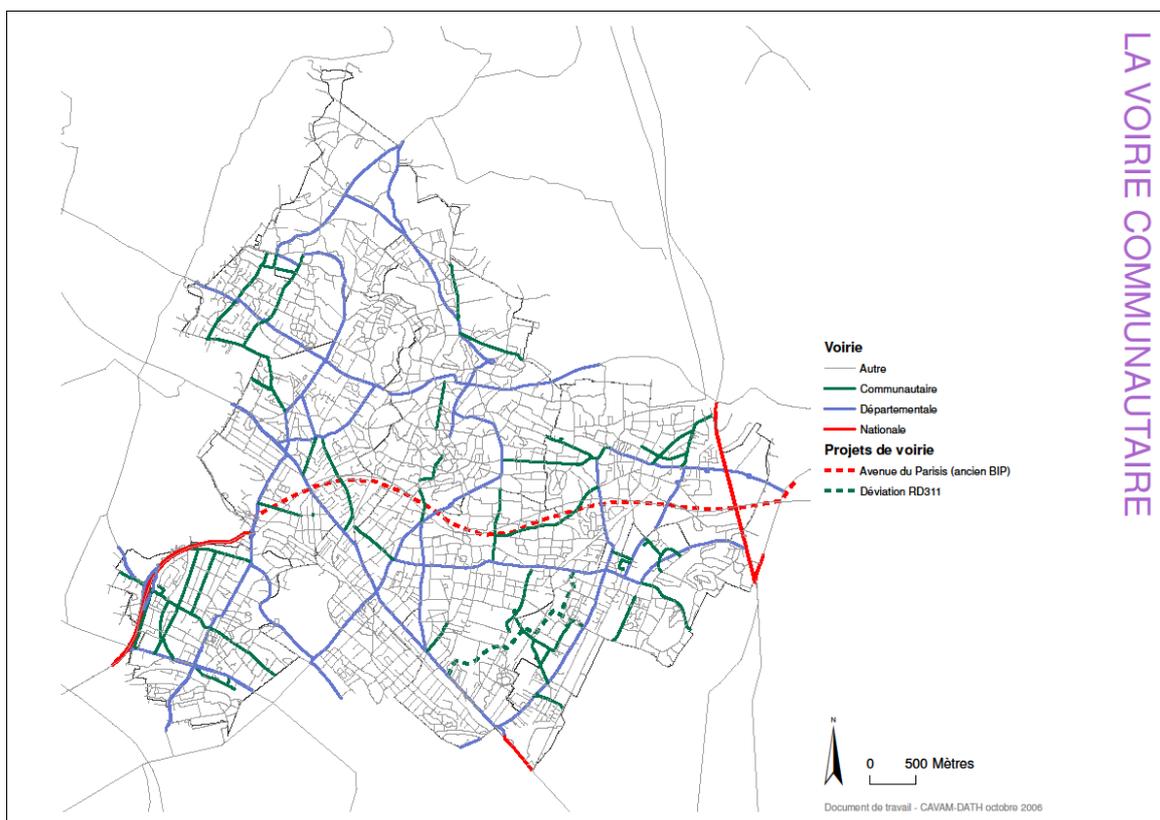
1.2.4. Infrastructures

1.2.4.1. Les infrastructures routières

Les infrastructures routières présentes sur le territoire de la CAVAM relèvent des compétences :

- du Conseil Général du Val d'Oise pour les voies départementales,
- de la CAVAM pour les voies communautaires,
- des villes pour les communales.

Figure n°1 : Représentation des infrastructures routières par compétences



L'intercommunalité est traversée par plusieurs routes départementales et voies ferrées, et est impactée par le trafic aérien de l'aéroport Charles de Gaulle.

Les routes départementales sont les suivantes :

Routes départementales	Noms de rues par commune
RD14	- bd Pasteur, bd du Maréchal Foch (Saint Gratien)
RD109	- rue d'Argenteuil, av. Berthie Albrecht, av. Kennedy, av. Danielle Casanova (Saint Gratien) - av. Kellermann, 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)
RD124	- rue Théophile Vacher, rue Gallieni, rue de Verdun, av. de la 1 ^{ère} Armée Française, route Domont (Montmorency) - route de Domont (Andilly)
RD124E	- route de la Croix Blanche, route de la Berchère (Andilly)
RD125	- av. Georges Clémenceau, route de Saint Brice (Montmorency)

Routes départementales	Noms de rues par commune
RD144	- av. Georges Pompidou (Margency) - route de Montmorency (Andilly) - rue du Dr Schweitzer, rue Saint Paul (Soisy-sous-Montmorency) - rue de Margency, av. de la Fontaine René, av. Georges Clémenceau, rue Théophile Vacher, av. Charles de Gaulle (Montmorency)
RD144E	- bd de Montmorency (Deuil la Barre /Montmorency)
RD193	- rue d'Épinay, 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)
RD311	- 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)
RD170	- BIP (Saint Gratien; Soisy-sous-Montmorency)
RD928	- av. de Paris, av. du Général Leclerc (Soisy-sous-Montmorency) - av. de la Division Leclerc (Montmorency) - av. de la Division Leclerc, route de Saint Denis (Deuil la Barre)

1.2.4.2. Les infrastructures ferroviaires :

Les voies ferrées traversant le territoire sont les suivantes

Voies ferrées	longueur	Gares	Communes traversées
Transilien Ligne H , vers Ermont-Eaubonne, Pontoise, Valmondois	8 500 m	- La Barre d'Ormesson - Champ de Courses d'Enghien	Deuil la Barre, Soisy-sous-Montmorency
Transilien Ligne H , vers Persan Beaumont /Luzarches		- Deuil – Montmagny - Groslay	Deuil la Barre, Montmagny, Groslay
Ligne RER C , vers Pontoise	2 280 m	- Saint Gratien	Saint Gratien

1.2.4.3. Les infrastructures aériennes :

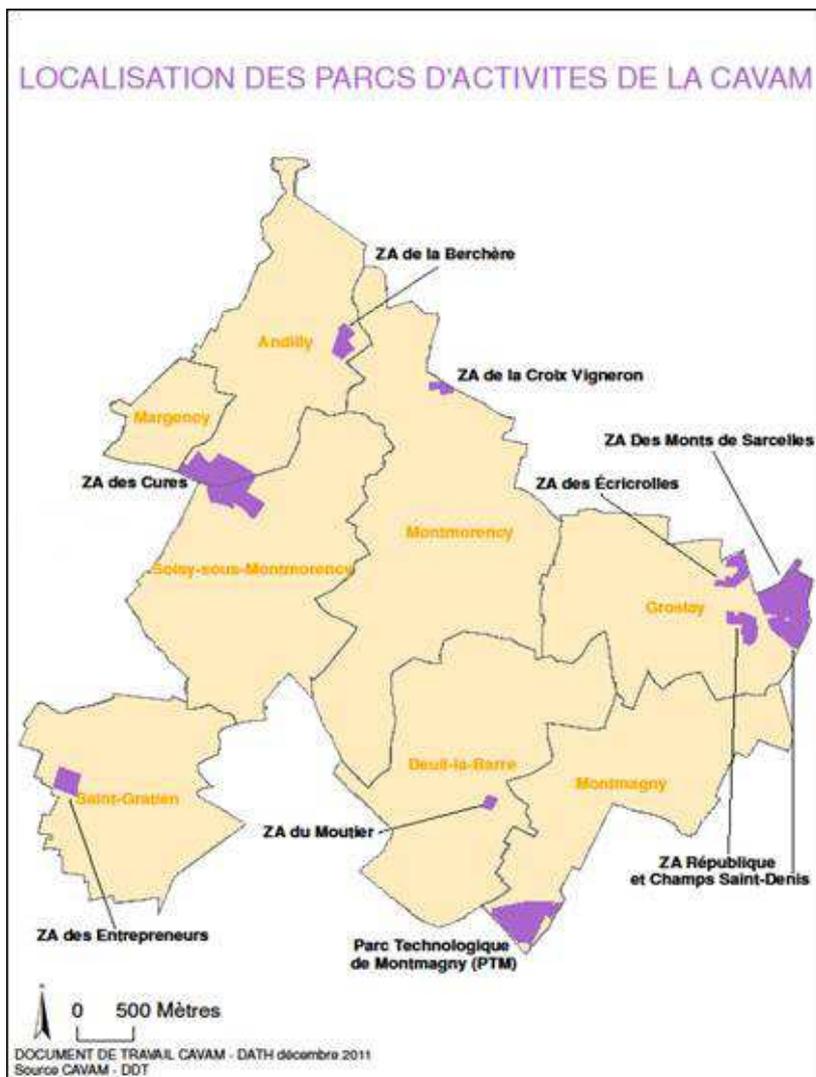
La CAVAM se situe à proximité de l'aéroport de Paris-CDG. Le territoire est inclus dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, dont une large part en zone C.

1.2.5. Projets et objectifs d'aménagement

1.2.5.1. Développement économique :

La CAVAM comporte plusieurs zones d'activités économiques d'intérêt communautaire, avec notamment le Parc Technologique de Montmagny où se situe depuis le début de l'année 2013, sa Pépinière d'Entreprises.

Figure n°2 : Localisation des parcs d'activités de la CAVAM



1.2.5.2. Développement urbain :

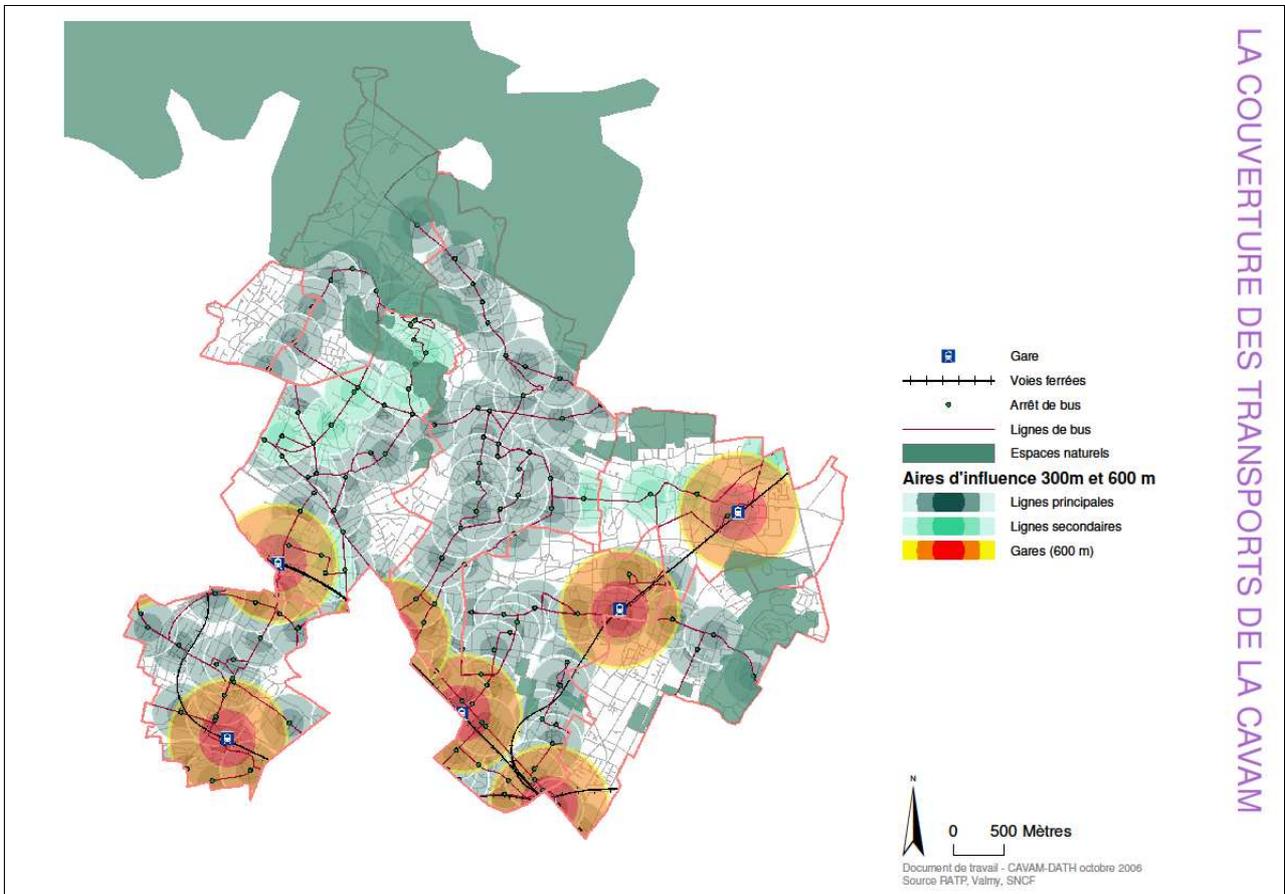
Plusieurs des communes de la CAVAM ont récemment connu une mutation de certains quartiers, avec notamment les centres villes de Deuil-la-Barre, Saint-Gratien, et Soisy-sous-Montmorency.

Le quartier de la Galathée de Deuil-la-Barre est en opération de renouvellement urbain. Le centre ville de Montmagny connaît lui aussi plusieurs projets de démolition reconstruction.

Enfin, le quartier de la place de l'Europe à Montmorency devrait prochainement connaître une profonde mutation.

En terme de transport en commun, on compte les gares précédemment citées, ainsi que de nombreuses lignes de bus. La future avenue du Parisis devrait pouvoir bénéficier d'un TCSP.

Figure n°3 : Couverture des transports en communs de la CAVAM



2. METHODE D'ELABORATION DU PPBE

2.1. Organisation au sein du territoire

La CAVAM a élaboré le projet de PPBE en interne.

Elle a participé aux réunions de formation/support mises en place par Bruitparif.

2.2. Coopération entre services au sein de l'Intercommunalité

Afin de réaliser ce PPBE, la CAVAM s'est appuyée en interne sur les compétences de la Direction de l'Aménagement du Territoire et de l'Habitat (DATH), notamment dans le cadre de la réalisation des cartes issues du SIG, mais aussi pour toutes les données relatives au territoire et au logement.

La définition des actions communautaires est restée sous la compétence des Services Techniques de la CAVAM.

Les actions communales ont été définies par les services correspondants des communes.

2.3. Outil à disposition

Afin d'établir ce PPBE, la Communauté d'Agglomération a utilisé le SIG interne de la DATH et la plateforme web-SIG de Bruitparif mise à disposition.

2.4. Méthode d'identification des enjeux

Afin d'identifier les enjeux bruit sur son territoire, la CAVAM s'est basée sur les cartes de bruit stratégiques et sur les éléments de diagnostics complémentaires mis à disposition par Bruitparif.

2.5. 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.

2.6. 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 la CAVAM www.agglo-cavam.fr. 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 au siège de la Communauté d'Agglomération, (en mairie de Montmorency) et en ses bureaux au sein de la Direction des Services Techniques à Soisy-sous-Montmorency 1 rue de l'égalité.

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

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

2.7. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la CAVAM, 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'Ile-de-France.

3. 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).

Ainsi, les tableaux et les graphiques ci-dessous 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. Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

Rappel (cf. Glossaire) :

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.

3.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

Figure n°4 : Contribution sonore cumulée (routes/fer/avions/ICPE-A) – Lden

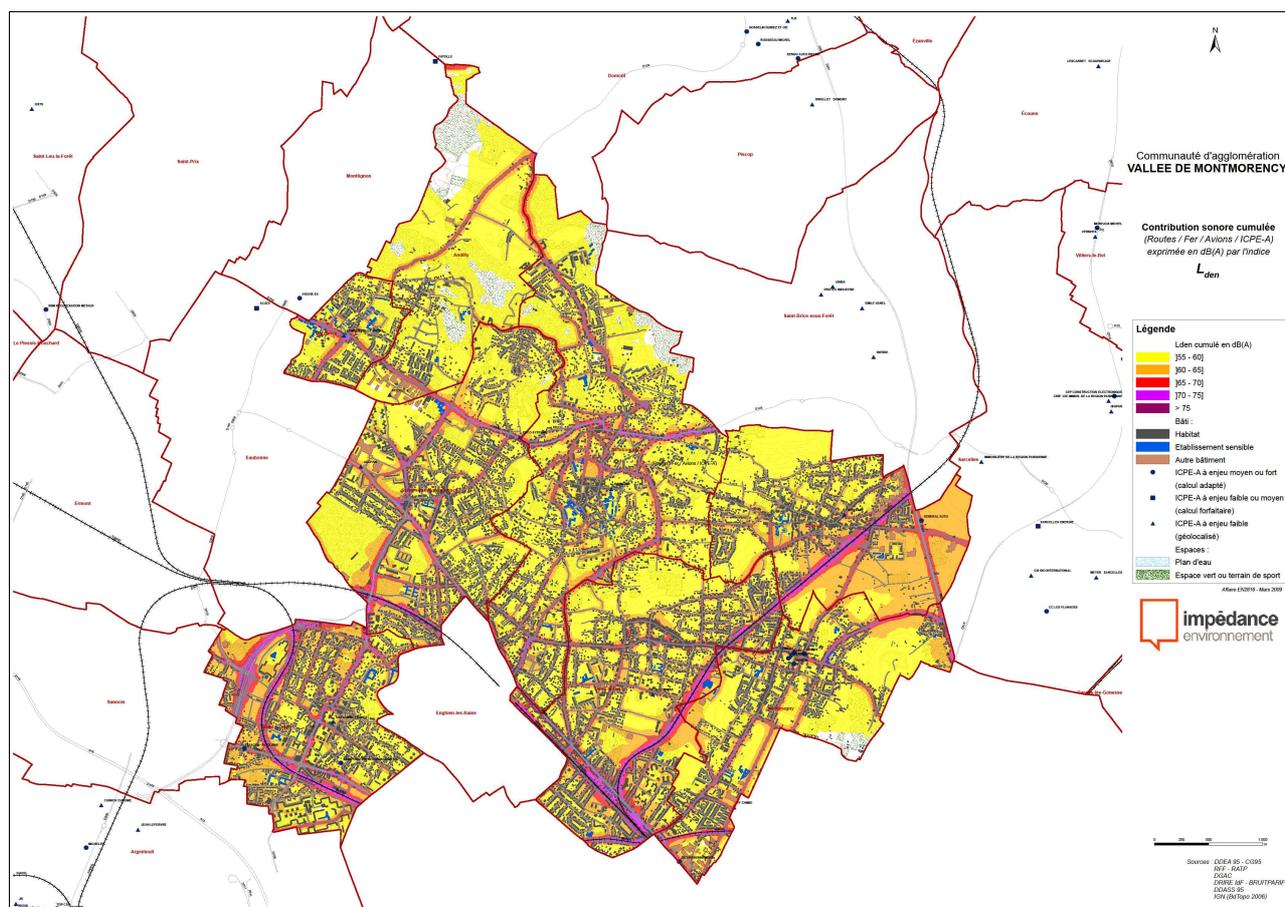
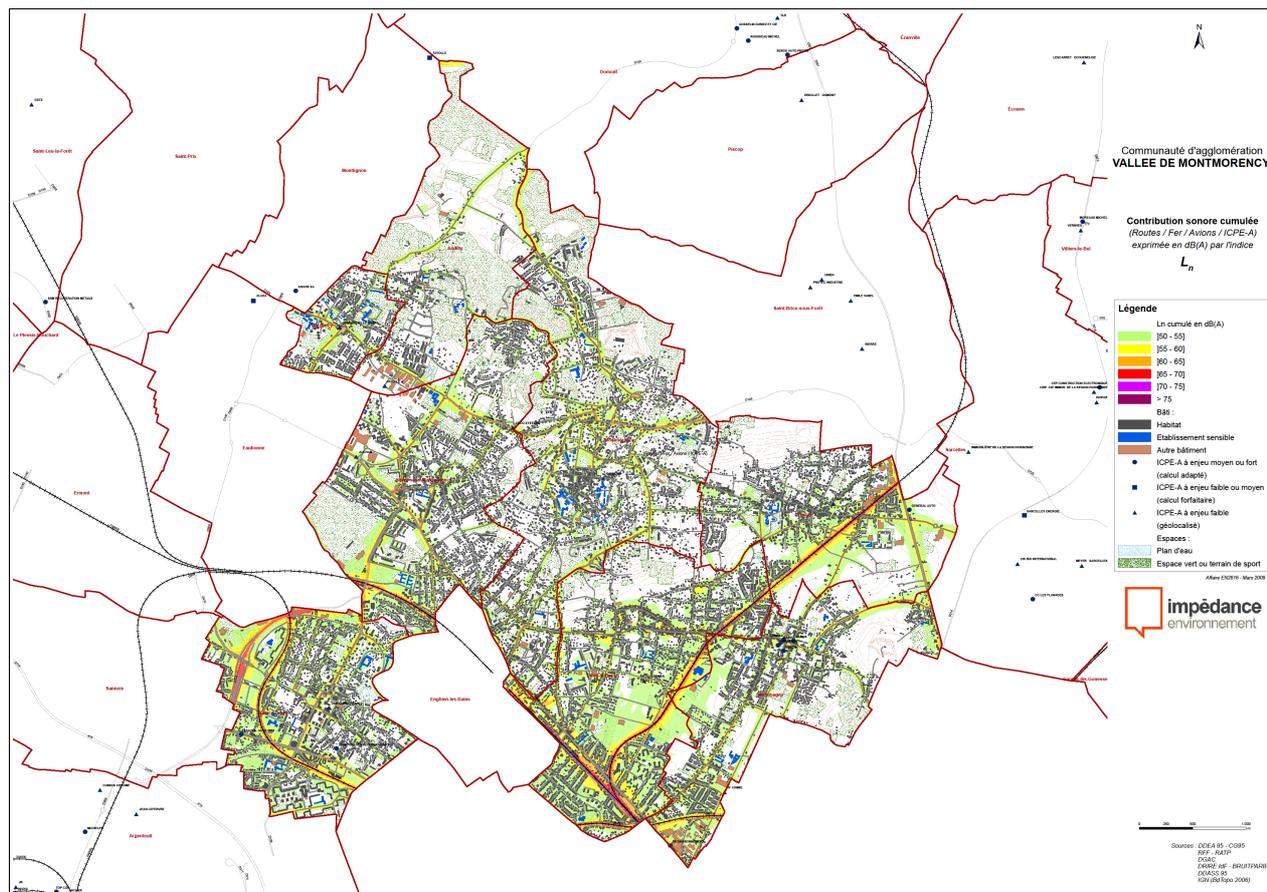


Figure n°5 : Contribution sonore cumulée (routes/fer/avions/ICPE-A) – L_n



3.2. Exposition de la population par tranches de niveaux sonores

Population totale de la CAVAM : 110 000 habitants

Tableau n°3 : Population exposée sur 24h (Lden) par niveaux sonores

Niveau d'exposition	Population exposée sur 24h (Lden)							
	Bruit Routier		Bruit Ferroviaire		Bruit Industriel		Bruit Aérien	
	Nbre	% / pop totale	Nbre	% / pop totale	Nbre	% / pop totale	Nbre	% / pop totale
Entre 55 et 60 dB(A)	34 144	31%	3 110	3%	3	0%	43 135	39%
Entre 60 et 65 dB(A)	13 046	12%	1 365	1%	0	0%	0	0%
Entre 65 et 70 dB(A)	1 183	1%	433	0%	0	0%	0	0%
Entre 70 et 75 dB(A)	64	0%	80	0%	0	0%	0	0%
A plus de 75 dB(A)	0	0%	5	0%	0	0%	0	0%
Total	48 437	44%	4 993	5%	3	0%	43 135	39%

Tableau n°4 : Population exposée en nocturne (Ln) par niveaux sonores

Niveau d'exposition	Population exposée en nocturne (Ln)							
	Bruit Routier		Bruit Ferroviaire		Bruit Industriel		Bruit Aérien	
	Nbre	% / pop totale	Nbre	% / pop totale	Nbre	% / pop totale	Nbre	% / pop totale
Entre 50 et 55 dB(A)	11 983	11%	1 747	2%	0	0%	0	0%
Entre 55 et 60 dB(A)	1 143	1%	642	1%	0	0%	0	0%
Entre 60 et 65 dB(A)	65	0%	118	0%	0	0%	0	0%
Entre 65 et 70 dB(A)	0	0%	5	0%	0	0%	0	0%
A plus de 70 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	13 191	12%	2 512	2%	0	0%	0	0%

3.3. Exposition des établissements sensibles par tranches de niveaux sonores

Tableau n°5 : Etablissements sensibles (santé et enseignement) exposée sur 24h (Lden) par niveaux sonores

Niveau d'exposition	Etablissements sensibles exposés sur 24h (Lden)			
	Bruit Routier	Bruit Ferroviaire	Bruit Industriel	Bruit Aérien
Entre 55 et 60 dB(A)	8	1	0	16
Entre 60 et 65 dB(A)	0	0	0	0
Entre 65 et 70 dB(A)	1	0	0	0
Entre 70 et 75 dB(A)	0	0	0	0
A plus de 75 dB(A)	0	0	0	0
Total	9	1	0	16

Tableau n°6 : Etablissements sensibles (santé et enseignement) exposée en nocturne (Ln) par niveaux sonores

Niveau d'exposition	Etablissements sensibles exposés en Nocturne (Ln)			
	Bruit Routier	Bruit Ferroviaire	Bruit Industriel	Bruit Aérien
Entre 50 et 55 dB(A)	0	0	0	0
Entre 55 et 60 dB(A)	0	0	0	0
Entre 60 et 65 dB(A)	0	0	0	0
Entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0	0
A plus de 70 dB(A)	0	0	0	0
Total	0	0	0	0

3.4. Identification des zones de dépassement des valeurs limites et tableaux des populations et établissements sensibles au-dessus des seuils

	Exposition à un dépassement de seuil sur 24h (Lden)			
	Bruit Routier >68 dB(A)	Bruit Ferroviaire >73 dB(A)	Bruit Industriel >71 dB(A)	Bruit Aérien >55 dB(A)
Population exposée	200	10	0	43 135
Etablissements sensibles exposés	0	0	0	21

	Exposition à un dépassement de seuil en nocturne (Ln)			
	Bruit Routier >62 dB(A)	Bruit Ferroviaire >65 dB(A)	Bruit Industriel >60 dB(A)	Bruit Aérien
Population exposée	2	5	0	-
Etablissements sensibles exposés	0	0	0	-

3.5. Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire

3.5.1. Les études de Bruitparif

Depuis 2007, Bruitparif réalise des séries de campagnes de mesures du bruit sur plus de 200 sites sélectionnés en région Ile de France, en apportant une attention particulière aux contextes de multi-exposition à plusieurs sources de bruit.

Le site « Rumeur » (<http://www.bruitparif.fr/reseau-mesure>) mis en place par Bruitparif permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit réalisées en Ile-de-France. Selon les sites, il est possible de consulter :

- Les niveaux de bruits instantanés mesurés (jusqu'au niveau seconde)
- Les pics de bruit d'origine aérienne
- Des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année
- Des documents au format PDF (rapports de mesure,...)

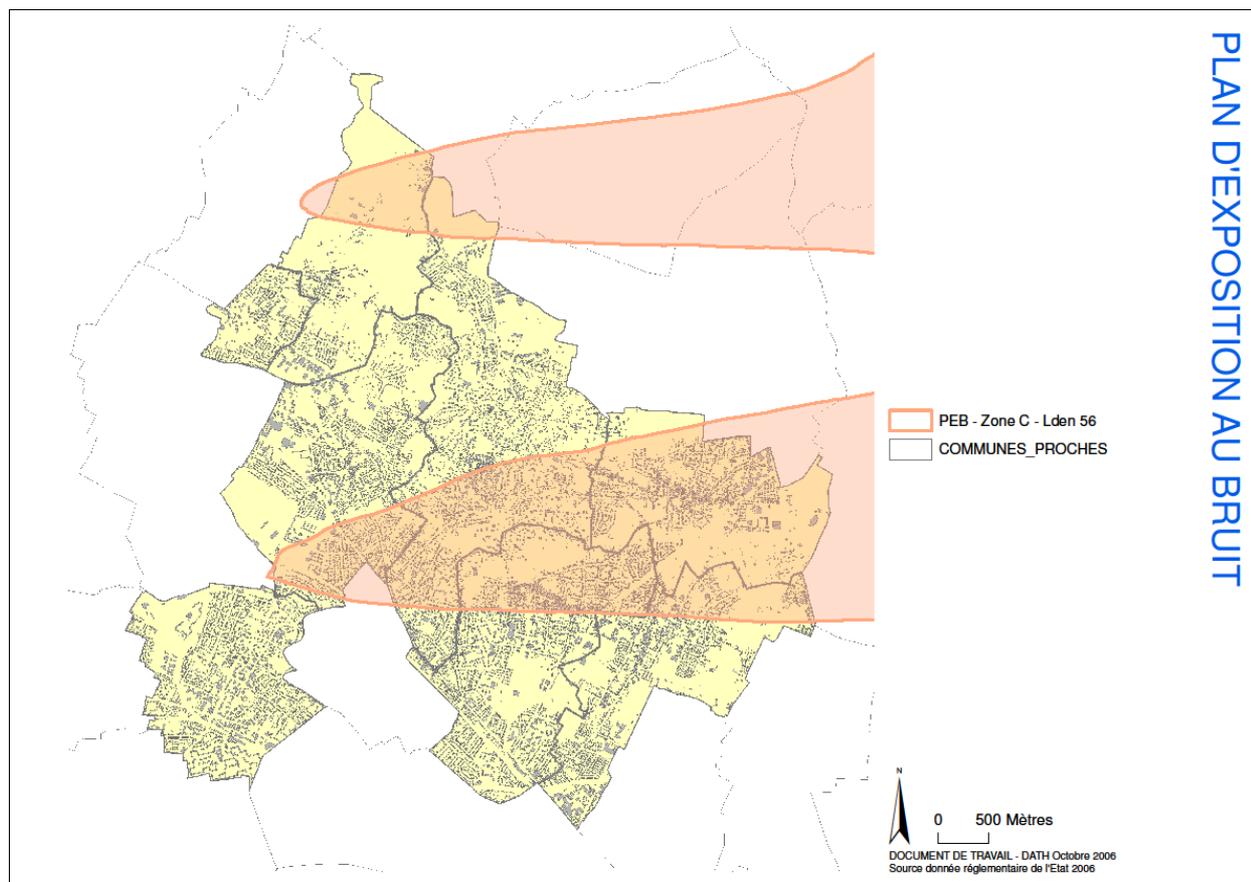
Selon les capacités des matériels utilisés, l'information peut être accessible en temps réel (différé de 1 minute) ou avec un différé pouvant aller jusqu'à 1 journée.

Concernant le territoire de la CAVAM, le site de Bruitparif présente les résultats de :

- Deux campagnes de mesures portant sur le bruit routier, effectuées à :
 - Montmorency boulevard de la Division Leclerc (RD928) en juin 2007,
 - Soisy-sous-Montmorency rue du Jardin Renard en décembre 2007.
- deux campagnes de mesures portant sur le bruit aérien dans le cadre du programme SURVOL, effectuées à :
 - Groslay rue Albert Molinier en aout 2009 et février 2010,
 - Montmorency aux ateliers municipaux en mars et août 2010

3.5.2. Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport Roissy Charles de Gaulle

Figure n°6 : Plan d'exposition au bruit



La CAVAM est partiellement concernée par la zone C (exposition au bruit modérée) du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-CDG du 3 avril 2007.

3.6. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

3.6.1. Critères de hiérarchisation des enjeux

3.6.1.1. Méthodologie de localisation des zones à enjeux et de hiérarchisation

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux pour le PPBE, à la fois des critères de bruit et d'occupation des sols. En effet, il s'agit de connaître :

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

Une attention particulière devra également être portée aux zones de dépassement de seuil où il n'y a pas actuellement de populations impactées mais où des projets d'aménagement sont prévus.

Afin de hiérarchiser les zones à enjeux entre elles, plusieurs critères peuvent être pris en considération :

- le nombre de populations exposées ou d'établissements sensibles concernés ;
- le nombre de dépassements des valeurs limites (Lden et Ln, Ln uniquement, Lden uniquement) en tenant compte des différentes sources de bruit ;

- le gestionnaire responsable de l'infrastructure concernée par les dépassements de seuil (notamment relevant de la compétence ou non des communes ou de l'Agglomération).

3.6.1.2. Utilisation d'un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit

Afin de tenir compte de l'ensemble des expositions aux différentes sources de bruit et de hiérarchiser les enjeux, Bruitparif a construit pour le territoire de l'agglomération parisienne un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit sur lequel l'intercommunalité s'est appuyée afin de déterminer les zones à enjeux du territoire de le CAVAM.

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

- du niveau de dépassement par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement),
- du fait que les valeurs seuils sont dépassées uniquement pour un indicateur (Lden ou Ln) ou pour les deux indicateurs (Lden et Ln),
- du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Ainsi, un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les valeurs limites se verra affecté d'un coefficient « 0 ». Celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la valeur seuil et la valeur seuil + 5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 ». Un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la valeur seuil aura un coefficient « 2 ». Enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les valeurs seuils pour l'indicateur Lden et Ln se verra attribué un coefficient « 4 ».

Méthode pour chaque source de bruit et chaque indicateur, affectation d'un coefficient à chaque bâtiment :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (Lden ou Ln)	Coefficient
Niveau < VL*	0
VL* <= Niveau < VL*+5	1
Niveau >= VL*+5	2

VL = valeur limite donnée par la Directive Européenne 2002/49/CE

Comme la réglementation n'a pas prévu de valeur-seuil pour l'indicateur Ln concernant le bruit des aéronefs, une méthode spécifique a été déployée pour ce sous-indice, qui est la suivante :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (Lden)	Coefficient
Niveau < VL*	0
VL* >= Niveau > VL*+5	1
VL*+5 >= Niveau > VL*+10	2
Niveau >= VL*+10	4

Par multiplication du coefficient ainsi obtenu et de la population du bâtiment, on obtient ainsi un sous-indice par source de bruit pour chaque bâtiment.

Sous-indice pour une source de bruit	Coefficient x Population au bâtiment
--------------------------------------	--------------------------------------

La sommation pour un même bâtiment des différents sous-indices ainsi calculés pour le bruit routier, le bruit ferré et le bruit aérien permet de calculer un indice agrégé :

Indice agrégé	sous-indice route + sous-indice fer + sous-indice avion
---------------	---

Exemple de calcul de l'indice agrégé d'exposition de la population pour un bâtiment de 3 habitants exposé à 3 sources de bruit :

Exemple pour un bâtiment de 3 habitants exposé à :	VL	Coefficient affecté		indice par source
70dB(A) en Lden pour le bruit routier	68	1 x 3 hbts = 3	+	3
58 dB(A) en Ln pour le bruit routier	62	0 x 3 hbts = 0		
79 dB(A) en Lden pour le bruit ferroviaire	73	2 x 3 hbts = 6	+	9
66 dB(A) en Ln pour le bruit ferroviaire	65	1 x 3 hbts = 3		
52 dB(A) en Lden pour le bruit des aéronefs	55	0 x 3 hbts = 0	+	0
Indice agrégé =		4 x 3 hbts	=	12

Afin d'obtenir une vision globale sur un territoire, il est possible de sommer ces indices disponibles au niveau de chaque bâtiment au sein d'une emprise plus large, comme un axe de transport ou au niveau d'un maillage régulier.

Les valeurs de l'indice agrégé par maille (nid d'abeille) de 100 m de large ont été pré-calculées par Bruitparif à partir des données des cartes stratégiques du bruit et des données de population estimées au bâtiment.

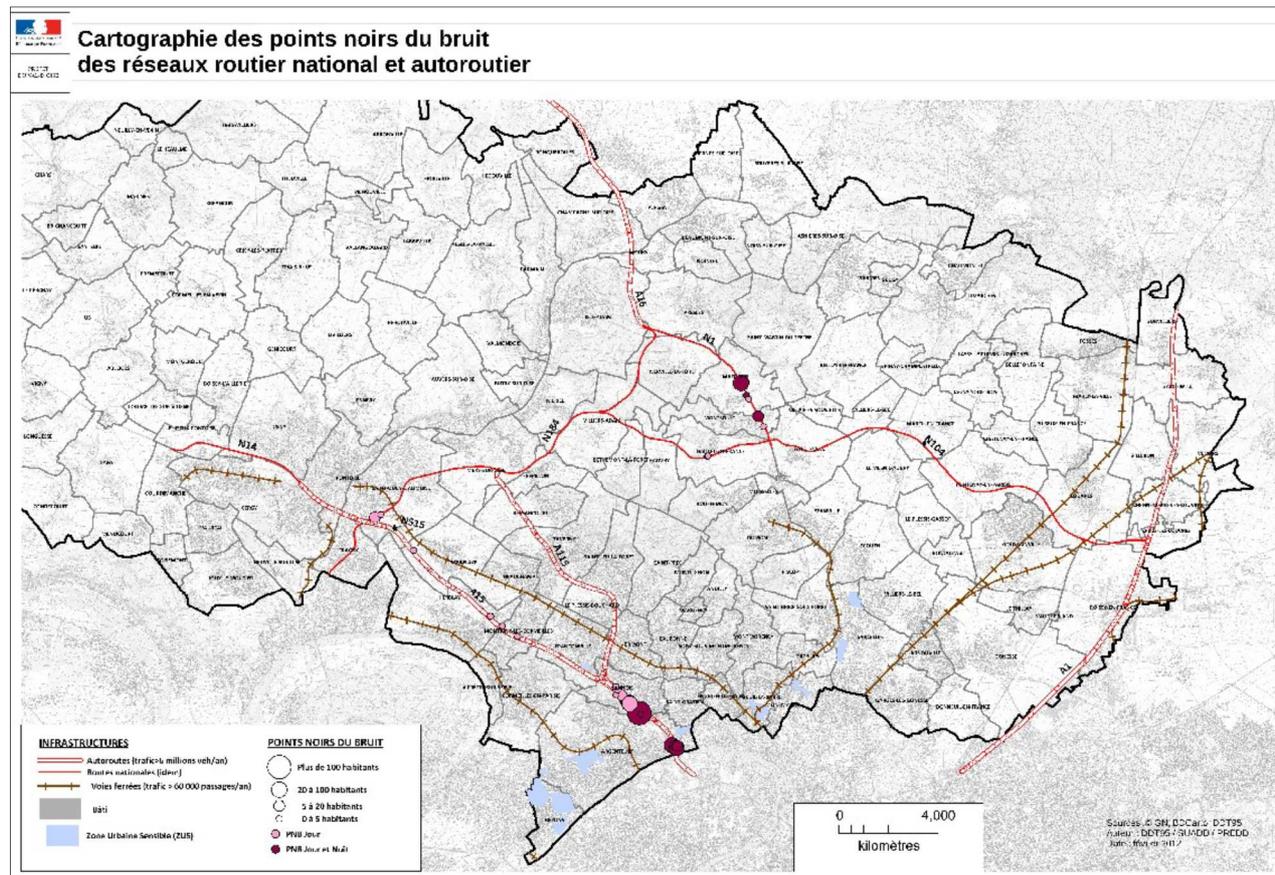
Les résultats sont disponibles au sein de l'espace Web-SIG de Bruitparif et ont été utilisés pour la phase de hiérarchisation des enjeux.

3.6.2. Le bruit routier

A l'échelle du département du Val d'Oise, 51 points noirs du bruit (PNB) potentiels dont 28 PNB nocturnes et diurnes, ont été recensés au niveau du réseau routier géré par l'Etat (réseaux routier national et autoroutier).

Néanmoins aucun des ces PNB n'est situé sur territoire de la CAVAM.

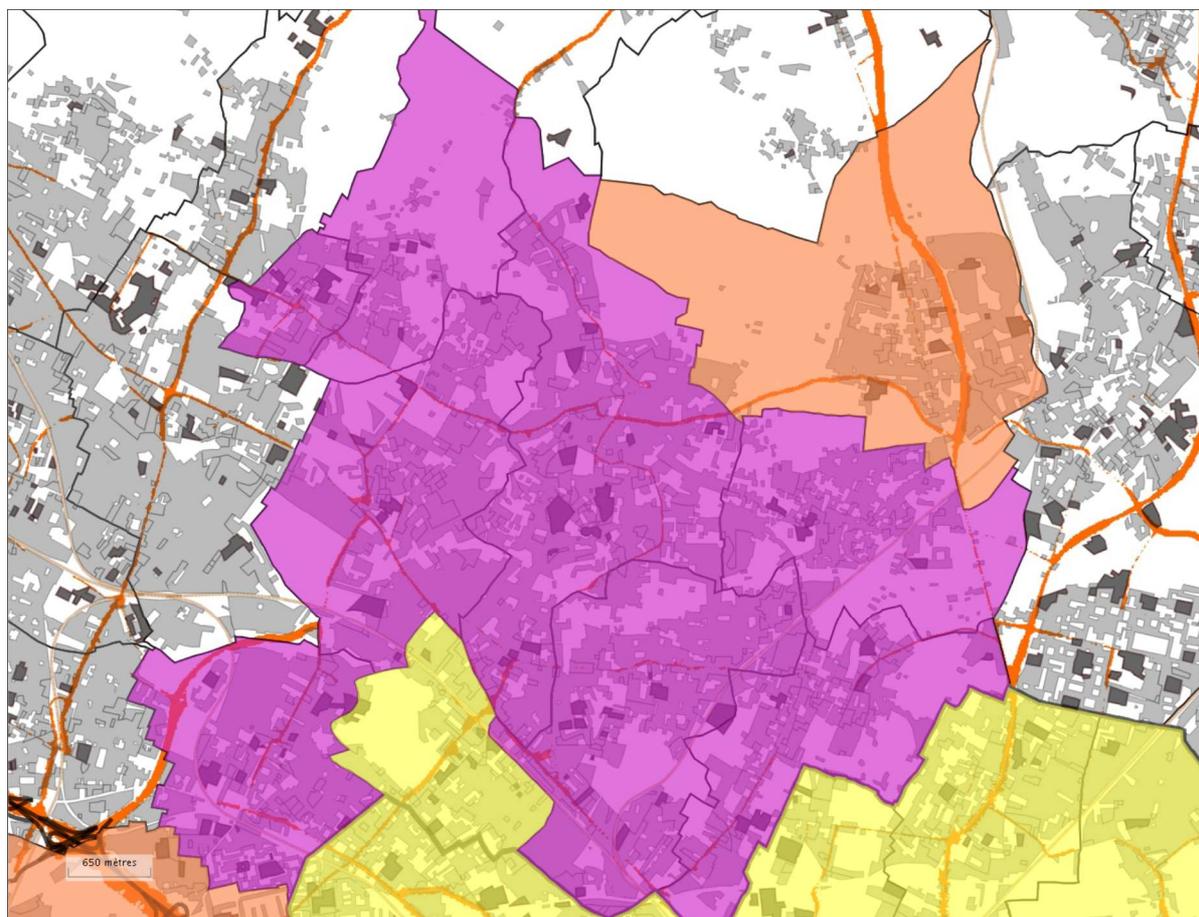
Ceux-ci sont localisés sur la carte ci-dessous.



Les routes traversant le territoire de la Communauté d'Agglomération sont uniquement des voies routières de compétences départementales, communautaires et communales.

Les dépassements potentiels des valeurs limites pour le bruit routier en Lden sur le territoire de la CAVAM, sont illustrés sur la carte ci-dessous (voies surlignées en orange/rouge):

Figure n°7 : Carte des dépassements des valeurs seuils (>68 dbA) pour le bruit routier en Lden (moyen journalier)



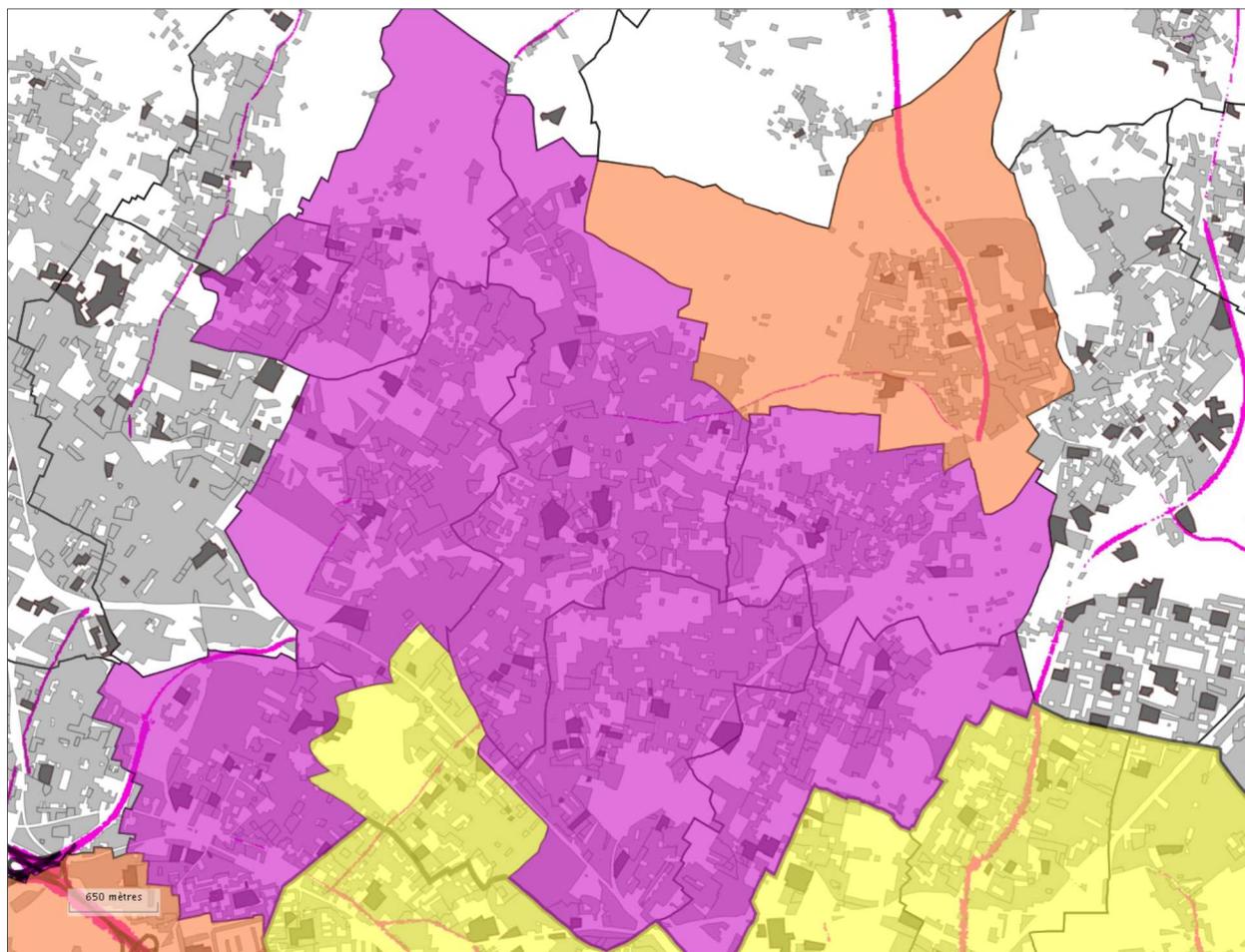
Les zones à enjeux en Lden correspondent aux abords des routes mentionnées dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°7 : Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Lden (> 68 dbA)

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de grandeur de la population impactée	Hierarchisation des zones
Saint Gratien – RD14 (bd du Maréchal Foch) entre rue J. Poire et chemin du Clos Saint Paul	CG	< 50	2
Saint Gratien – RD109 rue Kellermann	CG	< 50	1
Soisy sous Montmorency – place de l'Eglise et RD 109 (rue Carnot) entre av. de Paris et du Clos Renaud	CG	< 50	1
Soisy sous Montmorency – RD109 (av. Kellermann) entre av. des Noëls et av. de Paris + place Jean Moulin	CG	< 100	1
Soisy sous Montmorency – RD928 (av. du Gal Leclerc)	CG	< 100	1
Soisy-sous Montmorency – RD144 (rues du Dr Schweitzer et Saint Paul)	CG	< 50	1
Montmorency- RD311 (av. Charles de Gaulle) entre RD928 et rue Perquel	CG	< 50	2
Montmorency – RD144 (rue de Margency, av. de la Fontaine René) et RD125 (av. Georges Clémenceau, route de Saint Brice)	CG	< 100	1
Deuil la Barre – RD928 (av. de la Division Leclerc, place de la Barre, route de Saint Denis)	CG	< 100	1
Deuil la Barre et Montmagny - carrefour RD928 (route de Saint Denis) / RD193 (rue d'Epinay)	CG	< 50	1
Montmagny- RD193 av. Maurice Utrillo	CG	< 10	3
Montmagny – RD301 route de Calais	CG	< 10	1

Pour le bruit routier en Ln (nocturne), la carte des dépassements des valeurs seuils (>62 dbA), relève les zones suivantes qui ne concernent aucun établissement sensible :

Figure n°8 : Carte des dépassements des valeurs seuils (>62 dbA) pour le bruit routier en Ln (nocturne)



Les zones à enjeux en Ln (nocturne) correspondent aux abords des routes mentionnées dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°8 : Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Ln (>62 dbA)

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de grandeur de la population impactée	Hiérarchisation des zones
Saint Gratien – RD109 rue Kellermann	CG	< 10	1
Soisy sous Montmorency – RD109 (av. Kellermann) entre av. des Noëlés et av. de Paris + place Jean Moulin	CG	< 50	1
Montmorency – RD125 (av. Georges Clémenceau et route de Saint Brice)	CG	< 50	1

Nota : Le ressenti aux abords de certaines routes pourrait révéler certaines zones à traiter, ce qui n'est pas l'objet de ces cartes.

Les zones à enjeux pour le bruit routier sur le territoire de la CAVAM sont donc toute impactées par des routes départementales. L'extrait de la carte de synthèse des zones de bruit critique du département du Val d'Oise ci-dessous, localise ces zones sur le territoire de la CAVAM.

**val
d'oïse**
le département

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT
SUR
ROUTES DEPARTEMENTALES**

ANALYSE CARTOGRAPHIQUE

CARTE DE SYNTHESE
DES ZONES DE BRUIT CRITIQUE

OCTOBRE 2012

DIRECTION DES ROUTES
SERVICE DES RESSOURCES TECHNIQUES

Légende :

Secteur d'étude :

- ▭ Limite communale
- Bât

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

- ▭ Zones Urbaines Sensibles
- ▭ Hors Zones Urbaines Sensibles

Type de voirie :

- Autoroutes
- Routes Nationales
- Routes Départementales
- Voies Communales

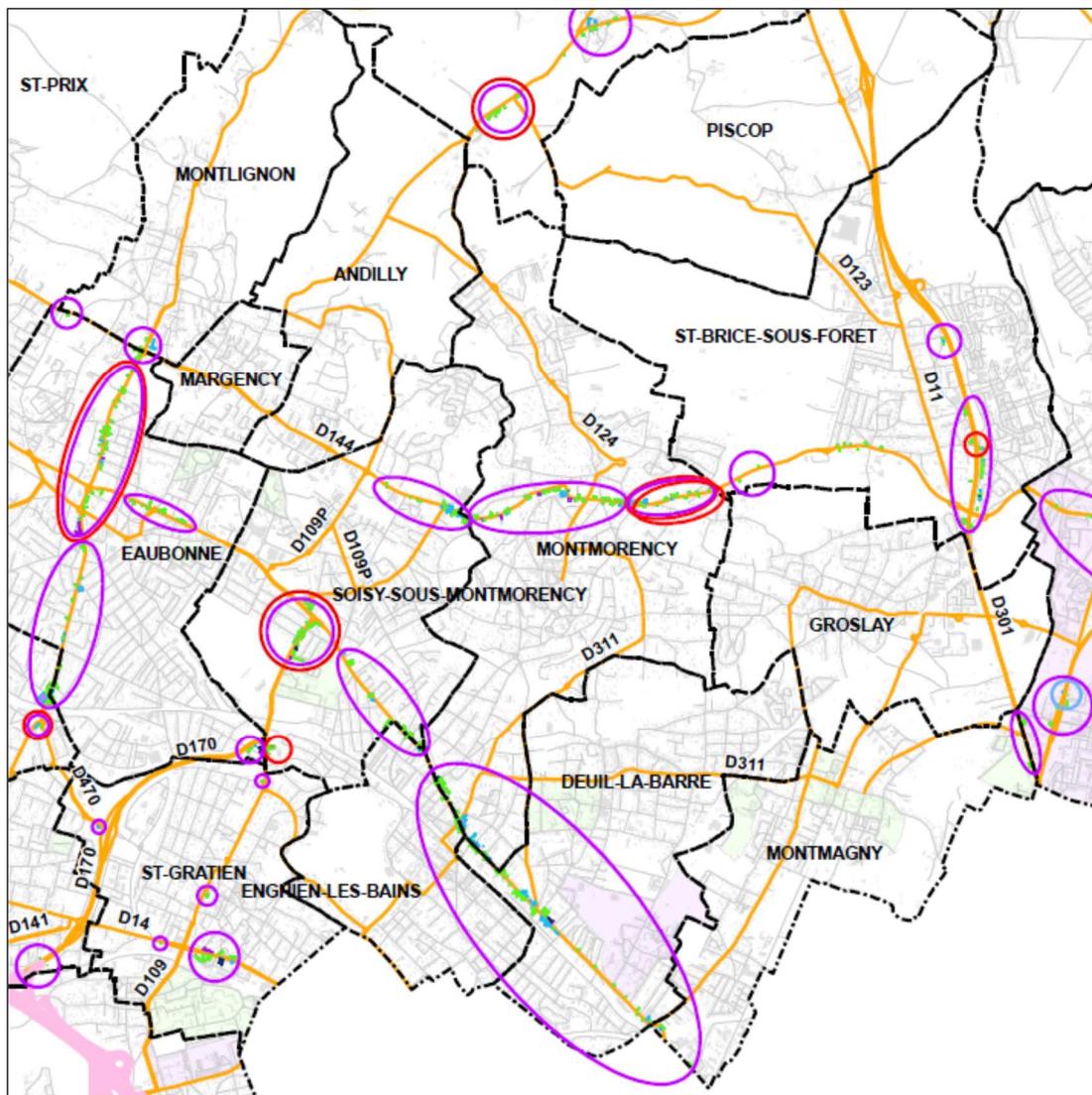
Nombre d'habitants par bâtiment :

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

Points Noirs Bruit :

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

Echelle : 1/35 000

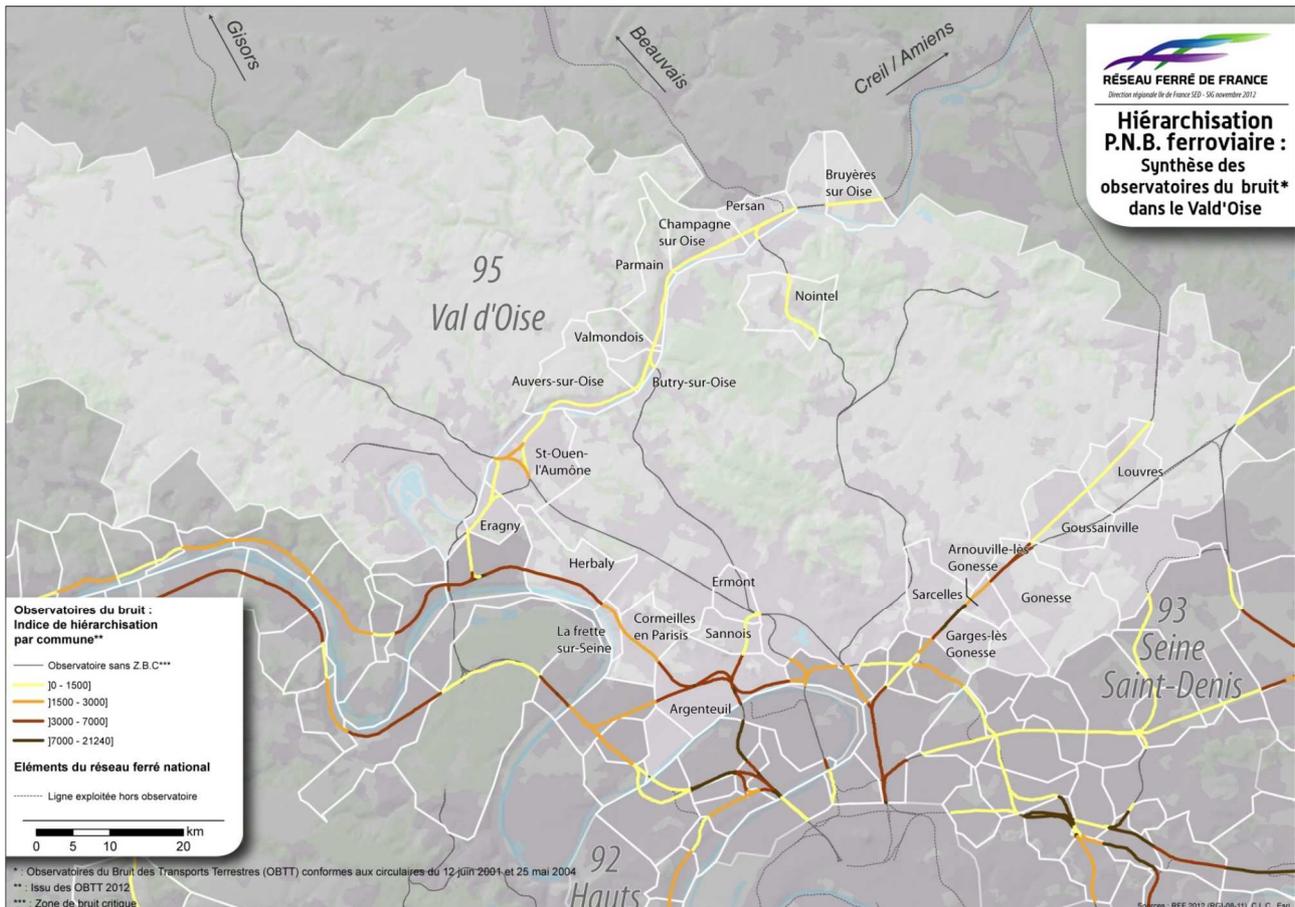


3.6.3. Le bruit ferré

Les études menées par l'Observatoire départemental du bruit des voies ferrées, finalisées en 2012, ont abouti à l'identification dans le Val d'Oise de 35 zones de bruit critiques comprenant 1 523 points noirs du bruit (PNB) impactant 4 824 logements à protéger.

Les communes les plus touchées sont Sarcelles, Garges-Lès-Gonesse, Argenteuil, Herblay et Gonesse.

Aucune commune de la CAVAM n'est concernée par les PNB identifiés.



Sur le territoire de la CAVAM, les dépassements des valeurs limites pour le bruit ferré pour les indicateurs Lden et Ln, sont principalement limités aux emprises des voies ferrées et donc touchent très peu d'habitations. On relève toutefois plusieurs zones plus affectées.

Tableau n°9 : Liste des zones à enjeux pour le bruit ferré en Lden et en Ln

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de grandeur de la population impactée	Hiérarchisation des zones
Saint Gratien – pont ferré sur la RD14 (bd Pasteur (situation avant les travaux RRF 2012-13)	RFF	< 50	1
Deuil la Barre – rues de la Concorde, de la Villa Louise et des Ecoles, impasse Augustin	RFF	< 50	2
Grosloy – bas de la rue Carnot	RFF	< 10	2

Nota : Le ressenti aux abords de certains tronçons de voies ferrées pourrait révéler certaines zones à traiter, ce qui n'est pas l'objet de ces cartes.

Figure n°9 : Carte des dépassements des valeurs seuils (>73 dbA) pour le bruit ferré en Lden (moyen journalier)

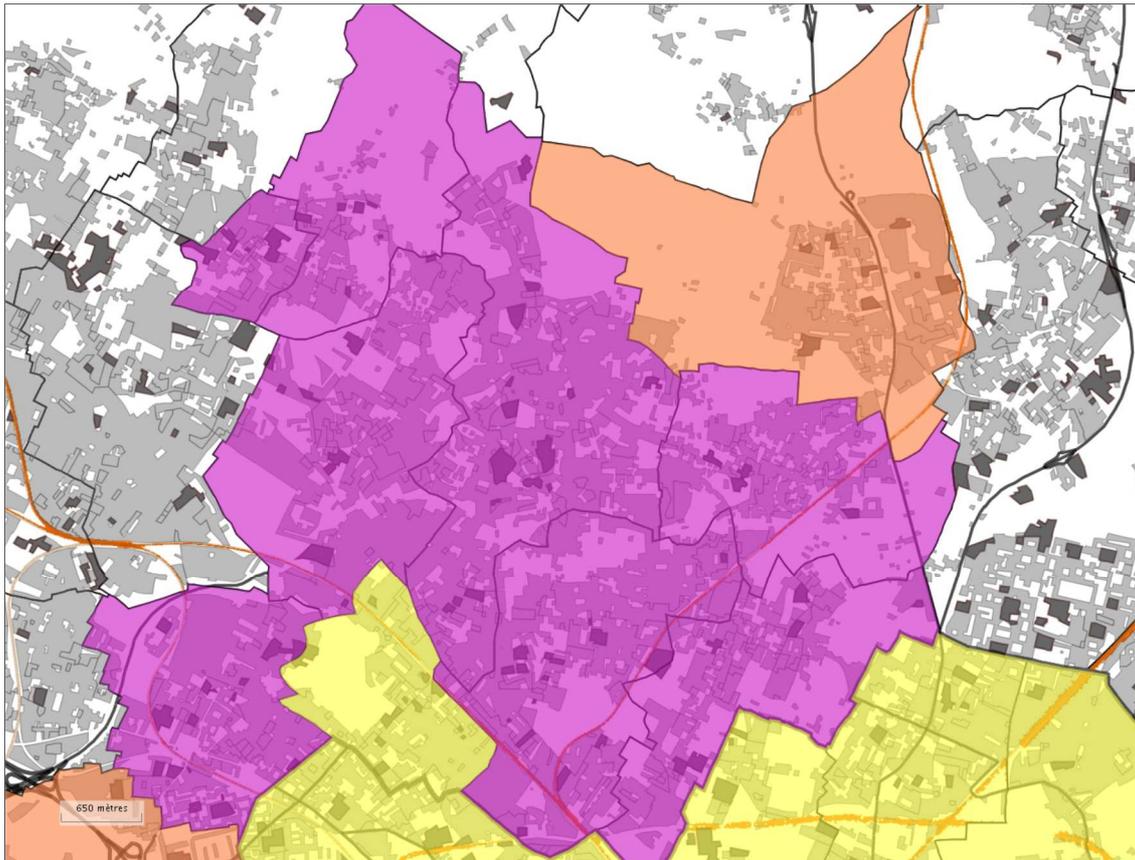
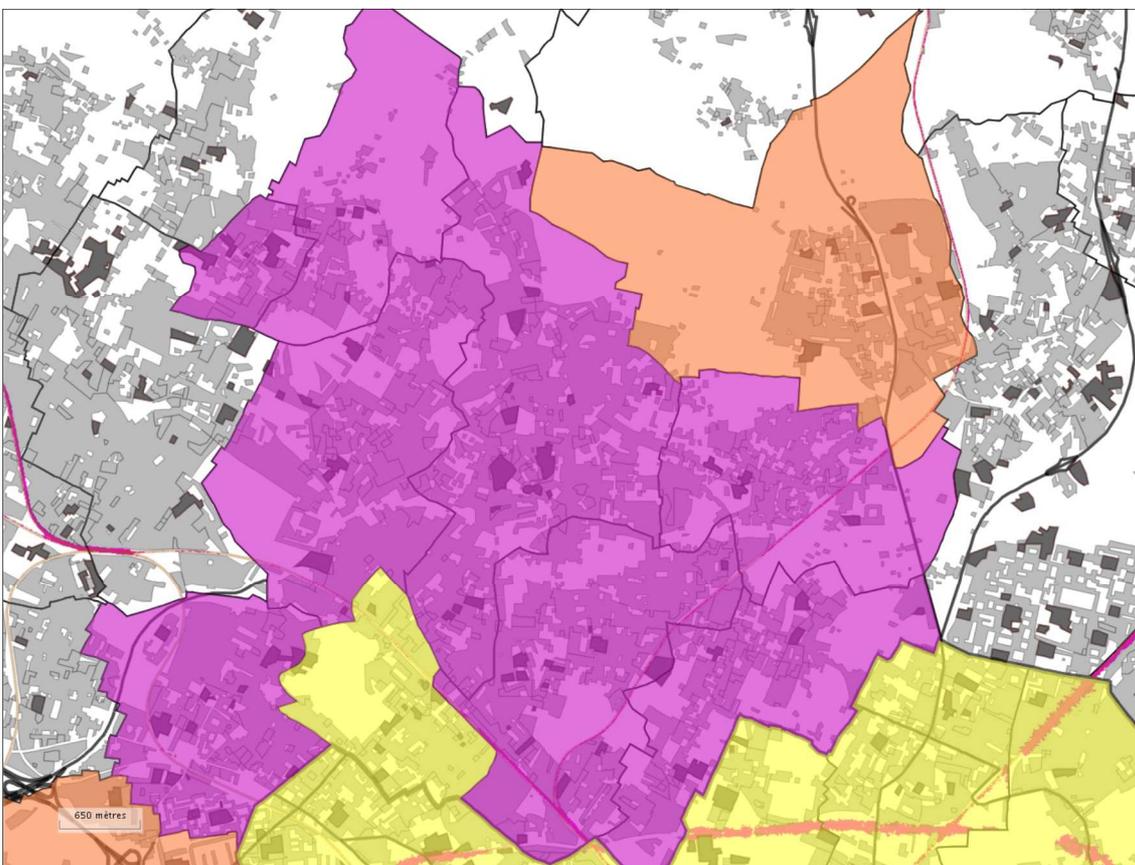


Figure n°10 : Carte des dépassements des valeurs seuils (>65 dbA) pour le bruit ferré en Ln (nocturne)



3.6.4. Le bruit aérien

Plusieurs documents de référence peuvent être utilisés pour déterminer les secteurs à enjeu en termes de bruit aérien :

- Tout d'abord le **Plan de Gêne Sonore**. Il s'agit d'un plan 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 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS.

En Ile-de-France, 3 aéroports sont dotés d'un PGS : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

Le PGS est établi sur la base du trafic estimé et des procédures de circulation aérienne applicables l'année qui précède l'établissement du plan. Il comporte trois zones délimitées par des courbes correspondant à des indices Lden calculés :

- 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
- la zone 3 dite de nuisance modérée inclut entre la courbe d'indice Lden 65 et Lden 55

L'intercommunalité est concernée par le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 12 juillet 2004.

La CAVAM ayant une partie de son territoire au sein de ces zones, elle connaît des dépassements de la valeur limite dû au bruit du trafic aérien (55 dB(A) en Lden).

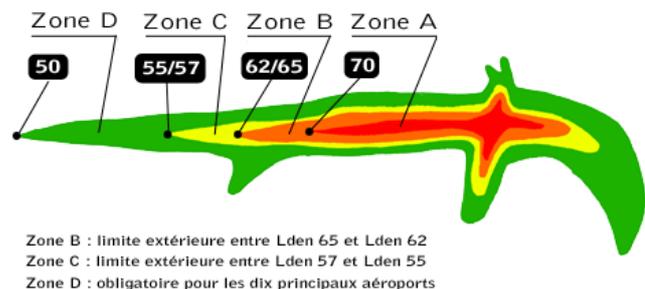
- Ensuite, les **Courbes d'Environnement Sonore (CES)** qui sont établies chaque année, en utilisant le même logiciel que pour l'établissement des PGS et des PEB par Aéroports de Paris, mais sur la base du trafic et des conditions de circulation de l'année précédente. Les données relatives à l'année 2009 (CES 2009) ont été transmises par ADP avec l'accord de la DGAC à Bruitparif pour les besoins de la cartographie stratégique du bruit et sont disponibles au sein de l'espace Web-SIG de Bruitparif.

L'utilisation de ces courbes permet d'avoir une évaluation plus récente des niveaux sonores que les courbes du PGS pour Paris-Orly et Paris-CDG dont le PGS date de 2004.

- Enfin le **Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**. Il s'agit d'un document qui vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

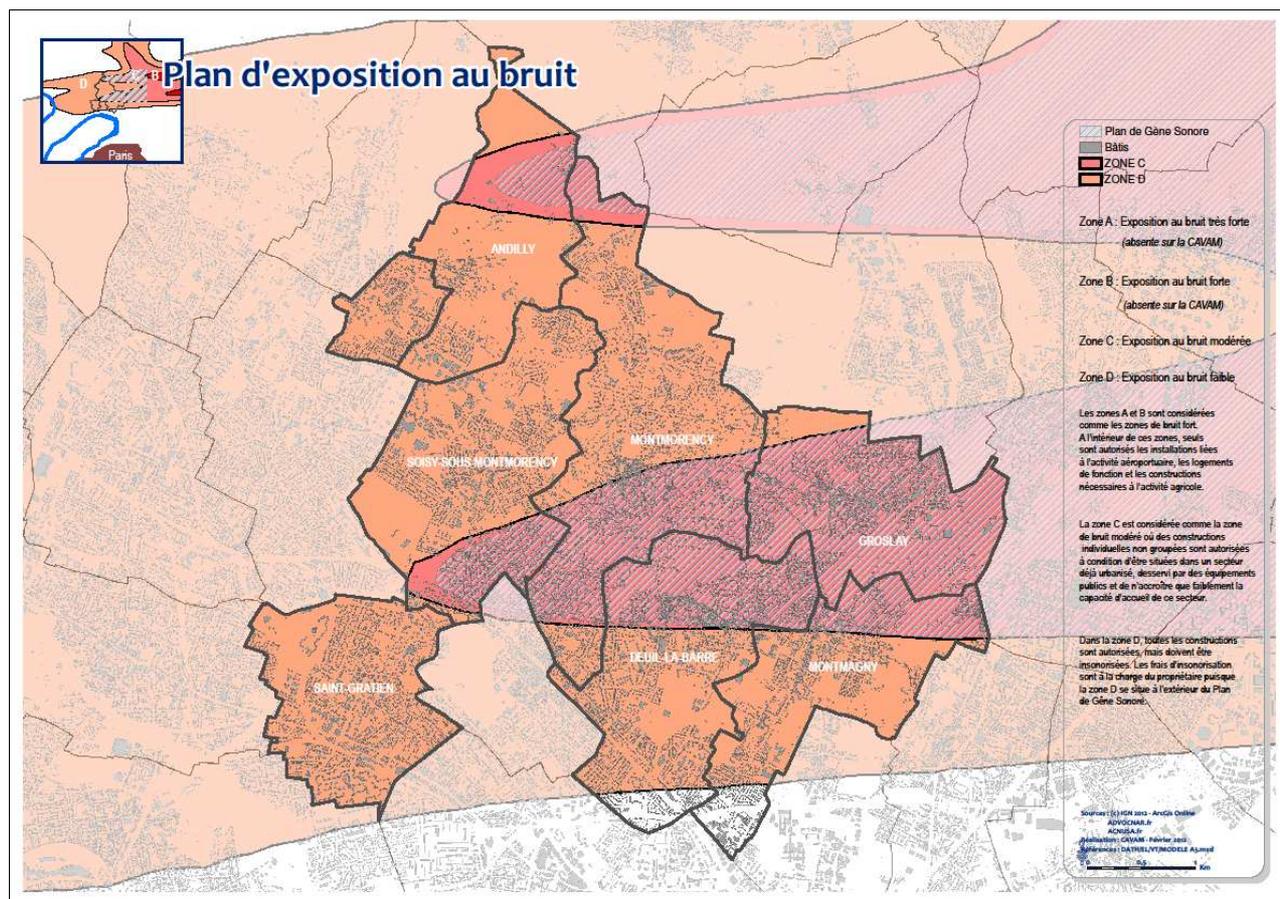
Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

- Zone A : Exposition au bruit très forte
- Zone B : Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D : Exposition au bruit faible



La CAVAM est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit du 3 avril 2007 et le Plan de Gêne Sonore du 12 juillet 2004 de l'aéroport Paris-CDG

Figure n° 11 : Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-CDG, sur le territoire de la CAVAM



Le bruit aérien constitue le principal enjeu sur le territoire de la CAVAM, puisqu'il dépasse les seuils fixés (> 55 dB(A) en Lden) sur une large part du territoire en touchant 6 communes (Groslay, Montmorency, Deuil la Barre, Montmagny, Soisy-sous-Montmorency et Andilly) et impacte 21 établissements sensibles et près de 40% de la population (zone 3 du Plan de Gêne Sonore et zone C du PEB : exposition au bruit modérée)

Le restant du territoire de la CAVAM, hormis l'extrême Sud des communes de Deuil la Barre et de Montmagny, 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

3.6.5. Le bruit industriel

Cinq Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE A) ont été référencées sur le territoire de la CAVAM.

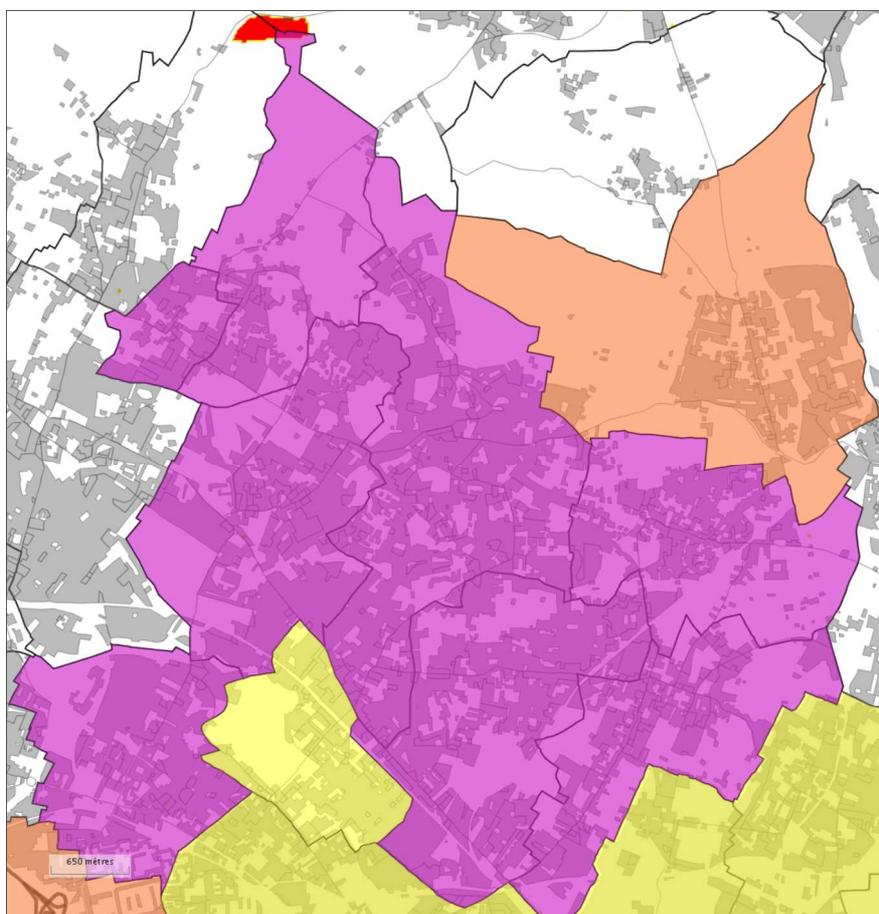
Tableau n° 10 : Liste des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE A) sur le territoire de la CAVAM

Nom établissement	Localisation	Régime Seveso	Activités
MONDIALE PIECES AUTOS - Nie PIECES AUTOS	GROSLAY route de Calais (RD301)	Non-Seveso	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers
MULTI SERVICES AUTO (MSA)	GROSLAY route de Calais (RD301)	Non-Seveso	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers
VAL'HORIZON à Montignon	MONTLIGNON (RD909) et en partie sur ANDILLY	Non-Seveso	Traitement et élimination des déchets non dangereux
TF CHIMIE	MONTMAGNY rue Jules Ferry	Non-Seveso	Fabrication de peintures et vernis
AUCHAN	SOISY SOUS MONTMORENCY Route de Paris (RD928)	Non-Seveso	Commerce de détail, sauf automobiles & motocycles

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 Montignon, Domont et Andilly (en rouge sur la carte ci-dessous), est identifié sur la carte 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).

Figure n° 12 : Carte du niveau de bruit en Lden des ICPE-A (couleur rouge : 65 à 70 dB(A))



3.7. Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver

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

3.7.2. 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'Île-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.

Synthèse des zones calmes à préserver :

Commune	Description de la zone calme	Critère acoustique	Critères qualitatifs
Andilly	<ul style="list-style-type: none"> - 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
Deuil la Barre	Zone N « Sous le Moutier » du PLU	Espaces verts	Futur lieu de promenade, coulée verte

4. PLAN D' ACTIONS

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

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.

4.1.1. 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 CAVAM ne dispose pas de SCoT et l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme est restée de la compétence des communes.

4.1.2. 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 Plan Local des Déplacements est une déclinaison locale du Plan de Déplacement Urbains de la Région Île-de-France dont la révision a été arrêtée par le Conseil Régional le 16 février 2012.

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

4.1.3. PLH

Le Plan Local d'Habitat (PLH) est un document d'élaboration et de mise en œuvre des politiques locales de l'habitat qui définit les principes et les objectifs visant à la mise en œuvre du droit au logement et favorisant la mixité sociale par une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement entre les communes et les quartiers d'une même commune.

4.2. Actions sur le bruit routier

4.2.1. Traitement des zones à enjeu du réseau national et départemental

4.2.1.1. Etat d'avancement du PPBE ETAT-DDT95 pour le réseau autoroutier et routier national

Gestionnaire réseau autoroutier et routier national : ETAT-DDT95		
Etapes	Etat d'avancement	Date
1/ Identification des zones bruyantes (synthèse des résultats : cartographie + observatoire)	Réalisé	Mi 2010 à janvier 2011
2/ Définitions des mesures de réduction du bruit 3/ Rédaction du projet de PPBE Etat dans le Val d'Oise	Réalisé	Février 2011 à début 2012
4/ Présentation au comité de suivi du bruit	Réalisé	09 mars 2012
5/ Mise à disposition du public (2 mois)	Réalisé	11 avril au 11 juin 2012
6/ Arrêté préfectoral du PPBE et publication	Réalisé	03 octobre 2012
7/ Mise en œuvre et évaluation du PPBE	En cours	

Aucun point noir n'a été identifié sur le territoire de la CAVAM par les services de l'Etat.

4.2.1.2. Etat d'avancement du PPBRD – CGVO pour le réseau routier départemental

Gestionnaire réseau routier départemental : Conseil Général du Val d'Oise		
Etapes	Etat d'avancement	Date
1/ Réalisation de la carte du bruit du Val d'Oise pour l'ensemble des infrastructures de déplacement du département sous la conduite de la Préfecture	Réalisé	2008-2009
2/ Présentation à l'assemblée Départementale, du Plan de Prévention du Bruit sur les Routes Départementales (PPBRD) qui localise les Points Noirs de Bruit (PNB) et définit les mesures permettant de les résorber.	Réalisé	25 juin 2010
3/ Mise à disposition du public du PPBRD (2 mois)	Réalisé	15 octobre au 17 décembre 2012

Le plan de Prévention du bruit provoqué par la circulation sur les routes départementales propose plusieurs moyens d'actions pour réduire les PNB : utilisation d'enrobés peu bruyants sur les chaussées, aménagement d'écrans, modification des flux de déplacements, isolation du bâti par l'insonorisation des façades.

Pour cette dernière catégorie, le Conseil Général du Val d'Oise remboursera aux propriétaires 50 % du montant des travaux dans les logements ouvrant droit au dispositif.

Les points noirs ont été localisés en secteur urbain dense. Les communes les plus concernées, dont cinq établissements scolaires, sont Argenteuil, Bezons, **Montmorency**, Pontoise, Eaubonne, et Sarcelles.

Cela représente pour le Conseil général un financement d'environ 10 millions d'euros HT de travaux de protection acoustique des logements et bâtiments, sur un total de 20,3 millions d'euros HT pour l'ensemble du département.

4.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal ou communautaire

4.2.2.1. 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>ANDILLY :</u> - interdiction aux véhicules de plus de 5 tonnes sur les voies départementales RD 109P et RD 124E - interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes pour l'avenue des Huit Arpents et rue des Prés	
	<u>DEUIL LA BARRE :</u> - voie jardin - Quartier de la Galathée - chemin du Tour du Parc (partie centrale)	2012 2010
	<u>MARGENCY</u> - Interdiction aux véhicules de plus de 5 tonnes sur la rue Charles de Gaulle - Interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes sur la rue Roger Salengro et l'avenue du 18 Juin	
	<u>SAINT GRATIEN :</u> - Interdiction aux véhicules plus de 12T sur les voies communales (sauf livraisons)	
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>MONTMORENCY :</u> - mise en place du MBus transport à la demande pour personnes âgées et/ou handicapées	2011
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	<u>DEUIL LA BARRE :</u> - Prévision de véhicules électriques dans notre prochain marché de location	2015
	<u>MONTMORENCY :</u> - Achat d'un véhicule hybride (21 195 € TTC) - Achat de 2 véhicules électriques Sport et Divers (43 038 € TTC) - Achat d'un vélo électrique pour les services	2011 2011
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc)	Création de pistes cyclable : <u>Voirie communautaire - CAVAM :</u> - Saint Gratien, rue des Cressonnières (580 m), - Saint Gratien, rue de l'Avenir (350 m) - Montmagny, rue Pelletier (250 m) - Montmorency, rue Maurice Berteaux (45 m)	2003 2008 et 2010 2007 2007
	<u>Voirie communale – SAINT GRATIEN :</u> Avenue Catinat (400 ml en partage de voirie) Avenue Carnot (290 ml en partage de voirie) Sente des Cressonnières (203 ml) Avenue de Girardin (50 ml) Avenue de Girardin (120 ml en partage de voirie) Avenue du petit lac (400 ml en partage de voirie) Avenue Victor Hugo (105 ml partage de la voirie)	2002 2002 2003 2010 2010 2011 5 années à venir

4.2.2.2. 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...)	Limitation à 30 km/h : <u>Voirie communautaire – CAVAM :</u> - Andilly/Margency, rue Charles de Gaulle (700 m) - Deuil la Barre : chemin du Tour du Parc (110 m) - Groslay, rue de Montmorency (600 m) - Groslay, rue d'Enghien (190m) - Groslay, rue Jules Vincent (360 m) - Margency/Andilly, rue Eugene Legendre (350 m) - Margency, rue Salengro (700 m) - Margency, rue des Maquignons (400m) - Montmagny, Parc Technologique (800m)	2006 2010 2007 2012 2008 2003 2006 2008 2008
	<u>Voirie communale – ANDILLY :</u> - rue Aristide Briand - rue de l'église (du rond-point de la clinique à la rue Aristide Briand) - route du Fort, rues Philippe le Bel, des Rondeaux, de la Sablière, de la Sonnette, Ernest Taiclet (du n°4 à la rue Aristide Briand), du chemin de la Croix de l'Évangile	
	<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u> - rue des Granges (partiel)	2009
	<u>Voirie communale – MARGENCY :</u> - avenues du 18 Juin (de l'av. Georges Pompidou à la rue Louis Muret), rues des Piquettes, du Château, Henri Dunant, Henri Coudert	
	<u>Voirie communale – MONTMORENCY :</u> - rue des Loges - ruelle des Basserons, chemin de la Butte aux Pères, 1ère Armée Française - rue César Franck, rue Gabriel Fauré - chemin de Piscop, rue de Valmy - chemin de la Mare, bld des Champeaux, bld des Briffaults - rue des Gallérands, rue Bastienne, rue Deberny, rue de Verdun - ruelle du Pin, rue de la Paix, esplanade de l'Europe - rue Gallieni, chemin des Bois Briffaults, rue de Kehl	2003 2004 2005 2006 2007 2009 2010 2011
	<u>Voirie communale – SAINT GRATIEN :</u> - allée des Bouleaux (400 ml), allée du Clos Fleuri (445 ml) - rue d'Orgemont (640 ml), avenue d'Orgeval (660 ml), rue Parmentier (400 ml) - rues de Verdun (170 ml), Massenet (435 ml) - rue Pierre Curie (375 ml) - allée Germain Petitou (160 ml) - rue des Raguénets (600 ml) - avenue de Girardin (120 ml) - avenue du Petit lac (400 ml) - rue Guynemer (145 ml)	2002 2004 2006 2008 2008 2009 2010 2011 2012
	Limitation à 50 km/h : <u>Voirie communautaire – CAVAM :</u> - Deuil la Barre, rue de Verdun (100 m)	2012

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
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	Zone 30 : <u>Voirie communautaire – CAVAM :</u> - Montmorency, bd de Briffaults (50 m)	2008
	<u>Voirie communale – ANDILLY :</u> - lotissements des Huit-Arpents et des Flanets, - rue Arnauld d'Andilly, sente des Belles Molles, place Louis-Jean Finot, rue Jean Finot, ruelle Gouffé, rue Gaston Pirou, rue Taiclet, allée Charles Perrault, allée Charles Perrault	
	<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u> - rue Georges Dessailly - av. du Commandant Manoukian - abords du marché des Mortefontaines - rue du Camp	2004 2007 2007 2008
	<u>Voirie communale – MONTORENCY :</u> - 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 Theophile Vacher (90m), rue Gretry (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), - place de l'Auditoire (250m), rue du Dr Millet (150m), rue Condé (140m), rue St Jean (60m), rue Bague (100m), - rue du Mont Louis (90m), rue Jean Moulin (280m), rue des Moulins (220m), rue de l'Eglise (250m), rue St Martin (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
	<u>Voirie communale – SAINT GRATIEN :</u> - avenue Catinat (400 ml en partage de voirie) - avenue Carnot (290 ml en partage de voirie) - contre allée Berthie Albecht (150 ml en partage de voirie) - avenue de Girardin (50 ml) - avenue de Girardin (120 ml en partage de voirie) - avenue du petit lac (400 ml en partage de voirie)	2002 2002 2003 2010 2010 2011
	Zone de rencontre < 20 km : <u>Voirie communale – ANDILLY :</u> - rues Cassin, de l'Eglise, des Commailles, Jean Finot	
	<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u> rue Victor Labarrière rue Abel Fauveau (devant C2i)	2010 2012

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>Voirie communautaire - CAVAM :</u>	
	- Andilly/Margency, rue du Gal de Gaulle	2006
	- Deuil la Barre, rue Gallieni	2010
	- Groslay, rue du Dr Goldstein	2007
	- Soisy-sous-Montmorency, av du Rond Point	2007
	- Soisy-sous-Montmorency, rue de l'Egalité	2003-04
	<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u>	
	- carrefour rues Carnot /Pierre Curie	2003
- carrefour rues du Panorama /du Beau Site	2012	

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
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	Plateaux surélevés traversants, coussin berlinois :	
	<u>Voirie communautaire - CAVAM :</u>	
	- Andilly, rue des Maquignons	2008
	- Andilly, rue des Cures	2005
	- Deuil la Barre : rue Haute	2007
	- Margency, rue d'Eaubonne	2010
	- Montmagny, rue Pierrefitte	2007
	- Montmagny, rue Pelletier	2008
	- Montmagny, rue du Château	2011
	- Montmorency, rue de Groslay	2006
- Montmorency, rue Maurice Berteaux	2007	
- Saint Gratien, rue d'Eaubonne	2008-09	
- Saint Gratien, rue de l'Avenir	2008	
- Saint Gratien, rue du Picolo	2004	
- Saint Gratien, rue d'Ermont	2011	
- Saint Gratien, rue du Gal Leclerc	2006	
- Soisy-sous-Montmorency, rue des Maquignons	2007	
- Soisy-sous-Montmorency, rue des Noyers	2003-04	
- Soisy-sous-Montmorency, rue de l'Egalité	2003-04	
- Soisy-sous-Montmorency, rue Jean Mermoz	2007	
<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u>		
rue du Crochet	2008	
<u>Voirie communale – MARGENCY :</u>		
- Rue Henri Dunant		
<u>Voirie communale – MONTMORENCY :</u>		
- chemin des Bois Briffaults, 1ère Armée Française, bd des Briffaults, chemin de la mare,		
- rue des Gallerands, rue deJaigny, avenue Foch, rue St Jacques, rue Gretry, rue Le		
Laboureur, rue du Temple, rue Pascal		
- rues des Chesneaux, de la République et Emile (STOP sur voie principale)	2011	
<u>Voirie communale – SAINT GRATIEN :</u>		
- rues des Raguénets, Pierre Curie, Jean Moulin, des Marais	2008	
- rue Gallieni	2009	
- avenue de Girardin	2010	
- allée Germain Petitou, avenue du Petit Lac	2011	
- rue Massenet	2012	
- avenue Terré	5 années à venir	
Ecluses, chicanes		
<u>Voirie communautaire – CAVAM :</u>		
- Andilly/Margency, rue Eugene Legendre	2003-04	
- Montmagny, rue des Sablons	2010	
<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u>		
- carrefour rue de la Barre/Moutier/E.Lamarre	2002	
- carrefour rues des Presles/Pierre de Ronsard	2003	
- carrefour rues de Verdun/Morisset	2003	
- rue de Blancport	2011	
<u>Voirie communale – SAINT GRATIEN :</u>		
- rue d'Orgemont (570 ml)	2004	

4.2.2.3. 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>Voirie communale – MONTMORENCY :</u> - remplacement du pavé naturel par du pavé collé rue Emile et St Jacques - remplacement du pavé grès à joints creux par du pavé scié à jointoiement plat rues Mont Louis et Bague (180 000 €)	2005-2007 2012
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	<u>Voirie communautaire - CAVAM :</u> - Interventions régulières chaque année	Permanente
	<u>Voirie communale – ANDILLY :</u> - sente des Belles Molles - chemin de la Croix de l'Évangile - rue de la Sablière, route du Fort - rue de l'église (de l'église au rond-point de la clinique) - rue Philippe le Bel, de la rue Jean Finot à la ruelle Gouffé - 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	2003 2004 2005 2009 2010 2012 5 années à venir
	<u>Voirie communale – DEUIL LA BARRE :</u> - Interventions régulières chaque année	Permanente
	<u>Voirie communale – MONTMORENCY :</u> - entretien régulier des chaussées et campagne de nids de poule	toute l'année
	<u>Voirie communale – SAINT GRATIEN :</u> - rues Fossiez (175 ml), Gallieni (70 ml) - rue Guynemer (205 ml) - rues Nungesser & Coli (120 ml), du Bois Ruault (125 ml), Daniel Prunotto (190 ml), av. Simon Hayem (610 ml), av. Waldeck Rousseau (68 ml), rue Ernest Renan (60 ml) - av. Maxime Hébert (125 ml), rues Sœur Angèle (320 ml), Clémenceau (251 ml) - rues de la Liberté (415 ml), du Lieutenant Jean Vigneux (450 ml), Jean Moulin (475 ml), des Marais (550 ml), av. Gabriel Péri (280 ml) - av. Lacour (475 ml), rue Philippe Dartis (520 ml) - av. de Girardin (190 ml) - rue d'Orgemont (640 ml), av. Jeanne d'Arc (180 ml), Marcel Laroche (180 ml), Custine (310 ml), rue Suzanne Barroul (100 ml), av. du Petit Lac (390 ml) - rues Henri Barbusse (385 ml), Parmentier (150 ml), de Verdun (170 ml) - av. Terré (680 ml), Emile Zola (80 ml), Waldeck Rousseau (75 ml), rue Ernest Renan (160 ml)	2002 2003 2005 2007 2008 2009 2010 2011 2012 5 années à venir

Nota : Suite à la délibération du 11.02.2008 et à l'application de l'engagement n°153 du Grenelle de l'environnement, un budget de 193 millions d'euros a été mobilisé par l'ADEME pour le traitement des PNB (79M€ pour 2011). Les destinataires sont les gestionnaires d'infrastructures de transport terrestres ainsi que les communes et EPCI sur les voies dont ils sont gestionnaires.

Le champ d'application de ces aides regroupe les travaux, les études préalables, les études techniques, les audits mixtes acoustique et thermique, les actions d'information et d'animation ainsi que les prestations de maîtrise d'œuvre déléguée.

Pour les opérations d'actions sur les revêtements de chaussée, le montant plafond de cette aide est de 20% du coût total des travaux.

4.2.2.4. 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
Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur)	<u>Voies Départementales – SAINT GRATIEN :</u> - allée du clos fleuri (80ml en bordure du BIP) – CGVO -	2004
Couvertures ou semi-couvertures	<u>Voies Départementales – SAINT GRATIEN :</u> - BIP (560ml) - CGVO	2003

Nota : Pour les opérations de limitation de la propagation de type murs acoustiques, les aides de l'ADEME se montent à maximum 50% du montant total des travaux.

4.2.2.5. 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	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation
Isolation de façades	<u>Bâtiments communaux – SAINT GRATIEN</u> - groupe scolaire R. Logeais - groupe scolaire E Herriot	389 000 € HT 594 000 € HT	2010 2012
Changement des huisseries	<u>Bâtiments communaux – SAINT GRATIEN</u> - groupe scolaire R. Logeais - groupe scolaire E Herriot -	280 000 € HT 350 000 € HT	2009 2011
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)			

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

4.2.2.6. 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)	Lors des patrouilles de la police municipale	
Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores	Lors des patrouilles de la police municipale	Régulière, le cas échéant
Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents des services communaux)	<u>SAINT GRATIEN</u> : organisation de stages	2010
Autres idées...	<u>MONTMORENCY</u> : 2 radars pédagogiques (5 000 €)	

Nota : Le Conseil Régional d'Ile-de-France a voté lors de la délibération du 17 avril 2008 des aides à destination des collectivités de l'agglomération parisienne pour les appuyer dans la mise en place de la Directive européenne.

Concernant la partie PPBE, différentes aides sont possibles :

- 40% du coût des études préalables plafonnés à 10 000 EUR
- 20% du coût d'élaboration du document de PPBE avec un plafond de 4 000 EUR

Un montant de 240 000 EUR alloué pour aider 4 projets pilotes innovants en matière de lutte contre le bruit. Ces aides n'ont à ce jour pas été sollicitées.

4.3. Actions sur le bruit ferré

4.3.1. Traitement des zones à enjeu du réseau ferroviaire

Le PPBE « Etat-DDT95 » dans le chapitre « Eléments relatifs au réseau ferré, mentionne la liste des secteurs à enjeu identifiés de compétence RFF ainsi que la liste des PNB ferrés établis dans le cadre des observatoires du bruit des transports terrestres.

La localisation des ces PNB est indiquée sur la carte RFF insérée au chapitre 3.6.3. (page 23) du présent rapport.

La note RFF reportée en **annexe 2** du présent rapport, expose les actions menées pour traiter le bruit des infrastructures ferroviaires du département du Val d'Oise.

4.4. Actions sur le bruit aérien

4.4.1. Les principales actions du projet du PPBE de Paris-CDG (données du bureau de l'Environnement, direction du Transport aérien de la DGAC)

A l'issue des travaux du Grenelle Environnement, les acteurs du secteur aérien français ont signée, le 28 janvier 2008 une convention d'engagements volontaires comprenant deux engagements visant à réduire les nuisances sonores autour des aéroports parisiens en améliorant la performance environnementale de la navigation aérienne.

- Le premier consiste à relever les trajectoires d'arrivée des avions pour diminuer le bruit perçu au sol.
- Le second porte sur la mise en œuvre de procédures de descente continue. Grâce à la suppression des paliers, ce type de descente permet non seulement de réduire le bruit, mais aussi la consommation de carburant et les émissions gazeuses des avions. Ces procédures sont entrées en vigueur à Orly en octobre 2010 et sont en évaluation à Roissy. À terme, elles seront appliquées sur les dix principaux aéroports français.

Concernant l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, ces projets s'inscrivent dans un dispositif global visant un développement durable du territoire de Roissy et à une réduction des nuisances sonores pour les riverains de la plateforme, dont les principales actions indiquées ci-dessous, sont transcrites dans le PPBE de l'Aéroport Paris-CDG :

- 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 le plan de gêne sonore (PGS).
- Contraindre l'exploitation :
 - interdire les avions de faible performance acoustique notamment la nuit dès la fin 2012, interdictions supplémentaires à partir de 2014 ;
- Développer les procédures de vol à moindre bruit :
 - relever de 300 mètres les altitudes de vol à l'approche de la région parisienne ;
 - poursuivre la mise en place des descentes continues entre 00h00 et 5h00 ;
 - mettre en place un nouveau réseau de trajectoires de décollage la nuit évitant les zones très urbanisées de l'ouest de Roissy ;
 - 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

4.4.2. Le calendrier prévisionnel du PPBE de l'aéroport Paris-CDG

- Début 2013 : consultation des organismes concernés par les actions
- Consultation du public (2 mois) avant l'été 2013
- Analyse des observations et finalisation du PPBE
- Septembre 2013 : signatures des préfets de l'arrêté inter-préfectoral

4.4.3. Subvention de la CAVAM à l'ADVOCNAR

Compte tenu du transfert à la CAVAM de la compétence communale relative à la « Lutte contre les nuisances sonores », la CAVAM 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 plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

4.4.4. Adhésion de la CAVAM à Bruitparif et cofinancement de 5 stations de mesures pour l'étude SURVOL

Dans le cadre de la mise en place d'un système de surveillance sanitaire et environnementale autour des plateformes aéroportuaires d'Ile-de-France (étude SURVOL) conduit sous l'égide de la Préfecture de Région, Bruitparif déploie un dispositif de surveillance renforcée du bruit autour de Paris-CDG, Paris-Le Bourget et Paris-Orly.

Pour le territoire pilote de la partie Val d'Oise liée à l'aéroport Paris-CDG, le réseau structurant du projet SURVOL, composé initialement de trois stations de mesure de classe 1, localisées à Saint Prix, Sannois et Saint Brice sous Forêt, a été complété entre autres, par 5 stations de mesures de classe 1 à implanter sur le territoire de la CAVAM.

Aussi la CAVAM a adhéré à Bruitparif en novembre 2011 et a apporté par le biais d'une convention financière, une subvention d'investissement au déploiement de ces stations de mesures sur son territoire, en complément à celles du Conseil régional d'Ile de France, du Conseil Général du Val d'Oise et des autres communes et communauté d'Agglomération du territoire du territoire pilote.

Les données sonores mesurées par ces stations seront consultables sur le site internet de Bruitparif : <http://rumeur.bruitparif.fr>

4.5. 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 la CAVAM.

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, la CAVAM 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.

4.6. 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 de la CAVAM 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)

4.7. 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.

4.8. Actions d'amélioration des connaissances et de suivi

Dans les cinq années à venir afin d'améliorer sa connaissance du bruit sur le territoire, la CAVAM cofinancera la mise en place de stations de mesure/ réalisation de campagnes de mesure (étude SURVOL gérée par Bruiparif).

4.9. 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
1/ Implication de la collectivité dans les PPBE des autres organismes impliqués sur le territoire				
Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires du territoire	Nombre échanges	Point annuel	A partir de 2013	Commune/ intercommunalité, Gestionnaires
2/ Suivi de la mise en place des actions				
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
3/ Suivi quantitatif de l'impact des actions				
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
4/ Suivi qualitatif de l'impact des actions				
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
5/ Effets induits indirects				
Observation des modifications urbanistiques	Intégration des questions acoustiques dans les nouveaux quartiers	<i>Renseignement du SIG</i>		intercommunalité,

ANNEXES

ANNEXE 1 : Glossaire	49
A.1.1. Indicateurs Lden et Ln	50
A.1.2. Point Noir de Bruit (PNB)	50
A.1.3. Zones de protection de la nature	50
A.1.4. Projets d'aménagement	51
ANNEXE 2 : Extrait du PPBE du Val d'Oise « Eléments relatifs au réseau ferré »	53
ANNEXE 3 : Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	61
ANNEXE 4 : Résumé non technique	63
A.4.1. Résumé textuel	64
A.4.2. Reporting Commission Européenne	65

ANNEXE 1 :

Glossaire

A.1.1. 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.

A.1.2. 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.

A.1.3. 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 ;

ZICO :

L'appellation **Zone importante pour la conservation des oiseaux** est donnée suite à l'application d'un ensemble de critères définis à un niveau international. Pour être classé comme ZICO, un site doit remplir au moins une des conditions suivantes :

- pouvoir être l'habitat d'une certaine population d'une espèce internationalement reconnue comme étant en danger ;
- être l'habitat d'un grand nombre ou d'une concentration d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux côtiers ou d'oiseaux de mer ;
- être l'habitat d'un grand nombre d'espèces au biotope restreint.

ZSC :

Une **zone spéciale de conservation** est, en droit de l'Union européenne, un site naturel ou semi-naturel désigné par les États membres, qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'il abrite. Sur de tels sites, les États membres doivent prendre les mesures qui leur paraissent appropriées (réglementaires, contractuelles, administratives, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.

ZPPAUP :

Les **Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager** sont élaborées à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France. Elle est créée et délimitée, 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.

Elle peut être instituée autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite).

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.

A.1.4. Projets d'aménagement

OIN :

Une **Opération d'Intérêt National** est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN.

Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN. La loi portant engagement national pour le logement, dite Borloo, adoptée en juillet 2006, vise à conférer le caractère d'« intérêt national » à des opérations de logements sociaux sur des terrains appartenant à l'État ou à ses établissements publics.

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.

ZUS:

Les **Zones Urbaines Sensibles** sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.

La loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention :

- les zones urbaines sensibles (ZUS) ;

- les zones de redynamisation urbaine (ZRU) ;
- les zones franches urbaines (ZFU).

Les trois niveaux d'intervention ZUS, ZRU et ZFU, caractérisés par des dispositifs d'ordre fiscal et social d'importance croissante, visent à répondre à des degrés différents de difficultés rencontrées dans ces quartiers.

ZRU :

Une **Zone de redynamisation urbaine**.

ZFU :

Les **Zones Franches Urbaines** sont des quartiers de plus de 10 000 habitants, situés dans des zones dites sensibles ou défavorisées. Ils ont été définis à partir des critères suivants :

- taux de chômage ;
- proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme ;
- proportion de jeunes ;
- potentiel fiscal par habitant.

Les entreprises implantées ou devant s'implanter dans ces quartiers bénéficient d'un dispositif complet d'exonérations de charges fiscales et sociales durant cinq ans.

ANNEXE 2 :
Extrait du PPBE du Val d'Oise
« Éléments relatifs au réseau ferré »

1. Contexte général

➤ **Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement / Application au réseau ferré**

La directive a été transposée en 2006 dans le droit français par les articles L572-1 à L572-11 (partie législative) et R572-1 à R572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement.

Elle enjoint les Etats membres à établir une Cartographie de Bruit Stratégique (CBS) puis à élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), en deux phases :

- pour les lignes de plus de 60.000 trains/an et les lignes à l'intérieur des 24 agglomérations de plus de 250.000 habitants, la première phase de cartographie devait être terminée en juin 2007 et conduire à un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement en juillet 2008, sous le pilotage de l'Etat pour les lignes à fort trafic et des autorités locales compétentes pour les agglomérations concernées.
- pour les lignes de plus 30.000 trains/an et les lignes à l'intérieur des 50 agglomérations de plus de 100.000 habitants, la cartographie doit être terminée en juin 2012 en vue d'établir un PPBE en juillet 2013.

Pour l'agglomération francilienne, compte tenu de la complexité des acteurs, la cartographie a été réalisée par les départements et la ville de Paris, avec l'aide notamment de l'association Bruitparif créée à l'origine à cet effet. Pour les grandes infrastructures, notamment ferroviaires, c'est l'Etat qui a en charge la réalisation de cette cartographie. Les cartes ont été publiées sur le site des préfetures et font l'objet d'arrêtés.

De la même façon, les communes de l'agglomération parisienne ou les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (ECPI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores doivent également établir et arrêter des CBS.

Le Préfet et les communes ou ECPI concernées ont également en charge l'élaboration du PPBE, plan d'orientations et d'actions de lutte contre les nuisances sonores, pour les infrastructures ferroviaires. RFF ne réalise pas de PPBE mais fournit les informations nécessaires à l'Etat et aux communes ou ECPI concernés.

➤ **Observatoires du bruit et hiérarchisation des PNB ferroviaires potentiels**

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. RFF, propriétaire du réseau ferré 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 du 31 décembre 1992 et de bâtir une politique de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB).

La direction régionale Ile-de-France de RFF a réalisé au cours des dix dernières années des études acoustiques pour la résorption des PNB sur environ quarante sites pilotes franciliens. Parallèlement, elle a procédé récemment à une mise à jour du classement sonore du réseau francilien et a finalisé l'inventaire des PNB potentiels.

Sur la base des recensements des PNB ferroviaires, réalisés par les différentes directions régionales de RFF, le nombre de PNBf à résorber est estimé à **environ 60 000 bâtiments sur l'ensemble du réseau ferré national**, dont un tiers est classé en super PNBf et dont la plupart se situent le long des lignes de trafic fret.

Avec les seules mesures passives (écrans, protections de façade), le coût estimé pour traiter l'ensemble des PNBf est de 2 Mrds €, soit 650 M€ pour les seuls super-PNBf (coût moyen de 30 K€ estimé par bâtiment). Sur ces 60 000 bâtiments PNB ferroviaires, **environ 20 000 sont situés en Ile-de-France.**

Un indicateur de hiérarchisation a été construit sur la base du nombre de personnes exposées en PNB en fonction du niveau d'exposition et de la période, (retenu au niveau national par RFF, valide par le CETE)

Liste des communes du Val d'Oise classées par indicateur de hiérarchisation décroissant :

Commune	Nb de ZBC avec PNB	Nombre de PNB	Nombre de logements à protéger	Indicateur de hiérarchisation	Population exposée en PNB				Coût variante tout par protection de façade (€ HT)	Coût variante par protection écran et complément de façade (€ HT)			
					Lden>=78	Lden entre 73 et 78	Ln>= 70	Ln entre 65 et 70		Total	Coût isolations de façades seules (€ HT) (secteurs non protégés par écran)	Coût écrans et merlons seuls (€ HT)	Coût isolations de façades en complément des écrans (€ HT)
SARCELLES	2	22	1 165	10 938	1 770	1 722	2 178	1 320	3 467 000	3 467 000	0	0	3 467 000
GARGES-LES-GONESSE	1	21	617	5 760	444	1 407	1 614	237	1 824 000	1 744 000	320 000	0	2 064 000
ARGENTEUIL	3	127	588	4 211	408	992	777	849	5 294 000	5 294 000	0	0	5 294 000
HERBLAY	2	226	415	3 927	546	609	984	258	2 668 000	340 000	8 460 000	158 000	8 958 000
GONESSE	1	30	400	2 366	3	1 177	3	1 177	1 265 000	980 000	3 409 645	55 000	4 444 645
ARNOUVILLE-LES-GONESSE	1	138	225	1 995	261	336	465	207	1 682 000	236 000	5 925 000	170 000	6 331 000
CORMELLES-EN-PARISIS	1	181	224	1 944	285	255	447	225	2 016 000	320 000	7 150 000	110 000	7 580 000
LA FRETTE-SUR-SEINE	1	140	181	1 617	240	240	354	189	1 782 000	400 000	4 875 000	350 000	5 625 000
SAINT-OUEN-L'AUMONE	4	93	254	1 605	0	585	261	498	1 680 000	715 000	3 590 000	58 000	4 363 000
GOUSSAINVILLE	1	145	199	1 413	60	453	243	354	1 602 000	12 000	6 400 000	168 000	6 580 000
LOUVRES	1	85	161	1 062	66	330	147	336	1 610 000	340 000	2 380 000	510 000	3 230 000
AUVERS-SUR-OISE	1	108	141	642	0	189	30	393	1 410 000	500 000	2 780 000	280 000	3 560 000
PARMAIN	2	45	60	324	3	108	30	150	486 000	486 000	0	0	486 000
ERAGNY	2	43	55	270	0	93	15	147	452 000	180 000	930 000	72 000	1 182 000
BRUYERES-SUR-OISE	1	48	56	174	0	6	0	168	560 000	20 000	1 960 000	0	1 980 000
BUTRY-SUR-OISE	3	26	26	126	0	39	9	69	260 000	200 000	220 000	0	420 000
SANNOIS	2	9	15	75	0	45	0	30	150 000	150 000	0	0	150 000
PERSAN	1	9	12	66	0	30	0	36	120 000	120 000	0	0	120 000
CHAMPAGNE-SUR-OISE	2	14	15	51	0	6	0	45	150 000	150 000	0	0	150 000
ERMONT	1	9	10	33	0	30	0	3	100 000	100 000	0	0	100 000
VALMONDOIS	1	3	4	15	0	3	0	12	40 000	40 000	0	0	40 000
PRESLES	1	1	1	6	3	0	0	0	5 700	5 700	0	0	5 700
Site pilote	35	1 523	4 824	38 650	4 089	8 655	7 557	6 703	28 603 700	15 799 700	48 399 645	1 931 000	66 130 345

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de RFF se décline à l'échelon national. Le programme de traitement des PNBf est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter. Ce critère a été élaboré en croisant la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaire 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 issus de contingences purement techniques présentés précédemment.

2. Actions menées pour traiter le bruit des infrastructures ferroviaires

➤ **Actions spécifiques sur le territoire du Val d'Oise**

- *Infrastructures classées sur le territoire du Val d'Oise*

Le territoire du Val d'Oise est parcouru par dix-neuf lignes classées :

- Ligne 76 000 (Ligne d'Aulnay-sous-Bois à Roissy 2 RER B),
- Ligne 226 000 (Ligne de Gonesse à Lille-frontière LGV),
- Ligne 226 310 (raccordement d'interconnexion Nord-Sud LGV),
- Ligne 272 000 (Ligne de Paris-Nord à Lille, RER D) : Ligne 315 000 (Ligne de Saint-Denis à Dieppe),
- Ligne 315 000 (Ligne de Monsoult-Maffliers à Luzarches),
- Ligne 325 000 (Ligne d'Epina-Villetaneuse au Trépors-Mers),
- Ligne 326 000 (Ligne de la bifurcation de Neuville à Cergy-Préfecture),
- **Ligne 328 000 (Ligne d'Ermont-Eaubonne à Valmondois),**
- Ligne 329 000 (Ligne de Pierrelaye à Creil),
- Ligne 330 000 (Ligne de Saint-Denis à Dieppe),
- Ligne 331 300 (Raccordement d'Epluchés),
- Ligne 334 000 (Ligne de Paris-St-Lazare à Mantes-Station par Conflans-Ste-Honorine),
- Ligne 334 900 (Ligne de Paris-St-Lazare à Ermont-Eaubonne),
- Ligne 336 000 (Ligne de Conflans-Ste-Honorine à Éragny-Neuville),

- La ligne de Grande Ceinture est concernée par le projet TLN (Tangentielle Nord) dont la mise en service de la section entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget est prévue fin 2016. Les travaux consistent à créer deux nouvelles voies parallèles à celles de la Grande ceinture, au nord, pour séparer les circulations fret et voyageurs. Des études acoustiques ont été réalisées dans le cadre de l'enquête publique. Des PNBf ont été identifiés le long des voies. Un ripage et/ou relevage des voies existantes ont déjà été réalisés. Des écrans anti-bruit vont être réalisés, complétés par des renforcements de l'isolation de façade pour les logements non protégés par écran. Des travaux de renforcement des sols sont en cours.
- La ligne 272 000 est concernée par le schéma directeur de modernisation du RER D. Une étude acoustique a été réalisée en juillet 2010. Elle a identifié quelques bâtiments PNBf dans le Val d'Oise. Des études acoustiques de niveau projet sont en cours. Certains bâtiments identifiés comme PNBf potentiels vont faire l'objet de diagnostic afin de vérifier si l'isolement actuel est suffisant par rapport à la réglementation en vigueur ou si des travaux de remplacement des menuiseries doivent être envisagés dans le cadre de ce projet ou au titre de mesures d'accompagnement.
- Une étude sur le bruit du pont métallique d'Enghien a été réalisée en 2006 : elle a permis d'affiner la modélisation des nuisances sonores des ponts métalliques et tester la complémentarité de solutions d'écrans acoustiques et d'absorbants sur rails ou sur ouvrage. Suite à ces tests, les solutions appropriées ont été laissées en place sur ce pont : suppression des traverses bois, pose d'attaches élastiques double étage, absorbants sur rail et écrans antibruit.
- Un écran de 220 ml et d'une hauteur de 1.5m par rapport au rail a été réalisé sur la commune de Franconville dans le cadre de la suppression de deux passages à niveaux.
- Dans le cadre de l'aménagement du nouveau terminus d'Ermont-Eaubonne, un abri de quai au Sud, de composition adaptée pour jouer le rôle d'écran acoustique absorbant, avec une paroi latérale côté riverains, un toit couvrant toute la largeur du quai et atteignant 4 m de hauteur côté voie ferrée (niveau compté par rapport au quai,) a été réalisé sur environ 150m de long, complété par un écran de 5 m de hauteur sur environ 70 ml côté nord.
- Enfin, une expérimentation pilote a été réalisée sur les rames du RER C : entre juin 2004 et juin 2006, les semelles de freins en fonte ont été remplacées par des semelles en matériaux composites. Des mesures de bruit ont mis en évidence une baisse de -8 à -10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. Ce matériel roulant circulant avec d'autres matériels, la baisse globale du niveau sonore est de -3 à -6 dB(A), profitant à l'ensemble des riverains de la ligne.
- Devant les bons résultats de cette première phase, la Région Ile-de-France et la SNCF ont décidé en 2006 de poursuivre l'opération en intervenant sur le matériel Transilien identique qui circule notamment sur les lignes RER D. Ce programme de rénovation s'est achevé en 2008. L'ensemble des RER C et D, ainsi que les Z2N circulant sur les lignes H, L, P et R disposent aujourd'hui de semelles composites.
- Travaux en cours ou programmés dans les 5 années à venir

Des travaux ponctuels sont prévus sur certaines voies. Ces travaux d'entretien ne sont pas réalisés dans un objectif purement acoustique, mais ils devraient faire diminuer le niveau sonore émis par les circulations sur les voies concernées. On notera notamment :

- renouvellement partiel voies et ballast programmé en 2014 sur la ligne 328 000 et remplacement de certains appareils de voies (aiguillages) en gare d'Ermont- Eaubonne
- renouvellement partiel de voies et ballast programmé en 2015 sur la voie 2 de la ligne 334 000 entre Argenteuil et Herblay
- renouvellement partiel voies et ballast programmé en 2016 sur la ligne 330 000 au niveau de la bifurcation de Liesse.

- Résultats de l'observatoire sur le territoire du Val d'Oise

Sur le territoire du Val d'Oise, la majorité des voies a fait l'objet d'une étude acoustique par modélisation fine du terrain, calée sur des mesures de bruit in situ. Pour les lignes non modélisées, les niveaux sonores ont été estimés en façade par une méthode simplifiée et majorante utilisée pour l'ensemble des observatoires du bruit ferroviaire. Cette méthode a également été appliquée à la ligne 272000, l'étude menée sur le RER D n'intégrant pas les évolutions des autres circulations (TER et grandes lignes). Environ 1500 PNBf ont ainsi été identifiés sur le département du Val d'Oise.

Réseau Ferré de France va engager une étude acoustique afin d'identifier les PNBf sur la commune de Sarcelles durant la période de validité du PPBE (2012 – 2017).

➤ **Actions générales sur le système ferroviaire**

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux 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 km/h 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 RFF. Sa réduction peut 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 30/01/06).

RFF est directement concerné par les protections touchant à l'infrastructure, aux bâtiments, mais pas au matériel roulant réservé aux opérateurs ferroviaires.

- 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.

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.



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.

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 10dB(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, ...).

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. 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. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).

- Actions sur le matériel roulant

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

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.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

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

- Programmes de recherche

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, RFF participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire :

- Le programme de recherche européen STAIRRS (2000-2003) a montré que la maîtrise du bruit sur le matériel était éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écrans), et le bénéfice des gains produits se généralise en plus à tout le réseau et l'environnement.
- Certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) se sont largement lancés dans le renouvellement de leurs parcs, mais sur le fret responsable des émissions sonores les plus importantes, les 10 000 wagons circulant à travers la France (et les 65 000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Actuellement seulement 10 000 wagons de fret en circulation sont équipés de dispositif de semelles de frein en matériau composite en Europe et il s'agit pour la plupart de wagons récemment mis en service et le taux de renouvellement du parc est très lent (28 ans en moyenne en France).
- Le programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.

ANNEXE 3 :
Synthèse des observations formulées
pendant la consultation publique

BILAN DE LA MISE A DISPOSITION DU PUBLIC ET ARRET DU PPBE

Par délibération du 23 mai 2013, le Conseil de Communauté de la CAVAM a arrêté un projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et lancé la consultation du public dans les conditions définies par la réglementation.

Déroulement de la consultation du public :

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à disposition du public du **lundi 24 juin au vendredi 23 août 2013** aux lieux et horaires habituels d'ouvertures au public dans les lieux suivants :

- au siège de la CAVAM, situé en mairie de Montmorency, 1 avenue Foch
- à la Direction des Services Techniques de la CAVAM, située 1 rue de l'Egalité à Soisy-sous-Montmorency
- au sein des mairies des huit communes membres de la CAVAM

Le projet de Plan a également été mis à la disposition du public sur support électronique à l'adresse Internet suivante : <http://www.agglo-cavam.fr/>

Conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, un avis précisant les modalités de la mise à disposition du PPBE a été communiqué dans un journal diffusé dans le département (Le Parisien, Edition Val d'oise) le 06 juin 2013 soit 15 jours au moins avant l'ouverture de la consultation.

Résultat de la consultation du public

Le choix des lieux de passage habituels du public au sein des différents services municipaux permettait de rendre visible la démarche aux personnes pouvant être intéressées, cependant aucun commentaire n'a été déposé dans les registres prévus à cet effet, sauf à Grosly :

- une remarque le 13/08 portant sur les nuisances observées par le bruit des avions en descente sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle soulignant la sortie précoce des trains d'atterrissage et la nécessité de moderniser la flotte des gros porteurs volant à nuit.

A cette remarque transmise par la CAVAM au bureau de l'Environnement de la Direction Générale de l'Aviation Civile du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, il a été apporté la réponse suivante :

En ce qui concerne l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, les restrictions d'exploitation la nuit, entre 22 h et 6 h, sont régulièrement renforcées, les dernières en date ont fait l'objet de l'arrêté du 20 septembre 2011 qui interdit, à partir du 25 mars 2012, les avions les plus bruyants. Cet arrêté prévoit des restrictions encore plus sévères à partir du 30 mars 2014.

Ces contraintes d'exploitation, qui consistent à interdire la nuit les avions les moins performants sur le plan acoustique, ont pour objet d'inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte en mettant en service des avions moins bruyants et plus économes en kérosène.

Quant à la sortie des trains d'atterrissage, cela fait l'objet de consignes établies par les compagnies aériennes à partir des manuels de vol fournis par les constructeurs d'avions. La sortie du train de chaque type d'avion se produit donc à des distances différentes du seuil d'atterrissage en fonction de la configuration de l'avion et de la vitesse d'approche recommandée.

En l'absence de remarques faites sur le PPBE nécessitant d'y apporter des modifications, de Conseil de Communauté de la CAVAM par délibération du 27/11/2013, a pris acte du bilan de la concertation et a arrêté le PPBE.

Celui-ci sera transmis au Préfet et publié sur le site Internet de la CAVAM

Il devra être réexaminé et le cas échéant révisé, en cas d'évolution significative des niveaux de bruits identifiés et en tout état de cause au moins tous les 5 ans.

ANNEXE 4 :

Résumé non technique

A.4.1. Résumé textuel

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la CAVAM tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire approuvée par le Conseil Communautaire du 24 juin 2009.

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

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

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

Ces secteurs ont été identifiés comme étant des zones à enjeux. 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 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 renseignements fournis par les gestionnaires sont présentés au chapitre 4.2.1. pour l'Etat-DDT95 (réseau routier national et autoroutier) et le Conseil Général du Val D'Oise (réseau routier départemental) et en annexe 2 pour RFF (réseau ferroviaire).

Les principales actions qui ont été réalisées au cours des 10 dernières années sont :

- Aménagement de la voirie (*zones 30, pistes cyclables, transformation de carrefours à feux ou d'intersections en giratoires, etc...*),
- Action de maintenance régulière des voiries,
- Limitation de la vitesse,
- Autres (mise en place d'isolation de façade, etc ...).

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

- Aménagement de la voirie,
- Réduction de la vitesse,
- Intervention auprès des autres organismes concernant le bruit routier, ferroviaire (mise en place d'écrans acoustiques) et aérien, ainsi qu'auprès de la région.
- Amélioration des transports en commun,
- Pose d'isolation de façade sur les bâtiments en rénovation,

Les services de l'Etat doivent établir un diagnostic acoustique multi-exposition pour 2012.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à disposition du public du 24 juin au 23 août 2013.

En l'absence de remarques faites sur le PPBE nécessitant d'y apporter des modifications, de Conseil de Communauté de la CAVAM par délibération du 27 novembre 2013, a pris acte du bilan de la concertation et a arrêté le PPBE.

A.4.2. Reporting Commission Européenne

Nom du plan d'actions: PPBE_Résumé_CAVAM_27_11_2013

Reporting entity unique code : A
Type de plan d'actions : PPBE <u>Agglomération</u> CAVAM (UniqueAgglomeration ID: 11PA) <input checked="" type="checkbox"/> Routes <input checked="" type="checkbox"/> Fer <input checked="" type="checkbox"/> Aéroport Code ICAO

Coût des actions réalisées (en €)	Non Renseigné
Date de l'arrêté (dd/mm/yyyy)	27/11/2013
Date d'achèvement des actions passées (dd/mm/yyyy)	27/11/2013
Date d'achèvement des actions futures (dd/mm/yyyy)	27/11/2018 <i>Date de fin du PPBE, i.e. date de la publication de la révision du PPBE (tous les 5 ans, à partir des PPBE 2^e échéances attendus en juillet 2013)</i>
Nombre de personnes dont l'exposition au bruit diminue par les actions réalisées ou adoptées	Non Renseigné
Coût des actions futures (en €)	Non Renseigné Des actions seront programmées dans la révision prochaine du PPBE
Nombre de personnes dont l'exposition au bruit devrait diminuer grâce aux actions prévues	Non Renseigné Les services de l'état doivent établir un diagnostic multi-exposition.

Valeurs limites

- La Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, est transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement ;
- Les articles R. 572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent ;
- L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

Seuils	Aérodrome	Route ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L _{den}	55 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)
L _n	-	62 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Résumé des principaux résultats de la cartographie du bruit

Description du territoire : EPCI

Appartenance à l'agglomération parisienne

- 8 communes
- 110 000 habitants pour une superficie d'environ 25 km² ;
- Un réseau routier dense ;
- Infrastructure ferroviaire : 3 voies ferrées
- 5 ICPE-A ;
- 1 aéroport international : Roissy CDG.

Synthèse des cartographies

- Publication des cartographies : <http://www.agglo-cavam.fr>

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

	Route	Fer	Aérien	Industriel
L_{den} > Seuil	200	10	43 135	0
L_n > Seuil	2	5	-	0

Identification des zones bruyantes

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

Deux zones bruyantes prioritaires sont alors identifiées sous la zone C du PEB, au nord, et au cœur de l'agglomération.

Zones calmes :

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

- Niveaux d'exposition faibles (<55dB(A) en exposition globale) ;
- autres critères en fonction de ce qui a été fait

Description des zones calmes sélectionnées

Zones calmes	Localisation	Critères
- 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)	ANDILLY	Espaces naturels (forêts, parcs ou espaces verts) – zone de promenade
Zone N « Sous le Moutier » du PLU	DEUIL LA BARRE	Espaces urbains fermés, protégés des nuisances sonores par l'urbanisme particulier – zone de promenade

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

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

- 1/ Actions de maîtrise du trafic routier
- 2/ Action sur les vitesses de circulation
- 3/ Actions sur les revêtements de chaussées
- 4/ Actions de limitation de la propagation du bruit
- 5/ Actions de traitement acoustique des façades
- 6/ Concertations avec les différents gestionnaires

➔ **SE REPORTER AUX CHAPITRES 4.1 à 4.6**