



Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) 2024-2029

Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois (du 26 mai au 26 juillet 2025), conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document intègre les remarques formulées par le public pendant cette période et a été soumis à l'approbation du Conseil Communautaire le **jour/Mois/année** avant transmission au **Préfet**.

Sommaire

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté	4
I. Contexte.....	5
I.1. Contexte réglementaire	5
I.2 Présentation du territoire.....	7
I.2.1 Situation géographique et superficie.....	7
La Communauté d'agglomération Val Parisis est une intercommunalité située au sein du département de Val d'Oise. Elle regroupe 15 communes, sur un territoire de 87 km2.	7
I.2.2 Population	7
I.2.3. Habitat.....	8
I.2.4. Infrastructures	8
I.2.5. Environnement et cadre de vie	8
I.2.6. Carte du territoire	9
I.2.7 Projets et objectifs d'aménagement	9
I.3 Méthode d'élaboration du PPBE.....	11
I.3.1 Organisation au sein du territoire	11
I.3.2. Coopération entre services et coopération intercommunale	11
I.3.3. Outils à disposition.....	11
I.3.4. Identification des enjeux et des acteurs	11
I.3.5. Méthode d'identification des enjeux.....	12
I.3.6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires	13
I.3.7. Proposition de plan d'actions	13
I.3.8. Méthode de consultation du public.....	13
I.3.9. Publication du PPBE	13
II. Identification des enjeux.....	14
II.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports.....	14
II.2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles	15
II.3. Autres éléments de diagnostic.....	15
II.4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	16
II.4.1 Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux.....	16
II.4.2. Bruit routier.....	17
II.4.3 Bruit ferré	19
II.4.4. Bruit aérien	20

II.4.5. Situations de multi-exposition	26
II.4.6. Bruit industriel	28
II.4.7. Zones calmes	30
III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées.....	31
III.1. Actions sur le bruit routier.....	31
III.1.1. Traitement des zones à enjeux du réseau national	31
III.1.2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental.....	33
III.1.3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes et la CA Val Parisis.....	36
III.2. Actions sur le bruit ferré.....	49
III.3. Actions sur le bruit aérien.....	52
III.3.1. PPBE et PEB de l'aéroport CDG	52
IV. Plan d'actions	63
IV.1. Bilan du PPBE de 3 ^e échéance de Val Parisis	63
IV.2. Détail des actions portée par la CA Val Parisis	65
Annexes	67
I. Glossaire et lexique des abréviations	67
2. Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	72
2.1 Contexte	72
2.2 Modalités de la consultation	73
2.3. Analyse statistique des contributions.....	73
2.4. Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit.....	74
2.5. Synthèse des contributions relatives au bruit routier	74
2.6. Synthèse des contributions relatives au bruit ferroviaire.....	74
2.7. Signalement concernant un bruit d'activité.....	74
2.8. Les modifications apportées au PPBE à la suite de la consultation.....	74

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la CA Val Parisis, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et établi au titre de la 4ème échéance de la directive européenne 2002/49/CE. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de la CA Val Parisis, approuvée par le Conseil Communautaire du 2 avril 2024. Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs tels que définis par la Directive Européenne 2002/49/CE :

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

Les résultats cartographiques du bruit montrent que des populations sont potentiellement exposées à des bruits supérieurs aux seuils règlementaires.

Certaines situations de dépassement de seuil ont pu être traitées par les gestionnaires d'infrastructures de transport, depuis la publication des cartes de bruit (notamment SNCF Réseau et le département et la DiRIF).

Ce tableau, présente la part de la population de la CA Val Parisis exposée d'une part au bruit routier, ferré et aérien, au-dessus des seuils fixés par les objectifs de qualité recommandés par l'OMS et d'autre part en dépassement des valeurs limites règlementaires par source de bruit, selon l'indicateur Lden et Ln.

Population exposée au-delà :	Bruit routier	Bruit ferré	Bruit aérien	Bruit cumulé
De la valeur limite Lden	23 886 hab. 8,8%	1 992 hab. 0,7%	3 806 hab. 1,4%	29 633 hab. 10,9%
De la recommandation OMS Lden	212 652 hab. 77,9%	33 641 hab. 12,3%	261 760 hab. 95,9%	270 313 hab. 99,1%
De la valeur limite Ln	9 289 hab. 3,4%	1 870 hab. 0,7%	0 hab. 0%	11 145 hab. 4,1%
De la recommandation OMS Ln	177 944 hab. 65,2%	39 547 hab. 14,5%	205 077 hab. 75,2%	247 097 hab. 90,5%

Le diagnostic acoustique, disponible en annexe, réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit, a permis de révéler des zones à enjeux, ainsi que des espaces du territoire à préserver des nuisances sonores routières, ferroviaires et aériennes.

4 axes de travaux sont retenus dans l'échéance 4 du PPBE 2024/2029 :

- Axe 1 : Réduire les nuisances sonores
- Axe 2 : Anticiper l'évolution du territoire
- Axe 3 : Sensibiliser, informer et quantifier
- Axe 4 : Développer et entretenir les zones calmes

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

- Aménagement de la voirie en particulier dans le cadre de la mise en œuvre du plan vélo communautaire ;

- Soutien au développement des transports en commun à travers la contribution financière au réseau de bus, l'exploitation par un marché de 4 lignes de bus locales et les opérations d'aménagement des pôles gares en vue de renforcer l'intermodalité ;
- Travail partenarial avec les gestionnaires d'infrastructures, en particulier SNCF Réseau dans le cadre de la résorption des points noirs du bruit ferroviaire ;
- Soutien aux associations de lutte contre les nuisances aériennes.

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

- Poursuite des actions citées précédemment ;
- Identification des zones calmes

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années. Les éléments sont retranscrits au chapitre III, de ce document.

I. Contexte

I.1. Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 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 pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, elle prescrit la mise en œuvre, dans chaque Etat membre, des orientations suivantes :

- Documenter l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une cartographie stratégique du bruit (CSB) et estimer les populations exposées ;
- Garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets ;
- Adopter des plans d'action visant à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement, et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante (notion de zone calme).

La Directive européenne 2002/49/CE est modifiée par la directive 2015/996/CE établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit (CNOSSOS EU, annexe II) et par la Directive 2020/367/CE modifiant l'annexe III concernant l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement. Des modifications notables entrent donc en application pour la première fois dans le cadre de la 4^{ème} échéance, concernant les méthodes de calcul à employer.

Son ambition est également de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, leurs effets sur la santé, et de recenser 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. La directive vise également à prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La transposition 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, prévoit l'élaboration de cartes stratégiques de bruit, de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et de leur mise à jour a minima tous les 5 ans. Cette obligation s'applique aux **agglomérations de plus de 100 000 habitants**, ainsi qu'aux grandes infrastructures de transport.

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 industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A) et à enregistrement (ICPE E).

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

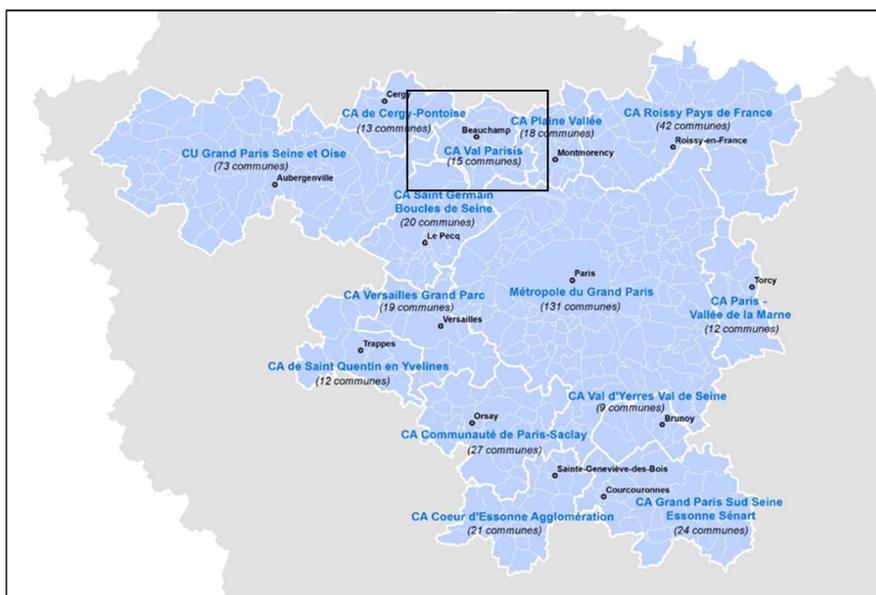
Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Les autorités compétentes pour l'élaboration des **cartes stratégiques de bruit au titre des grandes infrastructures de transports** sont les Préfets de département. Les **cartes stratégiques des agglomérations** définies par l'arrêté du 14 avril 2017 doivent être établies par les agglomérations concernées.

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

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

Les autorités compétentes pour la réalisation des **PPBE d'agglomération sur le territoire francilien** sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017. La CA Val Parisis en fait partie.



Carte des 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores en Ile-de-France

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la CA Val Parisis est d'**optimiser, sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager**. Il vise à améliorer les situations critiques (situations où la population est potentiellement exposée à des dépassements des valeurs limites), préserver la qualité des espaces remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, 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 en dBA :

	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	50	62	65	60

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose les mesures envisageables à court ou moyen terme. 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.

I.2 Présentation du territoire

I.2.1 Situation géographique et superficie

La Communauté d'agglomération Val Parisis est une intercommunalité située au sein du département de Val d'Oise. Elle regroupe 15 communes, sur un territoire de 87 km².

I.2.2 Population

La Communauté d'agglomération Val Parisis est une intercommunalité située au sein du département de Val d'Oise. Elle regroupe 15 communes, sur un territoire de 87 km².

La Communauté d'agglomération Val Parisis compte 272 885 habitants (INSEE – population RGP 2016¹) avec une densité de 3 281 habitants au km² en 2021. Elle compte 10 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), répartis sur les communes de Franconville, Sannois, Montigny-lès-Cormeilles, Ermont, Taverny, Herblay-sur-Seine et Pierrelaye.

¹ Les données de population prises en compte dans les Cartes Stratégiques du Bruit d'échéance 4 sont celles issues du recensement général de la population de 2016. C'est la raison pour laquelle ce sont ces données qui sont reprises ici.

COMMUNE	POPULATION
BEAUCHAMP	8693
BESSANCOURT	7146
CORMEILLES-EN-PARISIS	23896
EAUBONNE	25232
ERMONT	29273
FRANCONVILLE	36099
FREPILLON	3293
HERBLAY-SUR-SEINE	29093
LA FRETTE-SUR-SEINE	4681
LE PLESSIS-BOUCHARD	8232
MONTIGNY-LES-CORMEILLES	20915
PIERRELAYE	8176
SAINT-LEU-LA-FORET	15591
SANNOIS	26276
TAVERNY	26288
TOTAL	272 885

I.2.3. Habitat

La CA Val Parisis compte 123 216 logements, dont 55,8% de logements collectifs et 43,3% individuels.

I.2.4. Infrastructures

La Communauté d'agglomération Val Parisis comporte de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires classées en Grandes Infrastructures de Transports Terrestres (GITT). Celles-ci supportent plus de 3 millions de passages de véhicules par an et un trafic ferroviaire supérieur à 30 000 trains par an. Les voiries A15, A115, RD14, 392, 411, 407, 502, 928, 909..., les lignes de Transilien H, J et le RER C composent ces voies GITT. Une grande partie du territoire de l'agglomération Val Parisis est également concernée par les survols à destination et en provenance de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Cet aéroport fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007. Cet aéroport fait l'objet d'un Plan de Gêne Sonore (PGS), approuvé par arrêté inter-préfectoral du 11 décembre 2013. Les communes de la CA Val Parisis ne sont pas couvertes par le Plan de gêne sonore de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) des collectivités. Il délimite 4 zones en fonction de leur niveau d'exposition au bruit aérien et définit les contraintes d'urbanisme s'appliquant au sein de chacune d'elles (de l'inconstructibilité complète jusqu'aux performances d'isolation phonique des logements).

Le Plan de gêne sonore (PGS) délimite des zones à l'intérieur desquelles les habitations existantes sont éligibles à une aide financière pour l'insonorisation des logements. En France, seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS, dont l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Le PEB est établi selon les hypothèses de trafic à 15 ans, tandis que le PGS se base sur celles de l'année à venir.

I.2.5. Environnement et cadre de vie

Bénéficiant d'atouts naturels remarquables entre Seine et Forêt, le territoire de la Communauté d'agglomération Val Parisis est composé de grandes forêts qui représentent 16% du territoire. Le reste des espaces naturels et ouverts couvre 28% du territoire dont 14% sont des zones agricoles et 9% des espaces ouverts artificialisés. La future forêt du Grand Paris couvrira une superficie de plus de 1.200 hectares dont environ 800 seront situés sur le territoire de Val Parisis.

En matière de mobilités douces, 47 lignes de bus urbaines régulières ou desservant lycées et collèges desservent à ce jour le territoire communautaire, avant la mise en œuvre d'un nouveau réseau le 1^{er} août 2025 qui générera une meilleure desserte. Le territoire de Val Parisis comporte également 116 kms d'aménagements cyclables, dont 75 km de pistes et bandes cyclables et 26 km de voies vertes. Avec 120 km d'aménagements supplémentaires, le Plan vélo communautaire, en cours d'élaboration, prévoit à terme un doublement du réseau cyclable existant. En ce sens, la Véloroute V33, itinéraire cyclable reliant Paris au Havre et à Honfleur dans le cadre du projet de la Seine à vélo, constitue un enjeu important pour l'aménagement des berges de Seine et plus quotidiennement pour l'attractivité du territoire et sa liaison au RER A à Sartrouville et à la Défense. De même pour le RER vélo régional, dont l'un des axes empruntera sans doute la RD14 entre Pierrelaye et Sannois.

I.2.6. Carte du territoire



Localisation du territoire au sein de la zone dense de la région Ile-de-France



Source : OpenStreetMap, Bruitparif – Réalisation : Avril 2024

I.2.7 Projets et objectifs d'aménagement

Le projet de territoire 2021 – 2030 définit les axes stratégiques du développement de Val Parisis. Il dessine, pour Val Parisis et ses habitants, une trajectoire conciliant les deux objectifs suivants :

- Favoriser un développement équilibré du territoire en renforçant, notamment, ses fonctions économiques,
- Préserver l'environnement et contribuer à l'amélioration du cadre et des conditions de vie des habitants en portant simultanément des actions en matière de services à la population, de mobilités, de sécurité et de tranquillité publiques, d'une politique environnementale incluant le ralentissement de l'étalement urbain.

Nature du projet/de la réalisation	Nom	Enjeu acoustique
Création de voiries routières et ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une bretelle d'accès à l'A15 à Sannois en direction de Paris 	Eviter d'importantes circulations de PL en secteur urbain (Cormeilles-en-Parisis...)
	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une bretelle de sortie du centre commercial "Les Portes de Taverny" vers la RD407 	Eviter les encombrements et les nuisances induites sur la RD502 et les voies de jonction
	<ul style="list-style-type: none"> • Requalification de la RD14 	La présence de davantage de bus et de modes actifs (vélos) ne pourra qu'améliorer le bilan de cet axe routier dont certaines sections sont très résidentielles
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors</i> 	<i>Par opposition à d'autres projets, celui-ci n'a nullement pris en compte les nuisances sonores induites</i>
Report modal	<ul style="list-style-type: none"> • Requalification faite de la rue de Saint-Germain à Cormeilles-en-Parisis avec création d'une piste cyclable. • Création projetée d'une liaison, avec création de piste cyclable, entre la RD48 et la RD392. • Projet « Bus entre Seine » reliant la gare de Cormeilles en Parisis au tramway T2 à Bezons, en site propre sur une partie du tracé. • Projet fluvial Seine Nord, en cours de réalisation • Création d'une voie verte pour relier, via le pont sur l'A115, le bois des Aulnaies au Bois de Boissy et au Bois des Eboulures, voire aux buttes du Parisis 	<p>Report modal de véhicules individuels vers les transports collectifs ou modes doux qui devrait diminuer les nuisances sonores liées au bruit routier.</p> <p>Report modal de trafic de marchandises sur des péniches bien moins sonores.</p> <p>.</p>

I.3 Méthode d'élaboration du PPBE

I.3.1 Organisation au sein du territoire

Les cartes de bruit de 4ème échéance de la CA Val Parisis ont été produites et transmises au dernier semestre 2023, et arrêtées en conseil communautaire du 2 avril 2024. Elles constituent un outil de diagnostic acoustique permettant notamment de localiser des zones en dépassement des seuils de bruit réglementaires et le nombre d'habitants concernés.

L'élaboration du PPBE a été lancée en interne avec le soutien de Bruitparif et la collaboration de l'ensemble des acteurs territoriaux, en particulier les 12 communes qui la composent. L'objectif était de respecter au mieux le calendrier réglementaire correspondant à la quatrième échéance européenne.

Pour répondre aux attentes réglementaires quant à son contenu, le PPBE de la CA Val Parisis s'articulera autour de trois grands axes :

- **Une priorisation des secteurs à enjeux du territoire** qui priorise les zones à l'intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit routier, ferroviaire et aérien, ou de multi-exposition.
- **Un recueil des actions réalisées et programmées** par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sur la période de mise en œuvre du PPBE (2024-2029) ;
- **Les actions qui seront portées par la CA Val Parisis.**

I.3.2. Coopération entre services et coopération intercommunale

Afin de réaliser ce PPBE, l'intercommunalité a sollicité les 15 communes de son territoire. 7 communes, les plus exposées au bruit du transport ont participé à l'enquête de recueil des actions réalisées et prévues.

I.3.3. Outils à disposition

La CA Val Parisis s'est appuyée sur les outils mis à disposition par Bruitparif afin d'élaborer ce PPBE, tels que les cartes de bruit stratégique (consultables sur la plateforme carto.bruitparif.fr), le résumé non technique et le diagnostic acoustique en tant que documents complémentaires.

Les notions d'indicateurs Lden et Ln, de valeurs limites réglementaires et de recommandations de l'OMS sont développées en annexe. La méthodologie des impacts sanitaires est précisée dans le diagnostic acoustique.

I.3.4. Identification des enjeux et des acteurs

La CA Val Parisis intervient en tant qu'autorité compétente pour la gestion du bruit dans l'environnement, telle que définie par l'arrêté du 14 avril 2017. L'intercommunalité a identifié les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit et l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

Des 15 communes, toutes sont concernées en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'autorités en charge de bâtiments sensibles comme les écoles (maternelles et primaires) ou les crèches. De manière générale, ils ont la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

Le Conseil départemental du Val d'Oise est gestionnaire de la voirie départementale et, parmi les établissements sensibles, gestionnaire des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, il a la charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre de la quatrième échéance. Ce calendrier commun est l'occasion de partager les informations et ainsi de produire des documents cohérents entre eux, le PPBE d'agglomération de la CA Val Parisis devant reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

A NOTER :

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

A ce titre, les communes restées gestionnaires de voies classées en grandes infrastructures routières sont donc tenues de réaliser un PPBE spécifique pour ces voies.

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

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

- La mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national ;
- La Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités. Elle est également gestionnaire de la base de données des installations industrielles qui a été consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A et E ;
- Les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale de Territoires) sont en charge, pour le compte du préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils ont à réexaminer et mettre à jour les documents produits dans le cadre des précédentes échéances de la directive selon le même calendrier ;
- La Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) élabore les PPBE des trois grands aéroports franciliens, dont celui de Paris-Orly ;
- La Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) est en charge des actions d'entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé et, à ce titre, de la mise en œuvre d'actions de résorption des points noirs de bruit générés par ces infrastructures.

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

- **SNCF réseau** est gestionnaire et exploitant du réseau ferroviaire sur le territoire de la CA Val Parisis. Il est producteur des données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ferroviaire arrêtées par les services de l'État. SNCF réseau a été sollicité pour fournir les éléments nécessaires pour le PPBE de la CA Val Parisis, notamment pour le recueil des actions réalisées et programmées sur son réseau.
- **Groupe ADP** (anciennement Aéroports de Paris) gestionnaire et exploitant de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle.

I.3.5. Méthode d'identification des enjeux

Les enjeux du territoire de la CA Val Parisis ont été identifiés à partir du diagnostic acoustique territorial élaboré par Bruitparif et disponible en document complémentaire. Celui-ci dresse un état

de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit, les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés.

I.3.6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

La collecte des informations concernant les « Points Noirs de Bruit » routiers, ferrés et aériens, auprès des gestionnaires d'infrastructures traversant le territoire, s'est appuyée sur les différents Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement disponibles à ce jour.

Afin de compléter ces informations, la CA Val Parisis a adressé un courrier le 27 juillet 2024 à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les actions passées ou à venir pour résorber les « Points Noirs de Bruit », se sont appuyées sur les réponses des gestionnaires en retour du courrier de sollicitation.

I.3.7. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action s'articulera principalement autour des 4 axes suivants :

- Axe 1 : Réduire les nuisances sonores
- Axe 2 : Anticiper l'évolution du territoire
- Axe 3 : Sensibiliser, informer et quantifier
- Axe 4 : Développer et entretenir les zones calmes

I.3.8. Méthode de consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de la CA Val Parisis a été porté à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, de **date xx à date yy**, sous la forme d'un registre ouvert au siège de la Communauté. Un formulaire de recueil des observations par voie électronique a également été mis en place. Les documents étaient consultables sur le site internet de la CA Val Parisis :

<https://valparisis.fr/ppbe>

Un bilan des observations sera disponible en annexe du présent document. Il a été transmis aux gestionnaires des différentes infrastructures, qui répondront aux remarques le cas échéant.

I.3.9. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la CA Val Parisis, qui sera arrêté par délibération du Conseil Communautaire puis transmis au Préfet de département. Celui-ci sera consultable depuis le site internet de l'agglomération à l'adresse : <https://>

Le PPBE sera également transmis pour information à Bruitparif afin de tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Île-de-France.

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

II. Identification des enjeux

Les cartes stratégiques de bruit 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.

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

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

- **Lden** (Level day-evening-night) : niveau sonore moyen pondéré sur 24h (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 5dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie) et moyenné sur une année de référence)
- **Ln** (Level night) : niveau sonore moyen pour la période nuit (22h-6h).

Pour chacun de ces indicateurs, et pour chaque source de bruit concernée, deux types de cartes sont produites : les cartes de type A (niveaux sonores, par pas de 5 décibels) et les cartes de type C (zones en dépassement des seuils réglementaires).

Les valeurs limites réglementaires retenues par la France en application de la directive européenne 2002/49/CE sont :

Valeur limite en dB(A)	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré (LGV)	73 (68)	65 (62)
Bruit aérien	55	50
Bruit industriel	71	60

fin

Ainsi, 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 sont retranscrites ci-dessous afin de répondre à la réglementation.

Il s'agit ici de prioriser les informations qui peuvent être extraites des cartes stratégiques de bruit et du diagnostic acoustique afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit.

II.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports

Les cartes stratégiques de bruit (transport et industriel), de la CA Val Parisis, ont été arrêtées en Conseil Communautaire le 2 avril 2024.

Elles sont consultables sur la plateforme cartographique de Bruitparif à l'adresse <https://carto.bruitparif.fr> ainsi que dans le diagnostic acoustique.

II.2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles

	Bruit routier >= 68dBA	Bruit ferroviaire >=73 dBA	Bruit aérien >= 55 dBA
Lden : dépassement valeurs limites dBA			
Nb d'habitants	23 886	1 992	3 806
Nb établissement enseignement	6	0	
Nb établissement santé	0	0	0
Lden : dépassement objectifs de qualité de l'OMS dBA	Bruit routier >53 dBA	Bruit ferroviaire >54 dB(A)	Bruit aérien >45dBA
Nb d'habitants	188 766	31 649	257 954

	Bruit routier >=62 dBA	Bruit ferroviaire >=65 dBA	Bruit aérien >=50 dBA
Ln : dépassement valeurs limites			
Nb d'habitants	9 289	1 870	0
Nb établissement enseignement	2	0	0
Nb établissement santé	0	0	0
Ln : dépassement objectifs de qualité de l'OMS dBA	Bruit routier >45dBA	Bruit ferroviaire >45dBA	Bruit aérien >40 dBA
Nb d'habitants	168 655	37 678	205 7

II.3. Autres éléments de diagnostic

Le diagnostic acoustique, dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit (bruit des transports et bruit industriel), les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés (DALY et I-DALY). La cartographie complémentaire du cumul d'exposition au bruit des transports (non-réglementaire) objective la multi-exposition sonore de certains secteurs du territoire.

Enfin une cartographie de zone de moindre bruit a été produite afin d'objectiver les travaux à venir de priorisation et de valorisation de zones calmes.

Dans le cadre de sa mission d'observation du bruit généré en Ile-de-France, Bruitparif dispose de 3 stations de mesure permanente du bruit sur le territoire de la CA Val Parisis, à Sannois, Beauchamp et en limite d'Herblay-sur-Seine et Conflans-Sainte-Honorine.

Par ailleurs, plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées par Bruitparif sur le territoire de la CAVP, pour documenter les problématiques locales de bruit aérien, bruit ferroviaire et bruit lié aux activités industrielles. L'ensemble des résultats de ces mesures sont consultables sur la plateforme Rumeur de Bruitparif : <https://rumeur.bruitparif.fr/>

Les études de Bruitparif

Le site « Rumeur » mis en place par Bruitparif permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit réalisées en Ile-de-France. Il est possible de consulter :

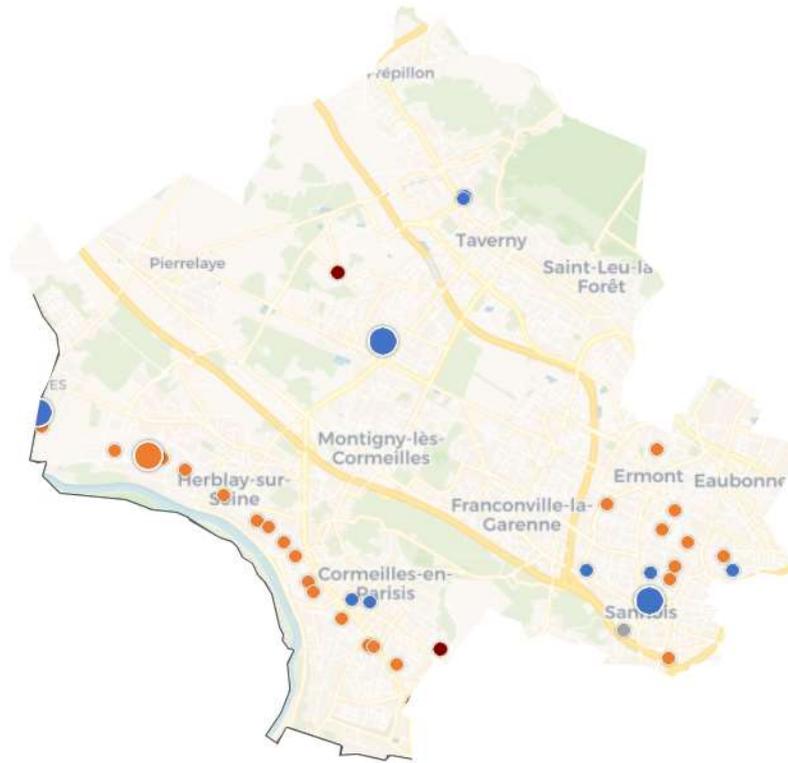
- ✓ Les niveaux de bruits instantanés mesurés (jusqu'au niveau seconde)
 - ✓ Les pics de bruit d'origine aérienne
- ✓ Des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année
 - ✓ Des documents au format PDF (rapports de mesure etc.)

Type de bruit

- Aérien
- Ferré
- Routier
- Vie nocturne
- Chantiers
- Activités / Industries
- Divers
- Multi-expositions

Type de mesure

- Permanente
- Ponctuelle



Carte des stations de mesures sonores Bruitparif (source : [rumeur.bruitparif.fr/zone/CA Val Parisis](http://rumeur.bruitparif.fr/zone/CA_Val_Paris))

II.4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

II.4.1 Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux pour le PPBE, mêlant critères de bruit et impact sanitaire. En effet, il s'agit de connaître :

- Les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils par source, en Lden ;
- Délimiter plus finement, parmi ces zones identifiées, les mailles de 200 mètres où les impacts sanitaire (Daly et I-Daly) sont les plus élevés ;
- Définir les zones incluant des établissements sensibles exposés (établissements de santé et d'éducation) ;
- Lister ces zones en fonction des enjeux de populations ou d'établissements exposés et analyser le ou les gestionnaire(s) des infrastructures responsable(s) des dépassements de seuil.

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

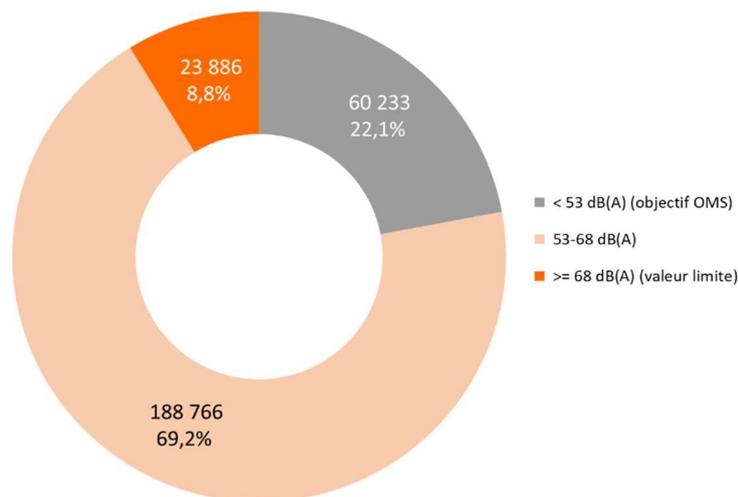
- Le nombre d'habitants exposés ou d'établissements sensibles concernés ;
- Le nombre de dépassements des valeurs limites Lden en tenant compte des différentes sources de bruit ;
- Le gestionnaire responsable de l'infrastructure concernée par les dépassements de seuil (notamment relevant de la compétence ou non de la commune ou de l'intercommunalité).

Les zones à enjeux sont définies par source de bruit (bruit routier, ferroviaire, aérien, industriel).

II.4.2. Bruit routier

Pour le bruit routier, les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires de 68 dB(A) Lden, concernent **8,8% de la population de Val Parisis**, soit 23 886 personnes. Concernant les objectifs de qualité de l'OMS de 53 dB(A) Lden, ce sont **77,9% des habitants, soit 212 652 personnes potentiellement exposées**.

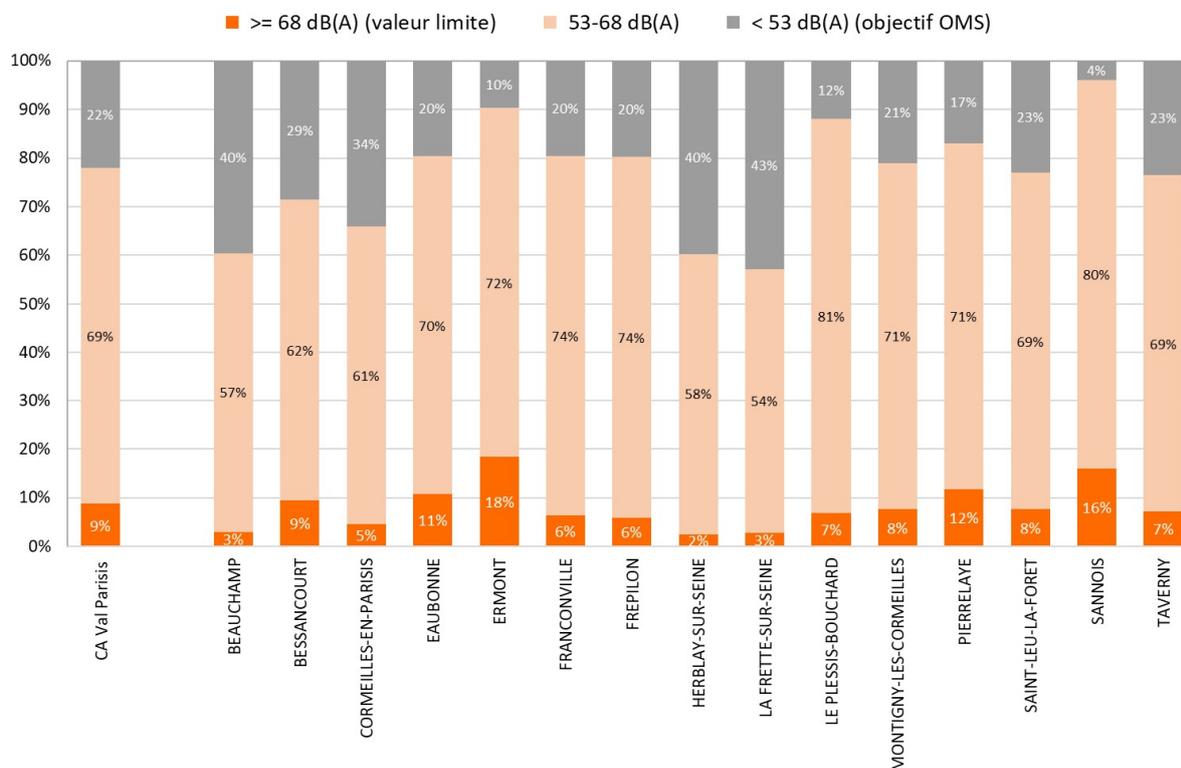
Les communes les plus concernées sont Ermont (18% de la population exposée au-dessus du seuil réglementaire Lden) et Sannois (16%).



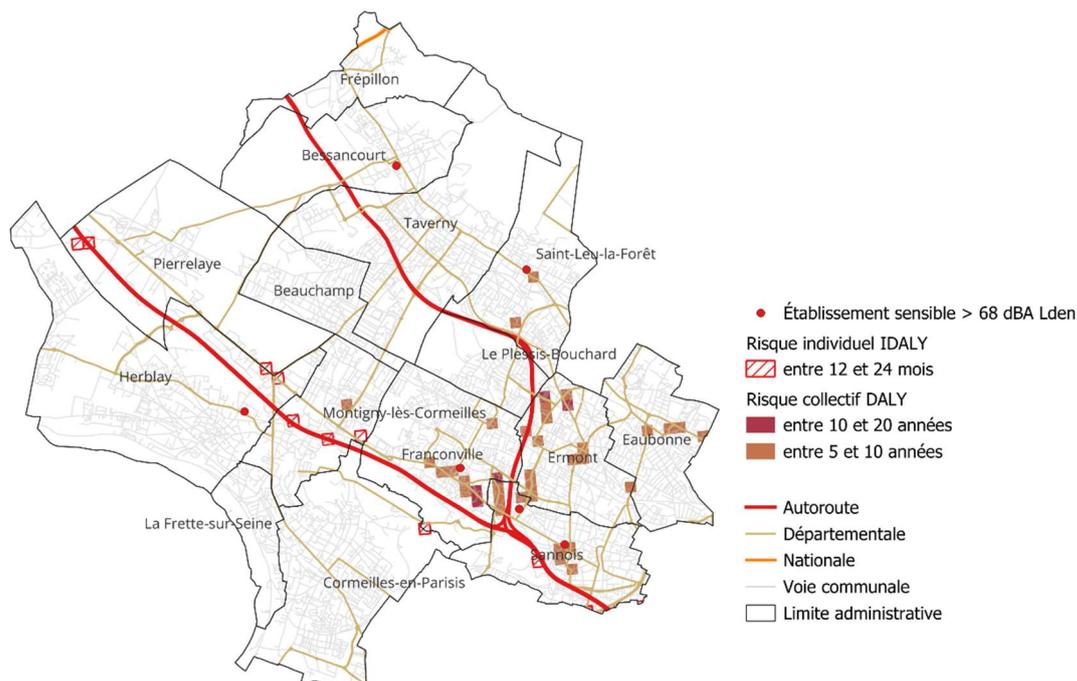
POPULATION AU-DESSUS DE LA RECOMMANDATION DE L'OMS : 212 652 HABITANTS (77,9%)

POPULATION AU-DESSUS DE LA VALEUR LIMITE RÉGLEMENTAIRE : 23 886 HABITANTS (8,8%)

Parts de population exposée au bruit routier (indicateur Lden)



Parts de population exposée par commune pour le bruit routier (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit routier

Sur le territoire 6 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit routier qui excèdent la valeur réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit routier est responsable de 1547 années de vie en bonne santé perdue (DALY), chaque année, au sein de la CA Val Paris.

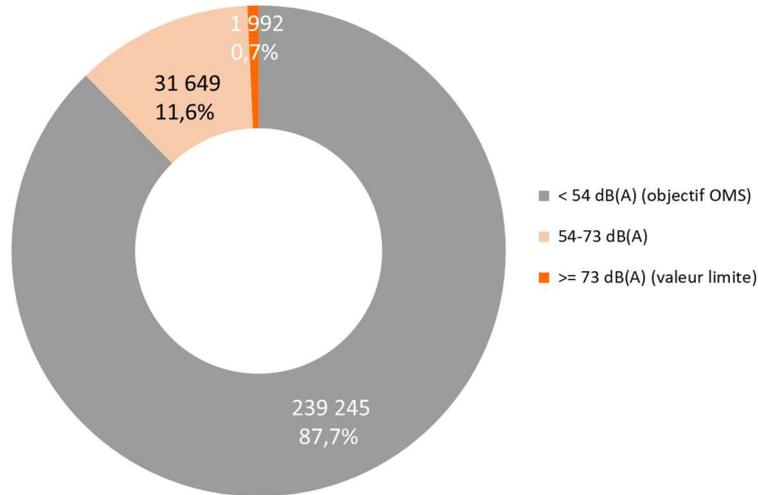
Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente **une moyenne de 5,7 mois de vie en bonne santé perdue** au cours d'une vie entière au sein de la CA Val Paris, du fait de l'exposition au bruit routier.

Les enjeux associés aux fortes expositions sonores générées par la circulation routière en dépassement de seuil concernent principalement les autoroutes A15 et A115, ainsi que les voies départementales D14, D139, D140, D401, D192 et D928.

Secteurs à enjeux routier					
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire(s)	Etablissement sensible en situation potentielle de dépassement	Type habitats
R1	PIERRELAYE	A15	DIRIF	NON	Pavillonnaires et gens du voyage
R2	MONTIGNY-LES-CORMEILLES	A15/D392	CD 95	NON	Pavillonnaires
R3	ERMONT	A115/D506	CD 95	NON	Immeubles collectifs
R4	ERMONT	D401	CD 95	NON	Immeubles collectifs
R5	SAINT-LEU-LA-FORÊT	D139	CD 95	NON	Immeubles collectifs
R6	FRANCONVILLE	D14	CD 95	NON	Immeubles collectifs
R7	FRANCONVILLE	D140	CD 95	NON	Immeubles collectifs
R8	EAUBONNE	D928	CD 95	NON	Immeubles collectifs
R9	SANNOIS	D192	CD 95	NON	Immeubles collectifs

II.4.3 Bruit ferré

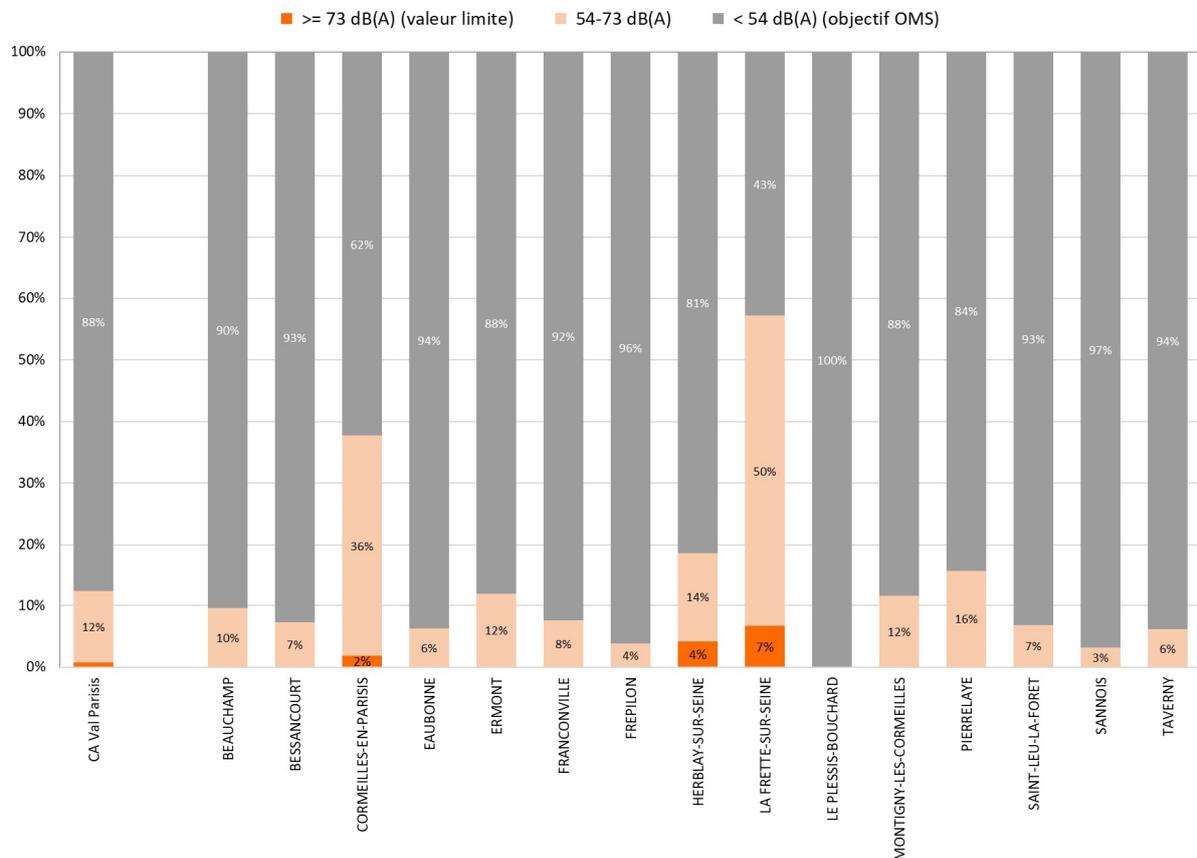
Au sein de la CA Val Parisis, le bruit ferré affecte une partie non-négligeable du territoire, mais représente un enjeu de moindre ampleur que le bruit routier. Les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 68 dBA Lden concernent **0,7% de la population CA Val Parisis**, soit 1992 habitants. Concernant les objectifs de qualité de l'OMS de 54 dBA Lden, ce sont **12,3 % des habitants, soit 33 641 personnes potentiellement exposées**.



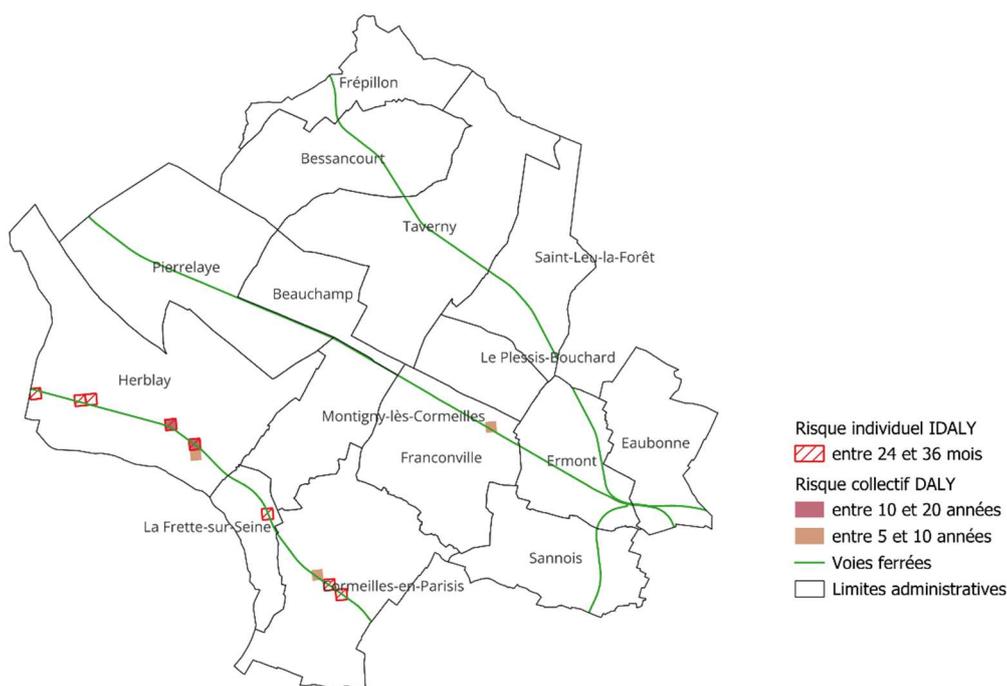
POPULATION AU-DESSUS DE LA RECOMMANDATION DE L'OMS : 33 641 HABITANTS (12,3%)

POPULATION AU-DESSUS DE LA VALEUR LIMITE RÉGLEMENTAIRE : 1 992 HABITANTS (0,7%)

Parts de population exposée au bruit ferroviaire (indicateur Lden)



Parts de population exposée par commune pour le bruit ferroviaire (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit ferroviaire

Aucun établissement sensible n'est exposé au-delà des valeurs limites réglementaires pour le bruit ferré.

En termes d'impacts sanitaires, **le bruit ferroviaire est responsable de 475 années de vie en bonne santé perdue (DALY)**, chaque année, au sein de la CA Val Parisis.

Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente une moyenne de 1,7 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière au sein de l'agglomération, du fait de l'exposition au bruit ferroviaire.

Les enjeux associés aux fortes expositions sonores générées par la circulation ferroviaire en dépassement de seuil concernent, principalement la ligne J du Transilien.

Secteurs à enjeux ferroviaires				
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire(s)	Etablissement sensible en situation potentielle de dépassement
F1	Herblay, La Frette-sur-Seine, Cormeilles-en-Parisis	Ligne J du transilien	SNCF Réseau	non

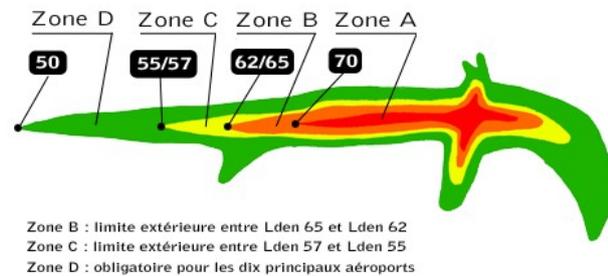
II.4.4. Bruit aérien

Plusieurs documents de référence peuvent être utilisés pour déterminer les secteurs à enjeux 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. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS. La CA Val Parisis est concernée par le PGS de l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle.

- Le Plan d'Exposition au Bruit. 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



Le Plan d'Exposition au Bruit des aéroports et aérodromes du territoire sont listés ci-dessous : PEB de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle.

Le PPBE de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle fait apparaître les configurations de départ et d'atterrissage selon le sens du vent, face à l'Est ou face à l'Ouest.

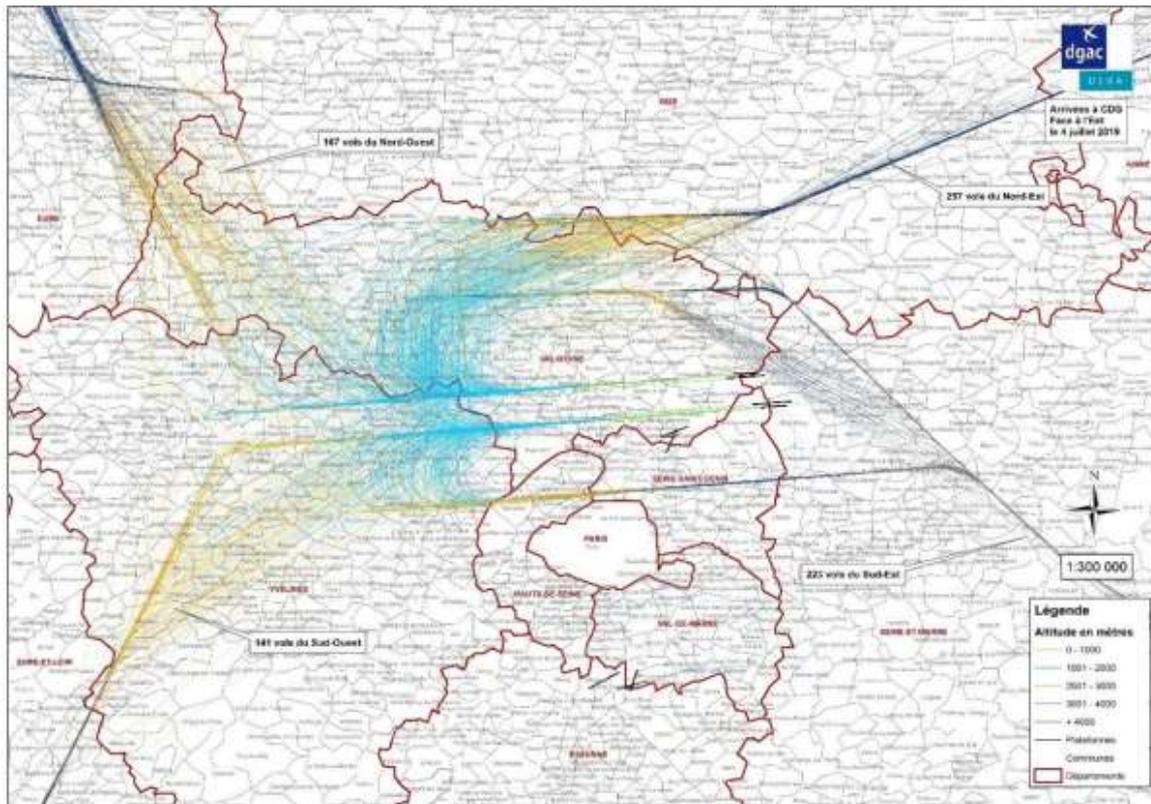
Ce document contribue à l'information du public sur les conditions de survol en région parisienne par les avions en provenance et à destination de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget. À ce titre, il convient de noter que le sens d'utilisation des pistes dépend de la direction du vent. Les pistes de ces aéroports étant d'orientation générale Est/Ouest, le document présente les cartes de survol pour une journée en configuration face à l'Est et une journée en configuration face à l'Ouest.

En configuration "Est", les avions atterrissent et décollent face à l'Est, face au vent.

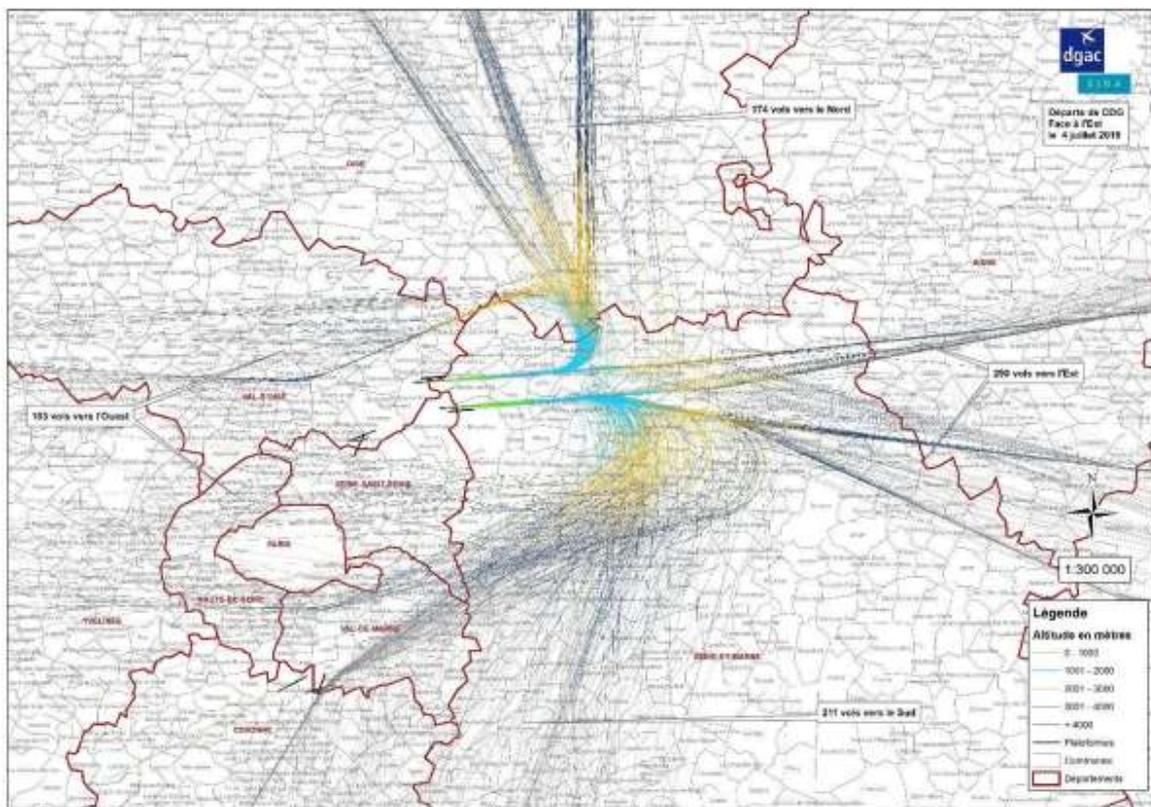
En configuration "Ouest", les avions atterrissent et décollent face à l'Ouest, face au vent.

Dans ce document, cinq tranches d'altitudes ont été fixées :
 de 0 à 1000 m, de 1001 à 2000 m, de 2001 à 3000 m, de 3001 à 4000 m et au-dessus de 4000 m.

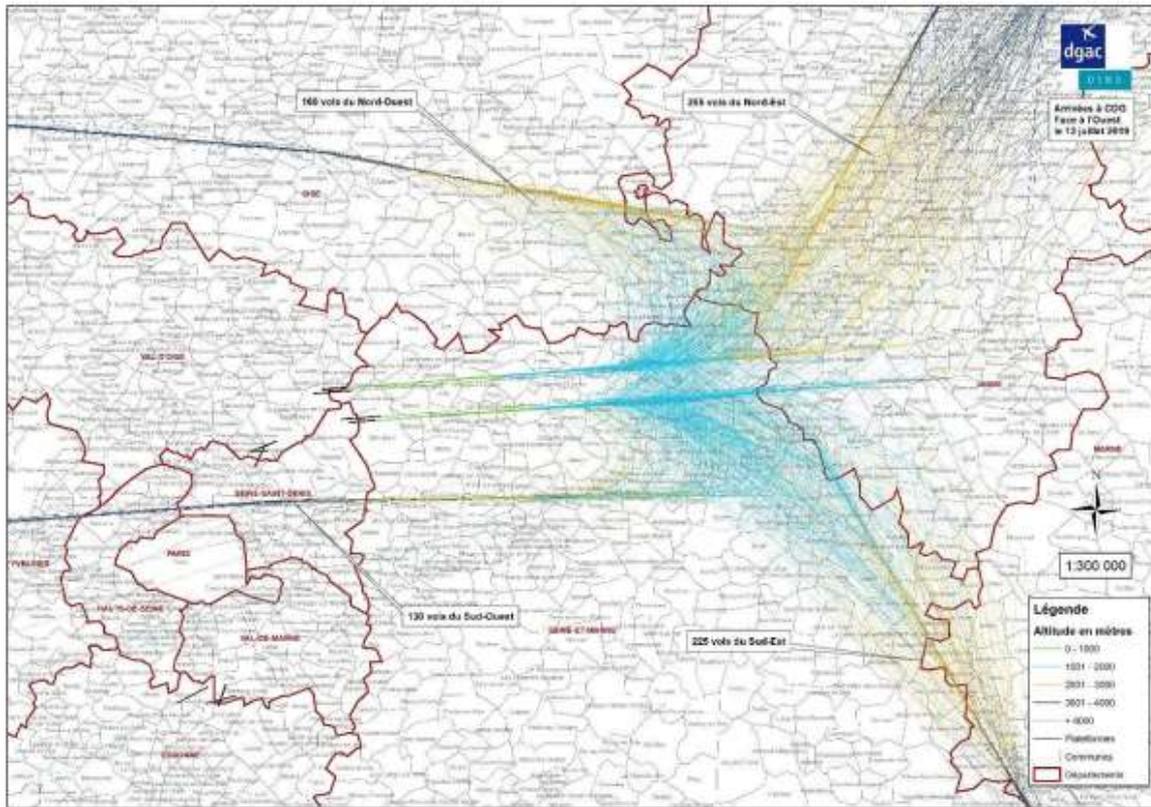




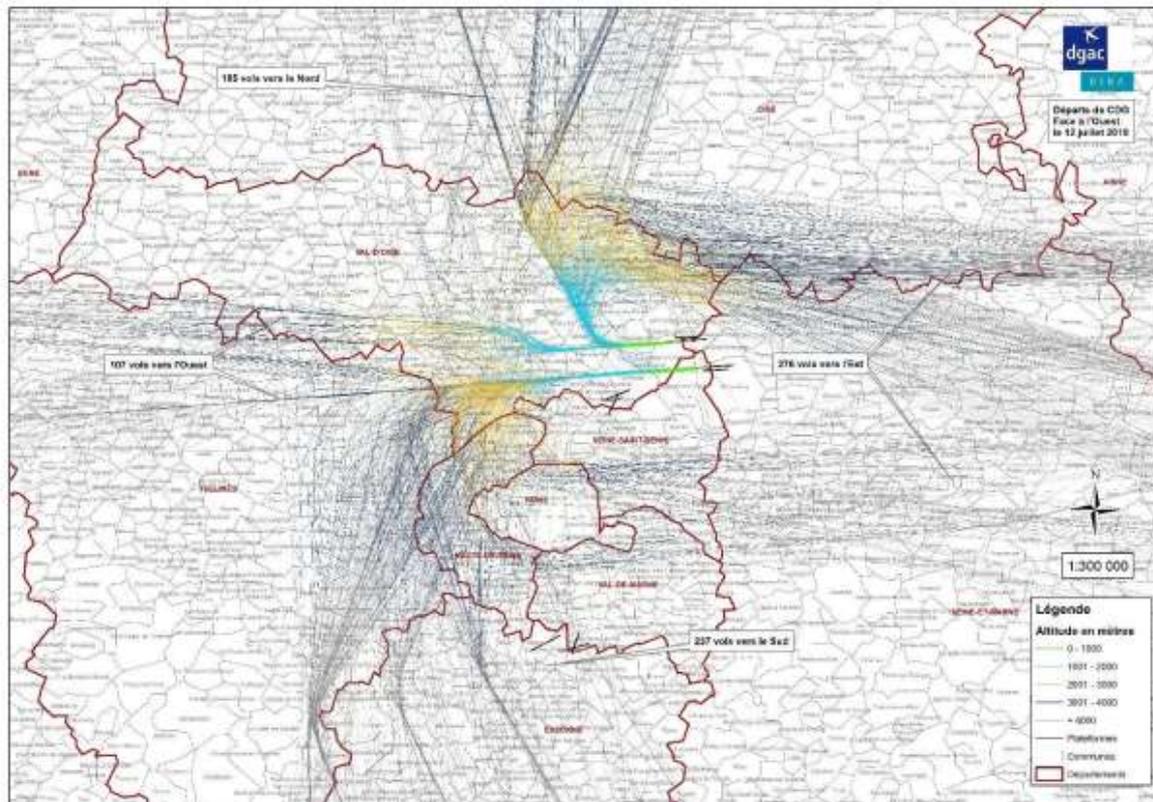
Arrivées Paris-Charles-de-Gaulle configuration face à l'est



Départs Paris-Charles-de-Gaulle configuration face à l'est



Arrivées Paris-Charles-de-Gaulle configuration face à l'ouest



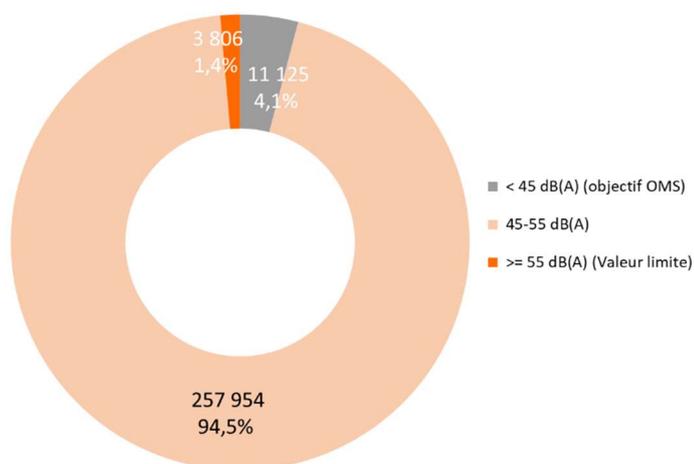
Départs Paris-Charles-de-Gaulle configuration face à l'ouest

Les cartes stratégiques de bruit de chacun des trois grands aéroports franciliens (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget) ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Ces cartes ont été complétées par Bruitparif (voir diagnostic acoustique) par la modélisation des niveaux de bruit en dessous des seuils de représentation obligatoire fixés par la Commission européenne. Ce travail d'extrapolation a également été mis en œuvre par Bruitparif pour l'ensemble des aérodromes franciliens dotés d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

La synthèse de ces documents fait apparaître deux zones soumises au bruit aérien sur le territoire de Val Parisis :

- Eaubonne (secteur sud)
- Le reste du territoire (sauf Frépillon)

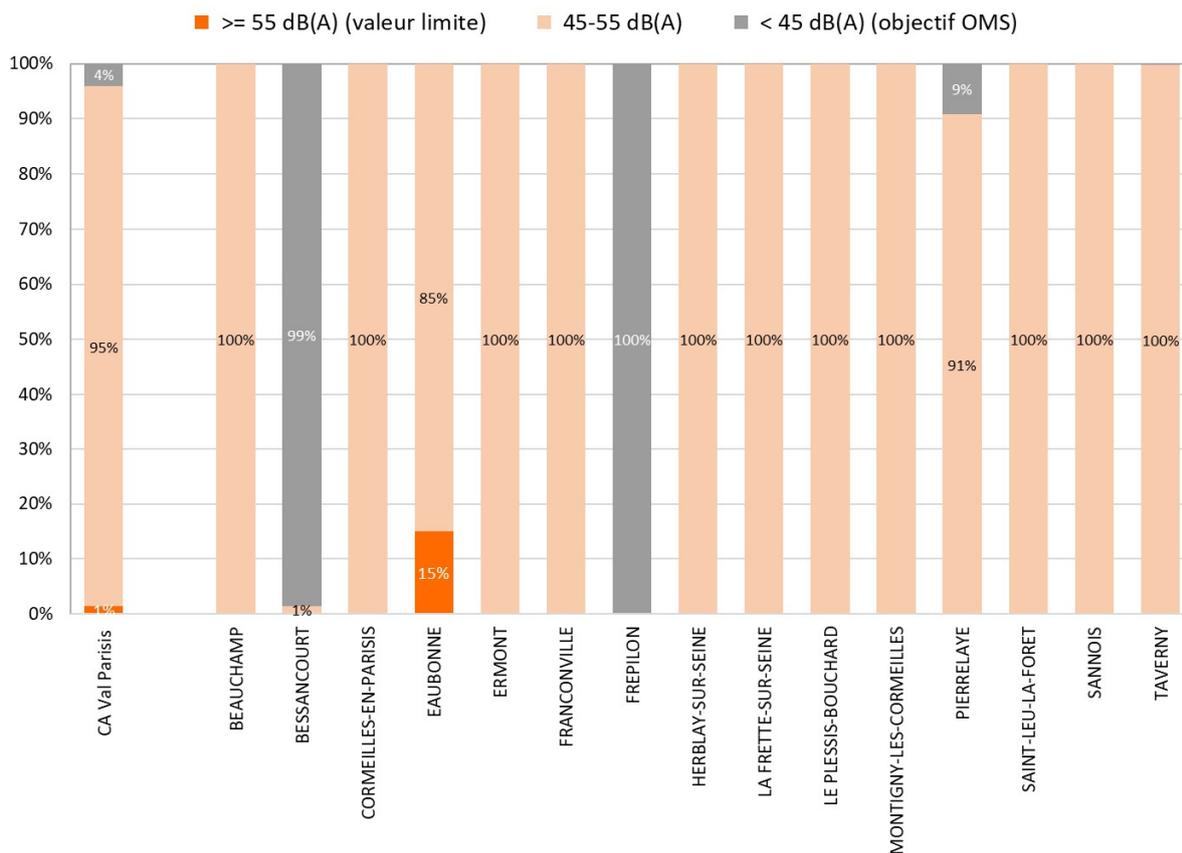
Au sein de la CA Val Parisis, le bruit aérien est un enjeu répandu sur l'ensemble du territoire. Les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 55 dBA Lden, concernent 1,4% de la population de Val Parisis, soit 3 806 habitants. Concernant les objectifs de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden, ce sont 95,9% des habitants, soit 261 760 personnes potentiellement exposées.



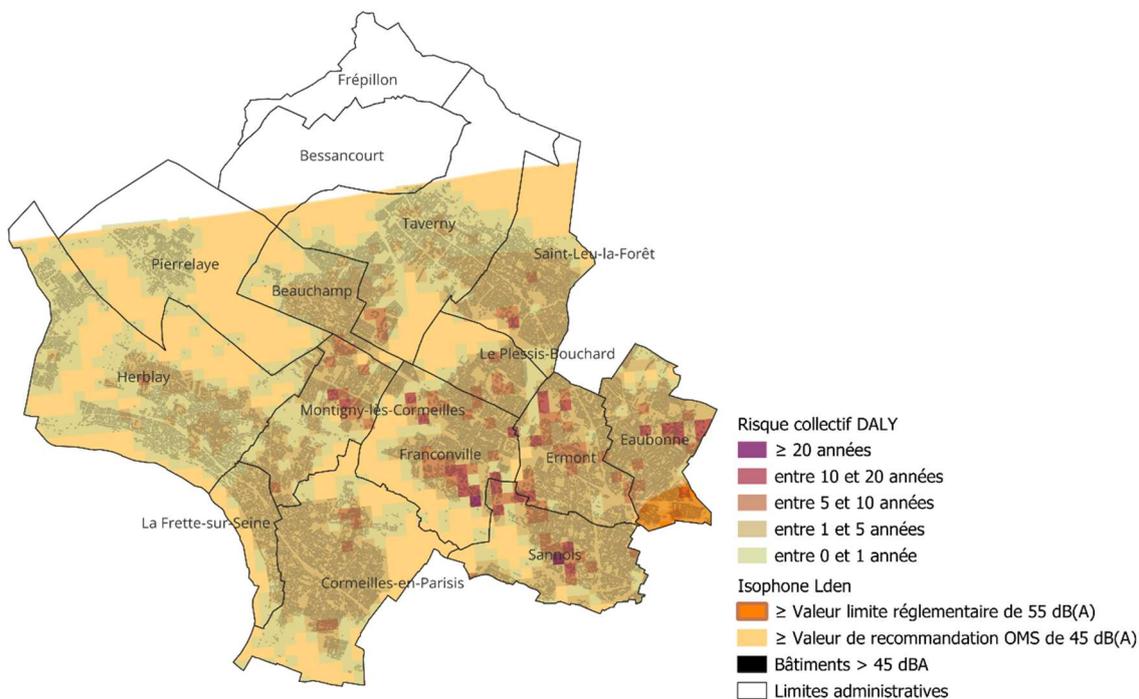
POPULATION AU-DESSUS DE LA RECOMMANDATION DE L'OMS : 261 760 HABITANTS (95,9%)

POPULATION AU-DESSUS DE LA VALEUR LIMITE REGLEMENTAIRE : 3 806 HABITANTS (1,4%)

Parts de population exposée au bruit aérien (indicateur Lden)



Parts de population exposée par commune pour le bruit aérien (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit aérien

Aucun établissement sensible n'est exposé à un dépassement de la valeur réglementaire de 55 dBA selon l'indicateur Lden.

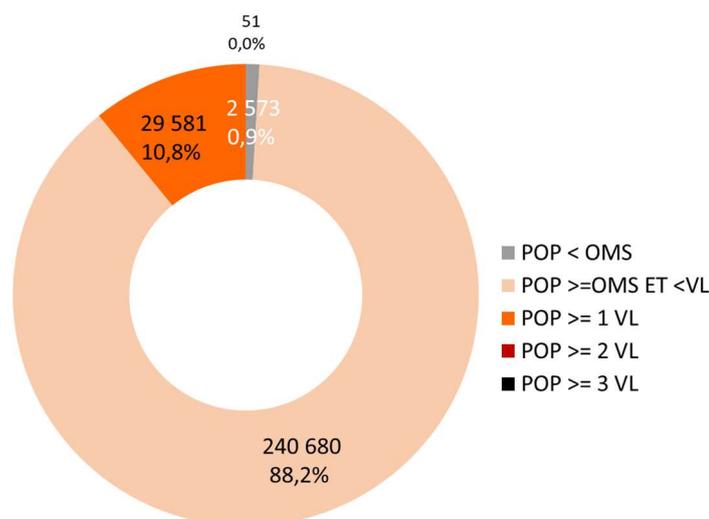
En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 2 846 années de vie en bonne santé perdue chaque année (DALY) au sein de la CA Val Parisis.

Rapporté à l'individu (I-DALY), cela représente une moyenne de 10,4 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière au sein de la CA Val Parisis, du fait de l'exposition au bruit aérien.

Secteurs à enjeux aérien				
N°	Communes	Infrastructure	Gestionnaire	Dépassement des seuils de référence
A1	Eaubonne (secteur sud)	Aéroport Paris-CDG	ADP	>= Valeur Limite de 55 dBA Lden
A2	Eaubonne, Ermont, Sannois, Franconville, Le Plessis-Bouchard, Saint-Leu-la-Forêt, Taverny, Beauchamp, Montigny-lès-Cormeilles, Cormeilles-en-Parisis- La Frette-sur-Seine- Herblay- Pierrelaye	Aéroport Paris-CDG	ADP	>= Objectifs de l'OMS de 45 dBA Lden

II.4.5. Situations de multi-exposition

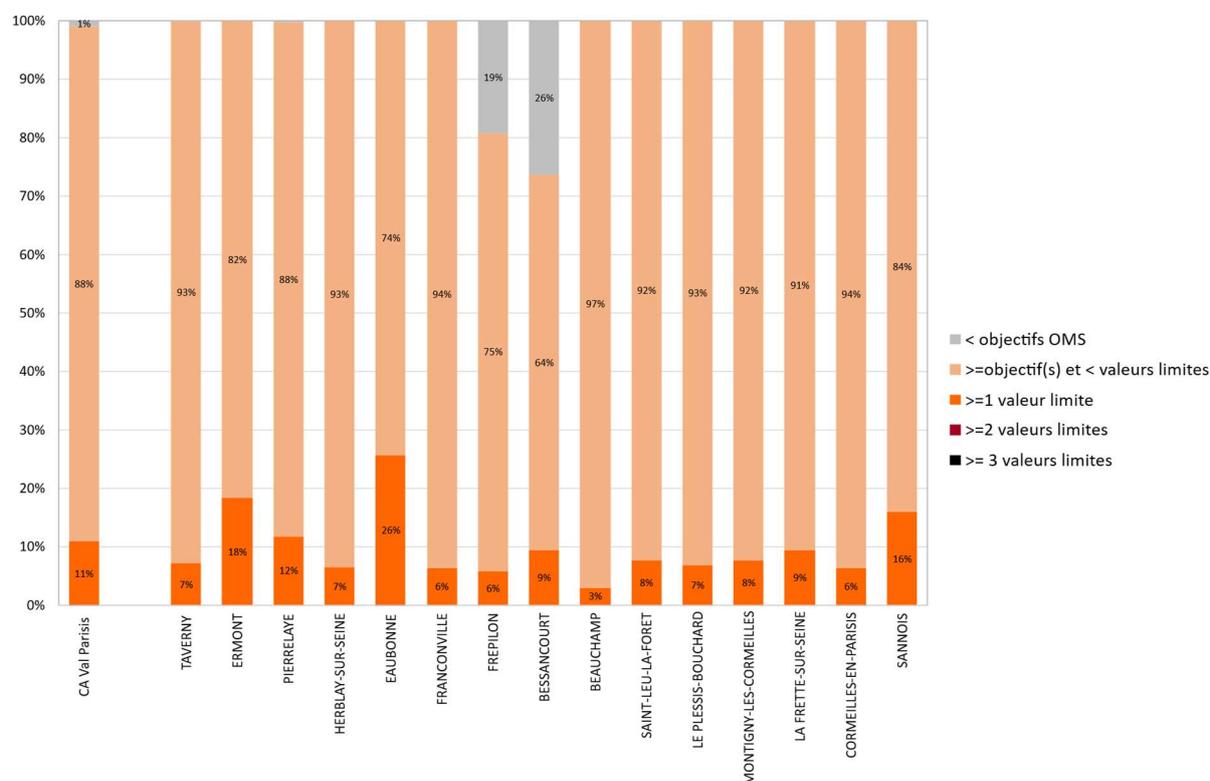
Les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires du bruit des transports, concernent 10,9% de la population de Val Parisis, soit 29 633 personnes. Toutes sources sonores des transports confondues, ce sont 99,1% des habitants, soit 270 313 personnes potentiellement exposées au-dessus des objectifs de qualité de l'OMS.



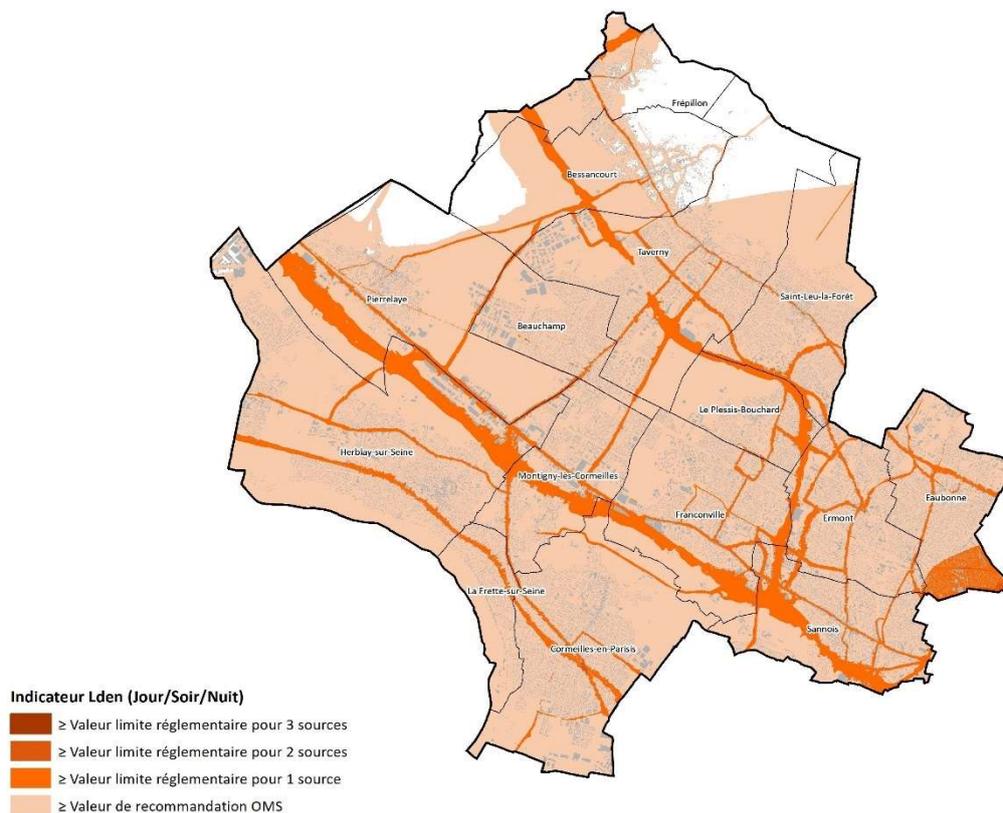
Parts de population, par commune, exposée à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)

Indicateur Lden	Population	< objectifs OMS	>=objectif(s) OMS < valeurs limites	>= une seule valeur limite				>= deux valeurs limites				>= trois valeurs limites
				Route	Fer	Air	Total	Route/Fer	Route/Air	Fer/Air	Total	
CA VAL PARISIS	272 885	2 573	240 680	23 835	1 957	3 789	29 581	35	17	-	51	-
TAVERNY	26 288	32	24 370	1 886	-	-	1 886	-	-	-	-	-
ERMONT	29 273	0	23 888	5 378	-	7	5 385	-	-	-	-	-
PIERRELAYE	8 176	24	7 184	966	2	-	968	-	-	-	-	-
HERBLAY-SUR-SEINE	29 093	0	27 172	696	1 224	-	1 920	-	-	-	-	-
EAUBONNE	25 232	0	18 733	2 700	-	3 782	6 482	-	17	-	17	-
FRANCONVILLE	36 099	0	33 812	2 287	-	-	2 287	-	-	-	-	-
FREPILON	3 293	634	2 466	193	-	-	193	-	-	-	-	-
BESSANCOURT	7 146	1 884	4 585	678	-	-	678	-	-	-	-	-
BEAUCHAMP	8 693	0	8 435	258	-	-	258	-	-	-	-	-
SAINT-LEU-LA-FORET	15 591	0	14 391	1 200	-	-	1 200	-	-	-	-	-
LE PLESSIS-BOUCHARD	8 232	0	7 665	567	-	-	567	-	-	-	-	-
MONTIGNY-LES-CORMEILLES	20 915	0	19 298	1 618	-	-	1 618	-	-	-	-	-
LA FRETTE-SUR-SEINE	4 681	0	4 240	129	312	-	442	-	-	-	-	-
CORMEILLES-EN-PARISIS	23 896	-	22 377	1 066	418	-	1 484	35	-	-	35	-
SANNOIS	26 276	0	22 064	4 213	-	-	4 213	-	-	-	-	-

Population par plages par commune exposée aux valeurs de références et cumul, indicateur Lden.



Parts de population, par commune, exposée à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs exposés à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)

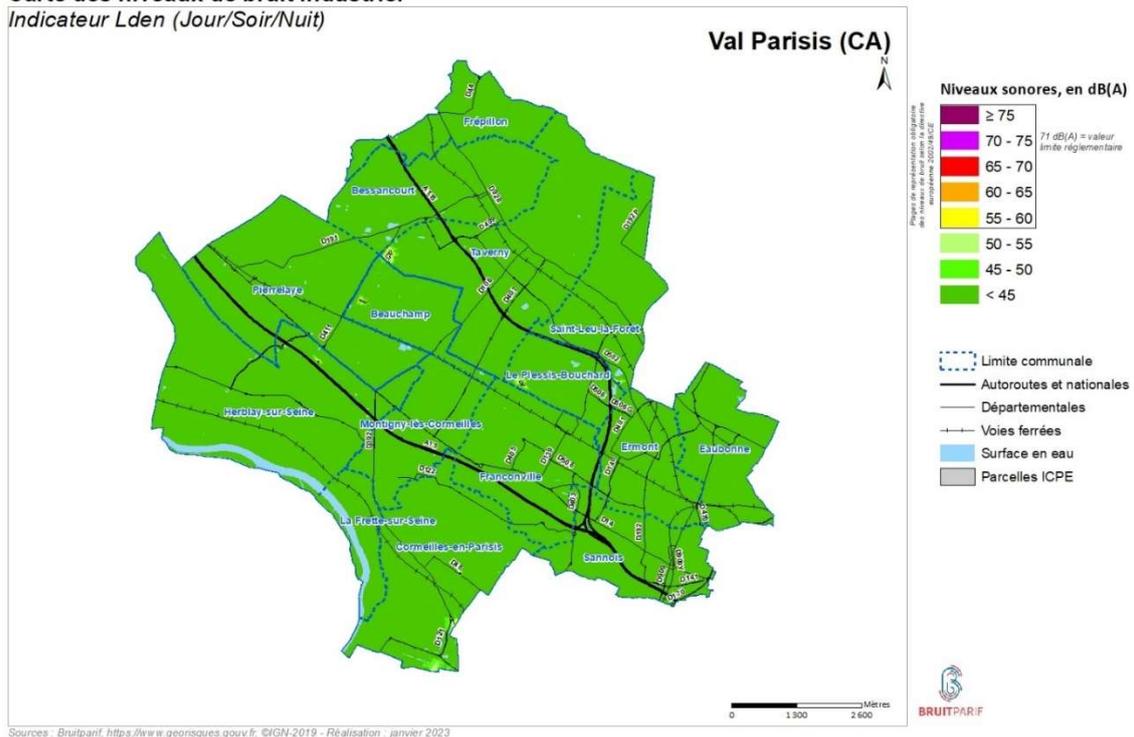
En termes d'impacts sanitaires, l'exposition à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports est responsable de 4 868 années de vie en bonne santé perdue (DALY), chaque année, au sein de la CA Val Parisis.

Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente une moyenne de 17,9 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière au sein de la CA Val Parisis, du fait de l'exposition à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports.

II.4.6. Bruit industriel

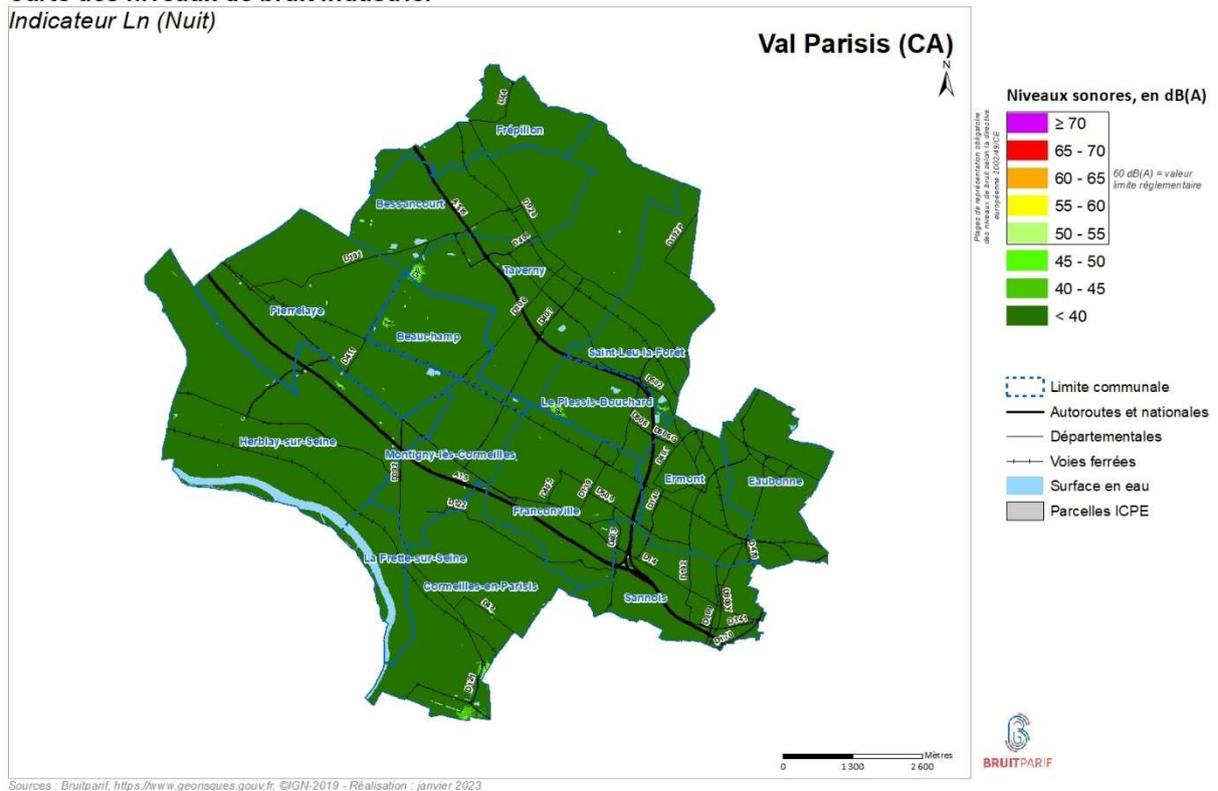
Aucun habitant de Val Parisis n'est exposé à des niveaux de bruit industriels supérieurs aux valeurs limites réglementaires (55 dBA Lden et 50 dBA Ln). Aucun établissement sensible n'est exposé.

Bruit industriel
Carte des niveaux de bruit industriel
 Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Cartographie d'exposition au bruit industriel (indicateur Lden)

Bruit industriel
Carte des niveaux de bruit industriel
 Indicateur Ln (Nuit)



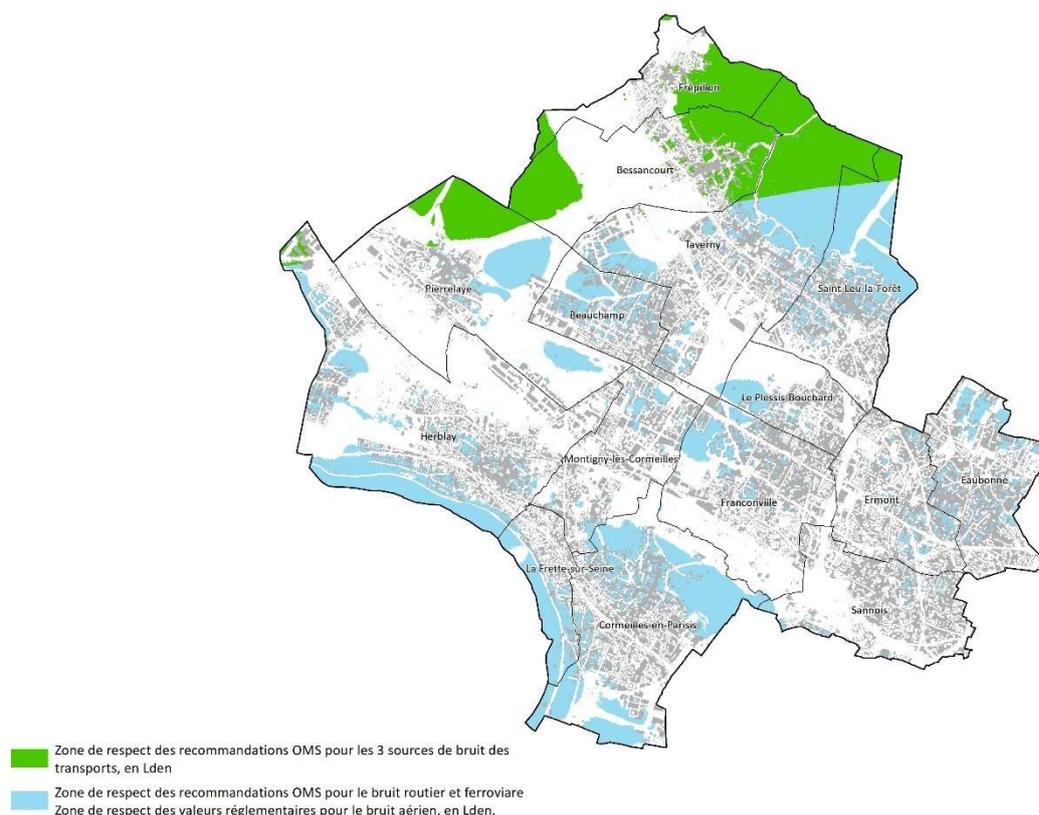
Cartographie d'exposition au bruit industriel (indicateur Ln)

II.4.7. Zones calmes

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 ». Il y a donc une distinction à effectuer entre zone calme (critère acoustique respecté) et zones à valoriser ou à protéger (zone à potentialité mais exposée au bruit). Si un niveau de bruit moyen à ne pas dépasser, à définir, peut être choisi comme critère de base dans la notion de zone calme, sa définition fait également appel à d'autres caractéristiques, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques, comme son ouverture au public, sa qualité paysagère, l'absence de circulation de véhicules motorisés, la présence de lieux propices au ressourcement, la facilité d'accessibilité et le confort.

Concernant le niveau d'exposition au bruit, les secteurs du territoire qui respectent les recommandations de l'OMS pour le bruit des transports sont des secteurs que l'on peut qualifier de calmes, sous réserve toutefois de vérifier qu'ils ne sont pas soumis à des nuisances sonores issues d'autres sources (industrielles, chantiers, activités commerciales...).

Ces secteurs sont représentés sur la carte ci-dessous en vert. Les secteurs qui respectent, quant à eux les recommandations de l'OMS en matière de bruit des transports terrestres, mais qui excèdent l'objectif de qualité pour le bruit aérien (sans dépasser la valeur limite réglementaire) sont représentés quant à eux en bleu/vert.



Cartographie de moindre exposition au bruit routier, ferroviaire et aérien (indicateur Lden)

III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées

III.1. Actions sur le bruit routier

III.1.1. Traitement des zones à enjeux du réseau national

RAPPEL REGLEMENTAIRE

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

En conséquence, le recueil des informations à inclure dans le PPBE d'agglomération s'est appuyé sur les contenus des différents PPBE des gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration. Certains gestionnaires ont également fourni une contribution détaillée qui a pu être incorporée au contenu de ce PPBE, à la suite de la demande écrite qui avait été faite par la collectivité.

Les services des **Directions Départementales de Territoires** ont la charge de l'élaboration du PPBE de quatrième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence.

Le projet de PPBE du Val d'Oise des grandes infrastructures de transport terrestre de l'État de 4^e échéance a fait l'objet d'une consultation du public entre le 28 novembre 2024 et le 27 janvier 2025.

Par ailleurs, en réponse au courrier de la CA Val Parisis, la DIRIF a fourni une contribution détaillée sur la liste des Points Noirs du Bruit, concernant les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années. Aucune action n'est prévue sur le réseau routier national sur le territoire de Val Parisis dans le PPBE en cours de révision.

Actions de MAITRISE DU BRUIT Routier du réseau national réalisées depuis 10 ans

Type d'action	Gestionnaire	Nom de la voie	Action réalisée	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Réfection des chaussées	DIRIF	A115 (Le Plessis-Bouchard, Ermont, Franconville)	Pose d'enrobés phoniques sur 3,5 km de l'A115 au niveau du Plessis-Bouchard, Franconville et Ermont (entre PR1 et PR 5) dans les deux sens de circulation	12 000 habitants	2018	1M€ TTC
Réfection des chaussées	DIRIF	A15 (Sannois)	Pose d'enrobés phoniques sur 2 km de l'A15 au niveau du d'Argenteuil et Sannois (entre PR 6 au PR 8) dans les deux sens	4 000 habitants	2019-2020	2,2M€ TTC
Gestion du bruit lors des travaux	DIRIF	Toutes	La DIRIF met en place dans ses cahiers des charges, selon l'impact et l'importance des travaux, un ensemble de dispositifs de fonctionnement du chantier, qui lui paraît suffisantes pour limiter les nuisances causées aux riverains			
Expérimentation de la baisse de vitesse	DIRIF	A115 (Le Plessis-Bouchard, Ermont Franconville)	La DiRIF procède à des expérimentations de réduction de la VMA sur certaines sections sur son réseau routier. Ces expérimentations permettront d'étudier les impacts de la réduction permanente de vitesses avant de l'étendre éventuellement à d'autres sections. Dans le périmètre de l'agglomération Val Parisis, l'A115 a été choisie pour expérimenter une réduction de la VMA : Réduction expérimentale de la vitesse maximale 110 km/h à 90 km/h depuis juillet 2016		Depuis 2016	
Inspection des écrans acoustiques existants	DIRIF	Toutes	Le parc des écrans acoustiques sur le réseau routier national de la DiRIF est vieillissant avec certains écrans ayant plus de 30 ans. Afin d'assurer ses prérogatives de gestionnaire de son patrimoine routier, la DiRIF réalise actuellement une étude sur la remise en état des écrans acoustiques sur son réseau routier. La surveillance du parc des écrans permettra d'appréhender la sécurité des automobilistes et des éventuels riverains. Dans cette perspective, une inspection de l'état des écrans est en cours, qui permettra par la suite de programmer les actions d'entretien et de réparation nécessaire. La remise en état pourra être réalisée soit au niveau structurel soit au niveau des performances acoustiques. La priorité sera donnée à la remise en état physique au détriment de la performance acoustique. Les principales causes des pathologies rencontrées des écrans acoustiques sont : - avaries ponctuels : accident, chute d'arbres, ... - vieillissement - vandalisme - environnement agressif : projection d'eau, de sel, vandalisme, mode d'entretien Actuellement sur le périmètre de l'agglomération de Val Parisis, aucun écran acoustique inspecté n'a été identifié suffisamment dégrader au point de remettre en cause ni sa stabilité structurelle ni ses performances phoniques.			
Zones de bruit critique et bâtiments sensibles	DIRIF	A15 (Montigny-lès-Cormeilles)	Un diagnostic acoustique a été réalisé en 2020 au niveau de Montigny-lès-Cormeilles le long de l'A15. Cette étude a permis d'identifier 6 PNB avérés pour lesquels des travaux d'isolation de façades pourront être proposés aux habitants concernés.		2020	11 000 €

III.1.2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental

En sa qualité de gestionnaire d'infrastructures routières, le Département du Val d'Oise a été sollicité pour apporter un éclairage sur les actions mises en œuvre depuis 10 ans et à mettre en œuvre dans les 5 prochaines années.

Le PPBE du Département du Val d'Oise de 3^e échéance (2022 – 2026) a été consulté. Le PPBE de 4^e échéance est en cours d'élaboration par les services départementaux.

Actions de MAITRISE DU BRUIT Routier du réseau départemental réalisées et/ou programmées

Type d'action	Description	Impact acoustique	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Résorption du bruit dans les zones prioritaires	Mise en place d'une enveloppe budgétaire spécifique pour résorber l'exposition des bâtiments sensibles et des logements exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs limites. Travaux de façades.	L'isolation de façade doit apporter un objectif d'isolement minimal aux bruits extérieurs de 30 dB(A) au minimum (pour les logements dont le permis de construire a été déposé après le 1er janvier 1996).	2021-2025	7,7M€ sur 5 ans pour tout le territoire du Val d'Oise
Réduction du bruit à la source RD	Réduction de la vitesse à 80km/h sur les axes départementaux	1 à 1,5dB(A) de gain acoustique	Depuis le 01/07/2018	
Réduction du bruit à la source RD	Renouvellement de la couche de roulement, pose d'enrobés phoniques : 6744 mètres linéaires traités répartis sur les communes de Beauchamp, Cormeilles-en-Parisis, Ermont, Eaubonne, La Frette-sur-Seine, Montigny-lès-Cormeilles, Pierrelaye et le Plessis-Bouchard		2021-2023. Action programmée en continu	
Réduction du bruit à la source RD	Mise en œuvre du Plan vélo départemental : <ul style="list-style-type: none"> • RD14 Pierrelaye - St Ouen l'Aumône pour la création d'une piste cyclable entre la sortie de Pierrelaye et le nouveau quartier de "Liesse II" de Saint-Ouen-l'Aumône en 2021 : 501 498 € HT soit 601 797€ • RD14 Sannois : Aménagement d'un itinéraire entre la rue Georges Risler et le carrefour RD14/RD192 en 2022 : 211 495 € HT soit 253 794 € TTC • RD14 Pierrelaye - Herblay-sur-Seine : création d'une piste cyclable sur la RD 14 entre les deux giratoires de la RD411 en 2022 : 390 200 € HT soit 468 240€ TTC • RD106 Taverny : création d'une piste cyclable rue d'Herblay entre la rue de Saint Prix et l'Avenue de Verdun en 2021 : 239 953.34 €HT, soit 287 944.01 €TTC. • RD 122 Cormeilles-en-Parisis : création d'une voie verte éclairée le long de la route stratégique en 2024 : 2 300 000€ HT / 2 900 000€ TTC 		Plan vélo approuvé en 2019	4 511 775 € TTC 754 759 € de subventions aux communes

	<ul style="list-style-type: none"> • Subventions aux communes dans le cadre du dispositif Val d'Oise Territoires pour 29 projets en faveur des mobilités douces répartis dans 9 communes. 			
Partager la connaissance sur le bruit et sensibiliser les valdoisiens	Mise en valeur des espaces de qualité sonores en gestion départementale et actions d'amélioration de la connaissance et de sensibilisation de la population, en particulier programme éducatif à destination des collégiens		En continu	

III.1.3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes et la CA Val Parisis

Pour recueillir le détail des actions réalisées, au cours des dix dernières années et à venir au cours des cinq prochaines années, visant à réduire ou prévenir le bruit routier sur le réseau communal, un questionnaire a été envoyé par la CA Val Parisis aux gestionnaires. Les communes de Pierrelaye, Montigny-lès-Cormeilles, Le Plessis-Bouchard, La Frette-sur-Seine, Frépillon, Herblay-sur-Seine, Sannois, Bessancourt, Saint-Leu-La-Forêt ont répondu au questionnaire.

Six catégories d'actions sur le bruit routier étaient proposées :

- Actions de maîtrise du trafic routier
- Actions sur les vitesses de circulation
- Changement de revêtements de chaussée
- Actions de limitation de la propagation du bruit routier
- Opérations de traitement acoustique des façades
- Autres actions pouvant avoir un effet sur l'environnement sonore, par exemple sensibilisation des différents publics, lutte contre les comportements inciviques.

Lorsque cela a été possible, la localisation sur le territoire communal, la date de mise en œuvre et éventuellement le coût et le bénéfice en personnes ou en décibels ont été renseignés.

Les tableaux ci-dessous intègrent les principales actions qui ont été signalées, comme mise en œuvre par les gestionnaires. Les actions conduites ou programmées par la CAVP ont également été intégrées. Ces tableaux ne peuvent prétendre à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place ou programmées sur le territoire de la CA Val Parisis pendant la période considérée.

Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER mises en œuvre depuis 2014 et/ou programmées						
Type d'action	Commune/Gestio nnaire	Nom de la voie	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel)	Frépillon	Toute la commune	Interdiction d'accès au plus de 3,5T			
	La Frette-sur-Seine	Toute la commune	Interdiction d'accès aux poids lourds			
	Le Plessis-Bouchard	Rue du Docteur Calmette, Rue Jean Jaurès, Rue Pierre Curie, Rue André Guillaumie, Rue Edmond Rostand, Rue Coquelin, Rue Gambetta, Rue de la Fontaine, Rue Lavoisier, section de l'Avenue, Jean Moulin, Rue Aristide Briand, Rue Michel Rivière.	Restriction de circulation des poids lourds		Juin 2021	500 €
	Montigny-lès- Cormeilles	Une trentaine de voies	Reprise de tous les arrêtés relatifs à l'interdiction de circuler pour les plus de 3,5 tonnes		2022	
	Montigny-lès- Cormeilles	Allée piétonne face à l'espace Nelson-Mandela (parvis Picasso) Stade du bois Barrais Allées Braque et Matisse Impasse de la carrière	Restriction d'accès aux engins motorisés		2019 2023 2021 2021	
	Bessancourt	Centre-bourg	Fermeture de la Grande rue Déminéralisation des parkings Restriction d'accès aux véhicules motorisés Installation de GBA		Décembre 2023	
	Taverny	Toute la commune exceptée la ZAC	Restriction d'accès pour les plus de 3,5 tonnes		Février 2024	

	Saint-Leu-La-Forêt	Toute la commune	Arrêté municipal réglementant la circulation et le stationnement des plus de 3,5T			
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	CA Val Parisis / Ile-de-France Mobilité	Tout le territoire	Mise en place du nouveau réseau de bus au 1 ^{er} août 2025, avec remplacement progressif de la flotte par des bus GNV		1 ^{er} août 2025	
	CA Val Parisis	Herblay-sur-Seine, Ermont, Cormeilles-en-Parisis, La Frette sur Seine	4 lignes de bus locales Citéval. Marché renouvelé fin 2025 avec un objectif de flotte plus propre		Fin 2025	
	Herblay-sur-Seine / CA Val Parisis	Quartier des Bayonnes (prolongement du circuit nord et nouveaux arrêts) Quai du Génie (prolongement du circuit sud et nouveaux arrêts)	Evolution des tracés des CITEVAL sur la commune pour "couvrir les zones blanches BUS"		2022	
	Taverny	Passerelle chemin des Ecouardes	Site propre Ecouardes à venir		2026	
	Sannois	Place du Général Leclerc	Bus marché pour les seniors			
Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités hybrides/électriques	La Frette-sur-Seine		Acquisition de véhicules électriques et hybrides (1 kangoo et 2 clio)			90 000 €
	Le Plessis-Bouchard		Location d'un véhicule électrique pour le portage des repas		2020	11 000 €/an
	Pierrelaye		Achat de 2 véhicules hybrides et 4 véhicules électriques	50% d'émissions de bruit en moins	2018 - 2024	
	Montigny-lès-Cormeilles		Renouvellement du matériel : sur 70 véhicules : 5 utilitaires et 6 véhicules électriques ; 1 véhicule hybride. Le renouvellement se fait au maximum en électrique			
	Herblay-sur-Seine		Mutation du parc (VL) vers des motorisations hybrides ou électriques : 18 électriques 7 hybrides			
	Sannois		Acquisition de 6 véhicules électriques			
	Saint-Leu-La-Forêt		Acquisition d'un véhicule électrique et location longue durée de 4 autres			

	Taverny		Acquisition de 9 véhicules utilitaires légers et 9 véhicule particuliers, 1 scooter électrique, 3 vélos à assistance électrique, 1 balayeuse électrique et 5 véhicules hybride. Il est prévu de remplacer 3 véhicules thermiques par des véhicules électriques par ans.		Depuis 2013	
	CAVP		13 véhicules électriques + 2 hybrides – Acquisition programmée de 4 VE supplémentaires en 2025.			
Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters)	Sannois		Distribution de kits de sécurité pour les cyclistes ayant acquis un VAE (valeur de 80€/kit)			
	CAVP		Mise en place d'une aide à l'acquisition de VAE + vélos cargots + vélos pliants à hauteur de 100 € maximum en complément de l'aide d'IDFm (maximum 500 € d'aide)			
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.)	La Frette-sur-Seine	Toute la commune	Plan communal d'aménagement cyclable		2025 – 2030	1 015 000 €
	Le Plessis-Bouchard	Chaussée Jules César au niveau de la traversée de la plaine agricole. Et Chemin rural n°13 dit du petit boissy	<u>Prévisions</u> : projet de création d'une piste cyclable et d'une voie verte travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération. <u>Réalisées</u> : création de pistes cyclables sur une section de la rue Pasteur RD 139, travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département.		Prévisions : 2024 / 2025 Réalisation : 2015 / 2016	
	Montigny-lès-Cormeilles	22 voies en contresens cyclable (4660 ml), 3 voies vertes et 4 pistes cyclables (2420 ml)	Mise en place du schéma directeur cyclable (contre-sens cyclable, piste cyclable et zone de rencontre)		2023	
	Pierrelaye	Toute la commune	Développement d'un plan cyclable triennal sur l'ensemble de la commune de 2024 à 2027		2024 - 2027	
	Sannois	Toute la commune	Plan vélo en cours de réalisation, avec itinéraires cyclables, stationnement vélo, stations de réparation			
	Herblay-sur-Seine	Toute la commune	Mise en application du plan vélo triennale 1 : 2021/2024 - 20 km d'itinéraires - 590 stationnements vélos - 30 stationnements trotinettes - 3 stations de réparations triennale 2 : 2025/2027 - Renforcement du réseau cyclable - Marquage au sol - Jalonnement - Sensibilisation		2021/2027	triennale 1 : 2021/2024 2.127.697€ triennale 2 : 2025/2027 1.495.000€

	Saint-Leu-La-Forêt	Rue Michelet Rue Jean Jaurès	Réalisation de 3 tronçons d'itinéraires cyclables		2019 - 2024	
	Bessancourt		Nouvelle voirie au sein de l'écoquartier: voie verte, rue partagée, piste cyclable... Projet de liaison entre Taverny et Bessancourt Fermeture de la Grande rue			
	Taverny		17 tronçons d'aménagements cyclables réalisés Déploiement des stationnement vélos et trottinettes aux abords des écoles et des complexes sportifs			
	CAVP	Pierrelaye Herblay-sur-Seine Beauchamp Taverny Saint-Leu-La-Forêt Ermont Eaubonne La Frette-sur-Seine	Plan vélo communautaire, qui sera réactualisé en 2025. Itinéraires cyclables réalisés : chaussée Jules César (1700ml), voie verte Le Plessis-Bouchard, tronçons de parcs d'activités, accès à l'Aquaval... Stationnement vélo en consignes dans 8 gares et 3 en prévision en 2025. Fonds de concours aux communes sur la période du plan vélo (2019 - 2025)			
Autres actions : soutien à la mobilité électrique	SIGEIF / CAVP	Tout le territoire	Programme de déploiement des bornes IRVE (20 bornes supplémentaires) par le SIGEIF dans le cadre de la compétence transférée		2025	634800€ dont 150 000 € à la charge de la CAVP
VITESSES DE CIRCULATION						
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50 ou 30 km/h)	La Frette-sur-Seine	Toute la commune	Vitesse limitée à 30 km/h			
	Le Plessis-Bouchard	Toute la commune hors chaussée Jules César	VILLE 30 : réglementation de la vitesse de circulation à 30 Km/h sur l'ensemble des voiries de la commune hors Chaussée Jules César.		Novembre 2023	2 000 €
	Montigny-lès-Cormeilles	Toute la commune sauf routes départementales	Vitesse limitée à 30 km/h		Septembre 2021	
	Herblay-sur-Seine		A venir baisse a 30 renforcée: quartier des Buttes Blanches quartier des cailloux gris extension 20 en centre ville			
	Saint-Leu-La-Forêt	Toute la commune	Vitesse limitée à 30km/h		2021	

	Bessancourt	Toute la commune	En projet. Vote citoyen en faveur des 30km/h sauf départementales			
	Taverny	Quartiers pavillonnaires	Mise en place de zones 30 dans les quartiers pavillonnaires			
	Sannois		mise en place de zones 30 dans les zones commerciales et de transport à fort enjeu de piétons et circulation vélos prescriptions de la vitesse limitée à 30 km/h + zones 30 au droit des écoles			
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	Frépillon	Rue du Coudray Rue de la Vieille Fontaine	Apaisement aux abords de l'école			
	La Frette-sur-Seine	Rue Albert Marquet	Rue école : apaisement			
	Le Plessis-Bouchard	carrefour, Rue Charles de Gaulle , Avenue Jean Moulin, Rue Pierre Brossolette.	mise en place de deux Zones de rencontre 20 Km/h.		Octobre 2024	
	Montigny-lès-Cormeilles	Rue Simone-Veil Avenue Aristide-Maillo rue des maréaux (entre Bommelle et Simone-Veil) rue Boxstaël (partie en impasse) rue Jacques-Verniol (entre Grande-rue et 8 mai 1945) rue des cordes et rue des glaises (en 2024)	Mise en place de zones de rencontre		2021	
	Saint-Leu-La-Forêt	Rue du Rû Rue Gateau Rue Hoche Rue de L'Eglise Rue Bonnet	Zones de rencontre 20km/h		2017 - 2019	

	Taverny	Eco-quartier des Ecouardes Place Charles de Gaulle Abords de écoles	Création de zones de rencontre limitées à 20km/h			
	Herblay-sur-Seine	centre ville, Bayonnes, Quais de Seine, Rue Tati	Zones de rencontre			
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	La Frette-sur-Seine	Toute la commune	Plusieurs ralentisseurs, écluses, coussins berlinois, plateau surélevé ...		2016 – 2024	50 000 €
	Le Plessis-Bouchard	Rue Pasteur RD136 Rue Aristide Briand Chaussée Jules César Rue René Hantelle	Aménagement de 5 plateaux sur une section de la rue Pasteur D136, travaux sous maîtrise d'ouvrage du Département. Création d'un plateau surélevé rue Aristide Briand. Création de deux plateaux surélevés Chaussée Jules César, travaux sous m'aîtrise d'ouvrage de la CAVP		2015 / 2016 2022 2019 2016	
	Montigny-lès-Cormeilles	angle De-Gaulle et Conflans rues de Conflans, rue Victor-Hugo rue Renoir rue De-Gaulle face à parking bib. rue Serge-Launay, rue Simone-Eiffes, rue Lucien-Boxstaël, rue Claude-Duhamel rue de Cormeilles rue Jacques-Daguerre rue de la halte rue Vincent Van-Gogh	Reprise du plateau Reprise des dos d'âne Aménagements de voirie avec chicanes		2017 2017 2019 2022 2023 2024 2024 2024 2018 2021 2021	
	Pierrelaye	Carrefour rues d'Epluches / Chemin des Bœufs rue Paul Eluard	Ralentisseurs type dos d'ane			30 000€ 10 000€
	Herblay-sur-Seine	Chemin de conflans (coussin berlinois et refaction) CVCB (chemin de Pontoise, Rue Tati) Aménagement sécuritaire rue de Conflans (abord collège)	FAIT Refaction Coussins berlinois Installation CVCB Enrobé projeté (100k€/an) Requalification du centre ville avec revue du stationnement (parking barrière) et mobilités douces favorisées en center ville			

		Sente verte : sente du val de Seine Piste cyclable nature interquartier : chemin de chenivière	Extension du parc relais Création de sentes vertes ou piste cyclable nature A VENIR Réhabilitation quartier des Buttes blanches ADAGES/RAMAGES			
	Sannois		Mise en place de ce type d'équipements en fonction des retours PM Radars de comptage dans les zones fréquemment traversées par de nombreux piétons			
	Saint-Leu-La-Forêt	Chemin des Bretoux Rue Jacques Prévert Rue Pasteur Rue des Fontenelles Ancien chemin de Paris Rue Jules Ferry	Requalifications de voirie, passages surélevés, mises en sens unique			
	Bessancourt		Création de Plateaux surélevés sur les départementales			
	Taverny	Chemin Des Saussaies Rue D'Herblay Rue Lady Ashburton Rue Pasteur Boulevard Du 8 Mai 1945 Rue Pierre De Coubertin	Création de nouveaux ralentisseurs			
	Franconville		Le stationnement a été revu pour certaines rues afin de limiter la vitesse et par conséquent le bruit. Mise en place de chicanes pour casser la vitesse et limiter les nuisances sonores, mise en place de stationnement en quinconce pour des raisons identiques.			
	CAVP	Chaussée Jules César – Franconville/Le Plessis- Bouchard	Création de deux plateaux traversants		2019	
Radars pédagogiques	La Frette-sur-Seine	Rue Jean Lefebvre et quai de Seine	2 radars		2020	5000 €
Autres actions	Sannois	Boulevard Kennedy	Installation d'un feu récompense			
	Taverny	Division Leclerc	Transformation du carrefour à feux en giratoire : création du rond-point Plantu			
LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT						

Ecrans anti-bruit (y compris de faible hauteur)	Taverny	Avenue De La Division Leclerc/Rd-Pt Lucie Aubrac Rue Des Cottages/Piscine Aquaval Projet : Caniparc Francois Mitterrand				
REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE						
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux	La Frette-sur-Seine	Quai de Seine (devant la mairie)	Changement plateau mairie			30 000 €
	CAVP	Herblay-sur-Seine – piscine intercommunale	Requalification du parking de la piscine			
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	Montigny-lès-Cormeilles	Toute la commune	Campagne de rebouchage des nids-de-poule			
	Pierrelaye	Toute la commune	Campagne de rebouchage annuel à l'enrobé à froid des ornières			
	Sannois	Toute la commune	Campagne mensuelle de blow-patchers			
	Saint-Leu-La-Forêt	Toute la commune	47 opérations de requalification de voiries		2016-2026	6,2M €
	Bessancourt	Toute la commune	Plan pluriannuel de reprise des voiries			
	Taverny	Toute la commune	Campagne annuelle de rebouchage des nids-de-poule au printemps			
	Franconville	Toute la commune	Maintenance régulière des voiries			
	CAVP	Franconville Herblay Herblay Taverny Taverny Taverny Taverny Divers villes Eaubonne/Ermont	ZAE des Montfrais : reprise de voirie ZAE Langevin : contre allée RD 14 : reprise de voirie ZAE Langevin : création/reprise cheminement piéton + reprise chaussée ZAE Châtagniers Rue des Entrepreneurs : Structure + tapis + trottoir ZAE Châtagniers Rue Constantin Pecqueur : purge + tapis + Trottoir ZAE Châtagniers · Rue Séhet : purges + tapis ZAE Châtagniers Rue Condorcet : Requalification complète de la rue Campagne de Nids de Poule Chaussée Jules César reprise de Tapis		2021 2021 2021 2021 2021 2021 2023 2023 2024	161 000 € 80 311 € 440 000 € 120 000 € 170 000 € 61 500 € 790 000 € 90 000 € 815 000 €
Mise en place de revêtements acoustiques	CAVP	Ermont/Eaubonne	Gare routière : reprise expérimentale de chaussée			55 200 €
Autre à préciser	Montigny-lès-Cormeilles	rue John-Lennon rue De-Gaulle	Reprise de l'assise des tampons Renforcement de la structure de la chaussée pour limiter les vibrations dans les maisons riveraines			
TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES						

Changement des huisseries	La Frette-sur-Seine	Ecole élémentaire Aristide Briand			2023	153 000 €
	Pierrelaye	9 équipements publics	Remplacement des fenêtres		2015 - 2021	
	Franconville	Centre municipal de santé / plusieurs groupes scolaires	Changement des huisseries, double vitrage et isolation des façades			
	Saint-Leu-La-Forêt	10 équipements publics	Remplacement des fenêtres	Double vitrage standard (4/12/4 mm) : Atténuation de ≈ 30-32 dB (gain de 5-7 dB par rapport à l'ancien vitrage simple)	2021-2024	830 000 €
Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)	Frépillon		RENOVATION MAISON TARDU (Isolation extérieure et changement de huisseries)		2026	
	Montigny-lès-Cormeilles	Ecole MATISSE, Ecole BRAQUE	Rénovation thermique des écoles			
	Saint-Leu-La-Forêt	8 équipements publics	Rénovations allant de la rénovation globale (école Jacques Prévert) à la pose d'équipements de protection contre le bruit tels des faux plafonds, traitements acoustiques, capteurs acoustiques		2017 - 2024	1,1M€
	Bessancourt	Mairie	Rénovation : ravalement, isolation des combles, remplacement des fenêtres			
	Sannois		Programme en cours dans le cadre du PPI de la commune			
PRÉVENTION DU BRUIT						
Prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme (PNB / secteurs à enjeux prioritaires, etc.)	La Frette-sur-Seine	RD 392 et couloir aérien de Roissy	Prise en compte dans une annexe au PLU			
	Herblay-sur-Seine	Tout le territoire	Le Plan local d'urbanisme de la ville a été révisé en 2019. Des marges de recul sont exigées pour toute nouvelle construction en bordure des infrastructures routières et/ou ferroviaires conformément au porter à connaissance de l'Etat. Le PEB de l'aéroport Charles de Gaulle et le PPBE de la communauté d'agglomération Val Parisis sont annexés au PLU.		PLU approuvé le 26/09/2019	
	Sannois		Prise en compte dans le PLU des infrastructures sujettes aux points noirs bruit			
	Saint-Leu-La-Forêt		Les secteurs sont identifiés notamment à proximité des infrastructures de transport dans les cartes du PPBE.			

Réalisation d'études d'impact en santé incluant le bruit en amont de projets d'aménagement	La Frette-sur-Seine	Quartier des Lilas	Etude acoustique sur le projet d'aménagement des Lilas			
	Montigny-lès-Cormeilles	RD14 – projet de centre-ville	Etudes lancées au dernier trimestre 2024 sur le projet de centre-ville de Montigny-lès-Cormeilles			
	Herblay-sur-Seine	ZAC de l'Epinerie, Opération promotion immobilière Tartres	Etudes d'impact sur la santé humaine		Fin des études au 1 ^{er} semestre 2025	
Identification / valorisation de zones calmes	Le Plessis-Bouchard		création de la coulée verte/ travaux sous maîtrise d'ouvrage d' Ile de France Nature			
	Saint-Leu-La-Forêt		Identification de 9 potentielles zones calmes sur le territoire de la commune, dont la Forêt de Montmorency, la coulée verte, les sentes			
	Franconville	Aires de jeux et cours d'école	Plantation d'arbres dans l'objectif de résorber le bruit			
	Herblay-sur-Seine		Identification de 19 potentielles zones calmes sur le territoire communal			
AUTRES ACTIONS						
Recueil et traitement des plaintes des riverains	La Frette-sur-Seine		Examen et réponse au cas par cas			
	Montigny-lès-Cormeilles		Examen et réponse au cas par cas			
	Taverny		Signalements par courrier électronique			
	Pierrelaye		Logiciel courrier Maarch Réception et réponse par mail			
Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.)	Le Plessis-Bouchard		achat de matériel électrique pour l'entretien des espaces verts		2024	4750 €
	Pierrelaye		Campagne de renouvellement de l'ensemble du matériel Espaces verts depuis 2014 à ce jour. Achat d'un transporteur électrique Pélican pour la Propreté Urbaine. Compresseur insonorisé	zéro bruit 68 dB	2015 2019	5000 € 3200 €

	Taverny		Voirie et espaces vert : renouvellement du matériel porté en électrique			
	Sannois		achat d'utilitaires électriques pour les équipes d'exploitation travaillant sur le domaine public			
Radar sonore pédagogique : Information des conducteurs au bruit excessif émis par les véhicules	Montigny-lès-Cormeilles		Radars pédagogiques autour des écoles			
	Bessancourt		2 radars sonores pédagogiques			
Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents)	Montigny-lès-Cormeilles		Formation programmée avec l'assureur de la commune		2025	
	Taverny		Formations éco-conduite		2022	
	Herblay-sur-Seine		Formation à l'éco-conduite organisée par un assureur			
Contrôle des 2R motorisés bruyants (à l'oreille ou au sonomètre)	Pierrelaye		Contrôle à l'oreille			
	Taverny		Contrôle par la police municipale			
	Saint-Leu-La-Forêt		Contrôle à l'oreille		2023	
Mise en place d'instances de discussion sur le bruit de voisinage et/ou des activités avec les professionnels et les riverains (médiation, concertation, chartes, etc.)	Montigny-lès-Cormeilles		Actions de médiation réalisées par la police municipale			
	Herblay-sur-Seine		Formation d'un agent communal			
	Taverny		Médiation avec les riverains au sujet des nuisances sonores liées au caniparc			
	Pierrelaye		Mise à disposition dans le cadre de médiation d'une permanence avec une conciliatrice de Justice			
Achat de matériels de relevés sonores	Pierrelaye		Achat d'un sonomètre 35 à 135 dB			

Formation au bruit dans l'environnement des agents des collectivités (bruit des transports, bruit de chantiers, bruit de voisinage, bruit des activités industrielles et professionnelles)	Sannois		Formation dans le cadre des formations obligatoires organisées par le CNFPT sur la sécurité des chantiers			
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

III.2. Actions sur le bruit ferré

Les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire national sont élaborés par les services de l'Etat (DDT) sous l'autorité du préfet de département (décret n°2006-361, circulaire du 07 juin 2007 et instruction du 23 juillet 2008).

Le projet de PPBE du Val d'Oise des grandes infrastructures de transport terrestre de l'État de 4^e échéance a fait l'objet d'une consultation du public entre le 28 novembre 2024 et le 27 janvier 2025.

Sont concernées pour le bruit ferroviaire, les voies ferrées de plus de 30.000 passages de train par an.

Afin de compléter la liste des secteurs à enjeux identifiés gérés par SNCF Réseau, ainsi que la liste des PNB ferrés établis dans le cadre des observatoires du bruit des transports terrestres, la collectivité CA Val Parisis a envoyé le 29 juillet 2024 un courrier demandant :

- La liste des PNB (Points Noirs du Bruit) ferrés
- Les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années
- Les actions prévues dans les cinq prochaines années.

Par ailleurs, en réponse au courrier de la CA Val Parisis, SNCF Réseau a fourni une contribution détaillée sur la liste des Points Noirs du Bruit ferrés, concernant les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et les actions prévues dans les cinq prochaines années sont intégrées dans les tableaux suivants.

Actions de MAITRISE DU BRUIT Ferroviaire mises en œuvre depuis 2014

Type d'action	Commune/Gestionnaire	Nom de la voie	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Travaux de renouvellement de voie	SNCF Réseau	328 000 / 330 000 / 334 000 / 334 900	29,66 km de longueur de voies renouvelées			
Renouvellement de matériel roulant	SNCF Réseau	Ligne H	Le matériel est uniquement composé de trains modernes Franciliens NAT Z 50 000		Terminé depuis 2017	
Renouvellement de matériel roulant	SNCF Réseau	Ligne J	Depuis 2021 les anciennes voitures banlieue (VB2N) ont été entièrement remplacées par des trains NAT Z50000 plus silencieux sur les branches Paris Saint Lazare – Ermont Eaubonne (J4), Paris Saint Lazare – Pontoise - Gisors (J6) et Paris Saint Lazare – Mantes la Jolie (J6)		Terminé depuis 2021	
Identification des points noirs du bruit ferroviaire	SNCF Réseau		Une convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la Communauté d'agglomération Val Paris a été signée en 2023 (financeurs Etat, Région Ile de France, communauté d'agglomération, et SNCF Réseau au titre du Plan du relance). Les communes concernées sont les suivantes : • Herblay sur Seine (5 points de mesure réalisés) • Corneilles-en-Parisis (4 points de mesure acoustiques réalisés) • La Frette-sur-Seine (4 points de mesure réalisés) • Ermont (6 points de mesure réalisés) • Sannois (2 points de mesure réalisés) Les études ont permis d'identifier un unique bâtiment PNBF, sur la commune de Herblay sur Seine.		Terminé en 2024	

Actions de MAITRISE DU BRUIT Ferroviaire prévus au PPBE 2024/2029						
Type d'action	Gestionnaire	Nom de la voie	Action à réaliser	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Renouvellement de matériel roulant	SNCF Réseau	RER C	Le matériel roulant actuel est le Z2N (automotrice électrique à deux niveaux). Le renouvellement du matériel roulant actuel est prévu pour 2028/2030.		2028/2030	
Résorption des points noirs du bruit ferroviaire	SNCF Réseau		Les études d'identification des PNBf sur les communes citées précédemment vont être poursuivies par SNCF Réseau et la résorption de ces PNBf sera réalisée en fonction des financements disponibles et des participations des collectivités locales concernées, durant la période de validité du PPBE (2024 – 2028).		2024/2028	

III.3. Actions sur le bruit aérien

Le territoire de la CA Val Parisis est impacté par le survol des aéronefs de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

III.3.1. PPBE et PEB de l'aéroport CDG

En tant qu'aéroport accueillant plus de 50 000 mouvements par an, Paris-Charles de Gaulle est concerné par l'élaboration et le réexamen périodique des cartes stratégiques de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le PPBE de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle pour la période de 2022 à 2026 est consultable à l'adresse suivante, <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/cartes-strategiques-bruit-csb-plans-prevention-du-bruit-lenvironnement-ppbe>.

Le territoire est concerné par les survols en provenance et à destination de L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG). 13 communes sur 15 (sauf Frépillon et Bessancourt) concernées sur le territoire sont soumises au PEB de l'aéroport de L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (CDG) approuvé le 3 avril 2007. Aucune commune du territoire de Val Parisis n'est comprise dans le plan de gêne sonore (PGS). Les données relatives au PEB et au PGS sont consultables sur : <https://survol.bruitparif.fr/>

Actions de MAITRISE DU BRUIT AÉRIEN mises en œuvre depuis 2014						
Type d'action	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Réduction du bruit à la source	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Renforcement des normes acoustiques des avions			
	Groupe ADP	Paris – Charles de Gaulle	Modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques et de la période de la journée			
	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Mesure incitative au renouvellement des flottes : taxe sur les nuisances sonores aériennes			
Gestion et contrôle de la politique de planification des sols	Préfecture	Paris – Charles de Gaulle	Examen régulier de la pertinence du plan d'exposition au bruit et le réviser le cas échéant. La révision n'est pas à l'ordre du jour. les hypothèses de long terme du PEB de 2007 ne sont pas dépassées.			
	Préfecture	Paris – Charles de Gaulle	Plan de gêne sonore : aucune commune de la CAVP n'est concernée par le plan de gêne sonore et les aides à l'insonorisation, le PGS s'arrêtant en limite d'Eaubonne.			
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Relever les altitudes d'interception ILS : Ce relèvement des altitudes de fin 2011 n'a eu aucun effet sur le périmètre des CSB. Par contre, certaines			

			communes hors CSB ont connu un réel gain en termes de réduction des nuisances.			
	DGAC/DSNA	Paris – Charles de Gaulle	Mise en place des descentes continues : de 00h30 à 5h depuis 2016 et étude de la descente continue H24			
	DGAC/DSNA	Paris – Charles de Gaulle	Nouveau réseau de trajectoires de décollage face à l'ouest la nuit entre 00h et 5h qui permet d'éviter de survoler les zones denses du Val d'Oise en prenant une trajectoire au nord			
		Paris – Charles de Gaulle	Développer le décollage en seuil de piste : Afin de reculer au maximum vers l'Est le point de lever des roues et ainsi gagner en hauteur de survol les populations situées à l'Ouest de la plateforme, en configuration de piste ouest entre 00h30 et 05h00. les trafics au départ au départ utilisent de préférence les voies Q4, Q5, T11 et T12. Depuis 2017, sur la tranche horaire 02h30-05h00, les chiffres d'utilisation des bretelles d'alignement confirment qu'une large part (2/3) des aéronefs adhèrent à ces préconisations.			
Restrictions d'exploitation visant à	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Edition d'un guide en 2017 qui récapitule les restrictions en vigueur pour l'aéroport Paris –			

éradiquer certaines sources			Charles de Gaulle en matière de lutte contre les nuisances sonores aériennes : V5F_guide_restrictions.pdf			
Communication / formation / information / études	Préfecture du Val d'Oise	Paris – Charles de Gaulle	Commission consultative de l'environnement (CCE) – 2 réunions par an sauf en 2020			
	ADP	Paris – Charles de Gaulle	Suivi de la mesure du bruit. 24 stations de mesures situées aux abords de l'aérodrome font l'objet d'un rapport mensuel du laboratoire d'ADP. La plus proche de Val Parisis est située à Montlignon (installée en 2016). Les rapports sont consultables en ligne sur Bilans mesure bruit - Groupe ADP - Entre voisins			
	DGAC		Suivi de l'indicateur global mesuré pondéré : L'indicateur global mesuré pondéré (IGMP) de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle mesure l'énergie sonore engendrée annuellement par l'ensemble du trafic aérien réalisé sur la plateforme par rapport à la moyenne observée pour les années de référence 1999, 2000 et 2001. Cet indicateur est évalué à partir des niveaux de bruit mesurés au sol en temps réel pour l'ensemble des mouvements de l'aérodrome. Il prend en compte la majoration			

			de la gêne en périodes de soirée entre 18h et 22h (+ 5 dB soit un coefficient de 3) et de nuit entre 22h et 6h (+ 10 dB soit un coefficient de 10). Les mesures sont effectuées par huit stations de mesure spécifiquement implantées pour évaluer l'indicateur.			
	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Visualisation des trajectoires des aéronefs par l'application ENTRACT			
	ADP		Refonte de l'accès à l'outil de visualisation des trajectoires VITRAIL, qui est désormais disponible sur le site internet Entrevoisins.			
Groupe de travail sur les vols de nuits	DGAC et Préfecture du Val d'Oise	Paris – Charles de Gaulle	Groupe de travail sur les vols de nuit, créé à la demande des membres de la CCE. Suivi des arrivées de nuit sur créneaux de jour. Mise en place d'alerte en temps réel des compagnies qui s'apprêtent à réaliser un départ de nuit sur créneau de jour.			

Actions de MAITRISE DU BRUIT AÉRIEN prévus au PPBE 2022/2026						
Type d'action	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Réduction du bruit à la source	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI)			
	Groupe ADP	Paris – Charles de Gaulle	<p>Poursuite de la modulation des redevances d'atterrissages pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes avec des avions plus performants du point de vue acoustique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Révision de la classification des aéronefs en groupes acoustiques - Modulation des redevances d'atterrissages prenant en compte les nouveaux groupes acoustiques - Modulation de la taxe sur les nuisances aériennes en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée 			

	Compagnies aériennes	Paris – Charles de Gaulle	Renouvellement de la flotte des compagnies aériennes Air France, Easy Jet, groupe FedEx			
Gestion et contrôle de la politique de planification des sols	Préfecture	Paris – Charles de Gaulle	Suivi par les services de l'Etat de l'évolution des documents d'urbanisme en zone PEB et suivi des demandes d'autorisation d'urbanisme, en particulier pour les projets de logements.			
	Préfecture, DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Le PEB en vigueur de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007. Les cartes CSB réalisées suivant les hypothèses de trafic 2019 montrent qu'il pourrait être pertinent de réviser ce document si le niveau de trafic revenait à celui de 2019, en cohérence également avec l'action concernant le PGS. Le PEB étant élaboré sur les hypothèses de trafic court terme (N+1), mais aussi moyen et long termes, ces travaux pourront être lancés lorsque l'on disposera d'une meilleure visibilité sur les perspectives d'évolution du trafic aérien à la suite de la crise sanitaire. Pour mémoire, le PEB en vigueur prévoyait notamment dans ces hypothèses de long terme un			

			<p>nombre de mouvements de 680 000 en 2025. Concernant le trafic, les hypothèses prises en compte restent donc largement supérieures à la situation constatée. Cependant, il s'agit également de prendre en compte les hypothèses relatives à l'utilisation des pistes, aux types de flottes utilisés, à la répartition de ces mouvements, ou encore aux procédures de navigations aériennes pour le court, moyen et long terme.</p> <p>Ainsi, dès lors que nous disposerons d'hypothèse de trafic fiable, une étude d'opportunité de révision du PEB pourra être envisagée et présentée en CCE, conjointement à celle relative au PGS.</p>			
	Préfecture, DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Etude d'opportunité de révision du PGS, dès que des hypothèses stables de trafic seront déterminées			
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Généralisation des descentes continue H24. L'action produirait principalement ses effets sur les zones en-dessous de 55dB(A) Lden, soit une grande partie du territoire de Val Parisis			

	DSNA	Paris – Charles de Gaulle	Promouvoir des pratiques opérationnelles visant à retarder la sortie des traînées des aéronefs			
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	Préfecture du Val d'Oise	Paris – Charles de Gaulle	Réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée qui permet d'étudier l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation.			
	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Respect des trajectoires définies dans l'arrêté du 18 février 2003 : les manquements des compagnies aériennes leur sont notifiés.			
Communication / formation / information / études	Préfecture du Val d'Oise, DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Poursuite de la concertation avec les parties prenantes dans le cadre de la CCE			
	Préfecture, DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Suivi régulier du PPBE, présenté devant les instances de concertation			
	Préfecture du Val d'Oise	Paris – Charles de Gaulle	Être le relais local des informations sur les nuisances sonores : mise à jour du site internet de la Préfecture pour assurer une plus grande transparence des dispositifs existants en termes de traitement des plaintes de bruit, d'insonorisation, de servitudes et de données générales sur le bruit autour de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.			

	DGAC	Paris – Charles de Gaulle	Projet Big Data-FEAT (Flight Efficiency Analysis Tool) Mise en ligne d'une application web de visualisation dynamique et interactive des conditions de survol ouverte au public			
	ADP	Paris – Charles de Gaulle	Poursuite de la rédaction des bilans mensuels des stations de mesures			
	ADP	Paris – Charles de Gaulle	Acquisition de nouveaux matériels sonomètres <u>Description</u> : Le laboratoire du bruit du Groupe ADP possède actuellement 58 sonomètres CUBE. Il est prévu l'acquisition de 12 nouveaux sonomètres pour atteindre au total un parc de 70 appareils.			
	ADP	Paris – Charles de Gaulle	Amélioration du maillage de stations de mesures <u>Description de la mesure</u> : Amélioration du maillage de stations de mesure par le déploiement d'une nouvelle station à Eaubonne.			
	ADP	Paris – Charles de Gaulle	Poursuite des réflexions en comité permanent sur la mise en place d'un indicateur complémentaire prenant mieux			

			en compte les événements sonores			
Autres actions	Compagnies aériennes		Actions des compagnies aériennes Easy Jet (limitation de la consommation de carburant par la formation des personnels, pas de vols de nuits), Air France et Fedex (participation aux travaux sur les vols de nuit)			

IV. Plan d'actions

Afin d'apporter des solutions aux endroits fortement exposés au bruit, d'améliorer la qualité de l'environnement sonore, et de préserver les potentiels espaces calmes, un projet de plan d'action 2024-2029 a été élaboré.

Le projet de plan d'actions ci-dessous sera consolidé et mis en cohérence avec 2 documents de planification structurants :

- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) approuvé en Conseil Communautaire du 11 avril 2023
- Le Contrat Local de Santé (CLS) approuvé en Conseil Communautaire du 10 février 2025
- Le plan d'action de la CA Nom de collectivité est structuré autour des 4 axes suivants :
 - Axe 1 : Réduire les nuisances sonores
 - Axe 2 : Anticiper l'évolution du territoire
 - Axe 3 : Sensibiliser, informer et quantifier
 - Axe 4 : Développer et entretenir les zones calmes

IV.1. Bilan du PPBE de 3^e échéance de Val Parisis

Le PPBE de 3^e échéance de Val Parisis a été adopté le 27 juin 2022, avec un plan d'action programmé sur 5 ans.

Depuis 3 ans, les services communautaires et les communes avancent sur la mise en œuvre des actions. Si la majeure partie des actions sont démarrées, la plupart ne sont pas terminées, la révision pour la 4^e échéance intervenant avant la durée des 5 ans initialement prévue.

Thème	Objectif	Action	Etat d'avancement
Thème 1 : Réduire les nuisances sonores	Réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires	1. Mener une concertation avec les gestionnaires d'infrastructures de transports routier et ferroviaire des zones à enjeux identifiées au PPBE	Convention quadripartite Etat, Région, SNCF Réseau et Agglomération sur les points noirs du bruit ferroviaire.
		2. Évaluer le bruit et les trafics dans les zones à enjeux de gestion communale ou communautaire, en partenariat avec Bruitparif	Action non démarrée
	Organisation de l'offre en circulations alternatives	3. Développer l'offre de transports collectifs et le soutien aux plans de déplacements entreprises/administrations	Nouvelle DSP Bus au 1 ^{er} août 2025, avec un développement de l'offre, de nouvelles lignes de bus, nouveaux points d'arrêts et fréquences revues.
		4. Acquérir des véhicules plus silencieux pour les collectivités	Acquisition de véhicules électriques par la CAVP et plusieurs communes. 13 VE dans la flotte CAVP au 1 ^{er} janvier 2025
		5. Développer et favoriser les modes doux et l'électrique privé	Plan vélo intercommunal, transfert de la gestion des bornes IRVE au SIGEIF avec un schéma de développement des bornes
	Evaluation des nuisances sonores	6. Utiliser agilement des cartes de bruit pour détecter des enjeux acoustiques	Utilisation des cartes de bruit dans les études urbaines conduites par l'agglomération (secteur Roi de Cocagne, secteur RD 14)

		7. Suivre et effectuer un recensement annuel des actions menées sur le territoire	Recensement effectué à l'occasion de la révision du PPBE
Thème 2 : Anticiper l'évolution du territoire	Réduction des impacts acoustiques des projets	8. Mise à disposition des villes d'éléments de diagnostic, notamment SIG	Les cartes stratégiques du bruit sont accessibles sur le site internet de Val Parisis et seront en ligne sur la nouvelle application Environnement du SIG
	Suivi du bruit aérien	9. Être partie prenante dans les évolutions prévues des aéroports dont le trafic survole le territoire. 10. Soutien aux associations locales de défense des riverains	Plusieurs rencontres effectuées avec le service de la navigation aérienne et ADP Soutien renouvelé annuellement à l'association ADVOCNAR
	Intégrer les enjeux acoustiques aux documents de planification	11. Intégrer dans le futur SCOT les problématiques d'environnement sonore	SCOT non démarré
Thème 3 : Sensibiliser, informer et quantifier	Informersur le bruit	12. Présenter un outil de visualisation des résultats de mesures acoustiques réalisées sur le territoire sur le site de Val Parisis, en lien avec Bruitparif	Une page Prévention du bruit existe sur le site internet, avec accès aux informations réglementaires et utiles : Prévention du bruit Val Parisis
		13. Informer les riverains au sujet des nuisances liés au survol des aéronefs	Diffusion du courrier des 15 maires sur les nuisances liées au bruit aérien : Lutte contre les nuisances sonores liées à l'activité de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle : Les 15 maires de Val Parisis Agglo proposent des pistes d'amélioration des procédures Val Parisis
	Sensibiliser les publics à l'origine de nuisances sonores	14. Sensibilisation auprès des usagers des 2 roues à l'aide de la police	Action non démarrée
	Quantifier les impacts	15. Quantifier l'impact des nuisances sonores liées aux livraisons (2 roues, PL...)	Action non démarrée
Thème 4 : Développer et entretenir les zones calmes	Définir les zones calmes	16. Apporter une définition commune aux zones calmes	Action non démarrée
	Créer des espaces de bonne qualité sonore	17. Anticiper la création de zones calmes lors d'aménagements d'importance	Plusieurs projets d'espaces verts urbains ou d'apaisement des centres-villes en cours ou réalisés sur le territoire (Ermont, Cormeilles-en-Parisis, Taverny, Bessancourt), ne correspondent pas nécessairement à tous les critères de zone calme mais participent à la diminution de l'exposition au bruit des riverains et usagers des espaces publics.

IV.2. Détail des actions portée par la CA Val Parisis

Les 4 axes du Plan d'actions de la CA Val Parisis se déclinent en 17 actions.

Il est proposé de reconduire l'ensemble des actions du PPBE de 3^e échéance, afin de mener à bien celles qui ont démarré et doivent être terminées ou reconduites et de démarrer celles qui n'ont pas pu l'être.

Thème	Objectif	Action	Indicateur de suivi
Thème 1 : Réduire les nuisances sonores	Réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires	1. Mener une concertation avec les gestionnaires d'infrastructures de transports routier et ferroviaire des zones à enjeux identifiées au PPBE	Nombre de réunions avec les gestionnaires et nombre de riverains des voies routières et ferroviaires ayant bénéficié d'actions pour réduire le bruit à leur habitation
		2. Evaluer le bruit et les trafics dans les zones à enjeux de gestion communale ou communautaire, en partenariat avec Bruitparif	Nombre de réunion avec Bruitparif et nombre d'outils mis en place pour la surveillance des niveaux sonores et du trafic
	Organisation de l'offre en circulations alternatives	3. Limitation du trafic routier. Développer l'offre de transports collectifs et le soutien aux plans de déplacements entreprises/administrations	Suivi des comptages de trafic routier
		4. Acquérir des véhicules plus silencieux pour les collectivités	Nombre de véhicules acquis par la collectivité
		5. Développer et favoriser les modes doux et l'électrique privé	Les kilomètres de pistes cyclables et le nombre de zones de stationnement pour les vélos
	Evaluation des nuisances sonores	6. Utiliser agilement des cartes de bruit pour détecter des enjeux acoustiques	Temps d'usage des cartes de bruit dans le SIG
		7. Suivre et effectuer un recensement annuel des actions menées sur le territoire	Existence d'une base de données centralisant les actions menées. Nombre de réunion sur la durée du PPBE
Thème 2 : Anticiper l'évolution du territoire	Réduction des impacts acoustiques des projets	8. Mise à disposition des villes d'éléments de diagnostic, notamment SIG	Nombre de sollicitation des mairies et de mise à disposition d'éléments
	Suivi du bruit aérien	9. Être partie prenante dans les évolutions prévues des aéroports dont le trafic survole le territoire.	Nombre de participations à la CCE de l'aéroport de Roissy
		10. Soutien aux associations locales de défense des riverains	Renouvellement des subventions aux associations
	Intégrer les enjeux acoustiques aux	11. Intégrer dans le futur SCOT les problématiques d'environnement sonore	Intégration des questions acoustiques dès la rédaction du cahier des charges du

	documents de planification		SCOT et dans le groupe de travail
Thème 3 : Sensibiliser, informer et quantifier	Informer sur le bruit	12. Présenter un outil de visualisation des résultats de mesures acoustiques réalisées sur le territoire sur le site de Val Parisis, en lien avec Bruitparif	Mise en œuvre d'informations spécifiques sur le site de la collectivité et nombre de visites sur ces pages
		13. Informer les riverains au sujet des nuisances liés au survol des aéronefs	Nombre d'actualités mises en ligne
	Sensibiliser les publics à l'origine de nuisances sonores	14. Sensibilisation auprès des usagers des 2 roues à l'aide de la police	Nombre d'actions réalisées en partenariat avec la police
	Quantifier les impacts	15. Quantifier l'impact des nuisances sonores liées aux livraisons (2 routes, PL...)	Document de synthèse de ces impacts
Thème 4 : Développer et entretenir les zones calmes	Définir les zones calmes	16. Apporter une définition commune aux zones calmes	Critères définissant les zones calmes identiques pour toutes les communes de l'agglomération
	Créer des espaces de bonne qualité sonore	17. Anticiper la création de zones calmes lors d'aménagements d'importance	Nombre d'opérations d'aménagement finalisées répondant aux critères de zone calme

Annexes

I. Glossaire et lexique des abréviations

➤ Bruit aérien

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

ADP : Aéroports de Paris

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

PEB : Plan d'exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

➤ Bruit routier

2RM : véhicules deux-roues motorisés

DiRif : Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France

DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

DRIEAT : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports

DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

➤ Cartographie du bruit

CBS (ou CSB) : cartes stratégiques de bruit

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

DB A : décibel pondéré A, unité normalisée utilisée en acoustique de l'environnement, pour tenir compte des différences de sensibilité de l'oreille humaine à la gamme de fréquence d'un bruit (un son grave est par exemple perçu moins fort qu'un son médium ou aigu).

GITT : Grandes Infrastructures de Transport Terrestre : infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de passages de véhicules par an et infrastructures ferroviaires supportant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an.

ICPE A : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Autorisation

ICPE E : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Enregistrement

Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous

PlaMADE : Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental, nouvel outil développé par le Cerema pour accompagner les acteurs dans l'élaboration des cartes de 4^{ème} échéance.

➤ 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.

➤ Les recommandations de l'OMS

Dans son rapport d'octobre 2018, l'OMS recommande fortement, pour protéger la santé des populations, de réduire l'exposition au bruit des transports aux niveaux recommandés suivants en fonction de la source de bruit :

Niveaux recommandés en dBA	Lden	Ln
Bruit routier	53	45
Bruit ferré	54	44
Bruit aérien	45	40

Recommandations de l'OMS pour protéger la santé des populations. Source : OMS, octobre 2018

Les recommandations de l'OMS doivent ainsi être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations.

➤ Les valeurs limites réglementaires

La France a adopté des valeurs limites réglementaires dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2002/49/CE.

Une valeur limite est définie comme « *une valeur de Lden ou Lnight (Ln) et, le cas échéant, de Lday et de Levening, déterminée par l'Etat membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit ; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations ; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement).* »

Les valeurs limites fixées par la France en application de la directive européenne sont mentionnées dans le décret du 24 mars 2006, l'arrêté du 4 avril 2006, modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Pour les sources de transport, elles sont les suivantes :

Valeurs limites en dBA	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré		
Voies conventionnelles	73	65
Lignes à Grande Vitesse	68	62
Bruit aérien	55	50

Valeurs limites prises par la France pour le bruit des transports en application de la directive européenne 2002/49/CE

➤ Les courbes dose-réponse de l'OMS

Sur la base d'une large revue de la littérature scientifique, l'OMS, en octobre 2018, a considéré comme robustes et avérées les relations dose-réponse entre les niveaux d'exposition au bruit des populations

et le taux de personnes qui se déclarent fortement gênées (HA Highly Annoyed) ou fortement perturbées dans leur sommeil (HSD Highly Sleep Disturbed).

D'autres effets sanitaires du bruit sont considérés comme critiques par l'OMS. Il s'agit notamment des risques cardiovasculaires (maladies cardiaques ischémiques, hypertension, infarctus du myocarde) et des difficultés d'apprentissage. Toutefois, l'OMS a considéré qu'il n'existait pas encore pour ces effets de courbes dose-réponse suffisamment solides pour les trois sources de bruit des transports en parallèle. Ainsi, l'OMS a établi une courbe dose-réponse pour les cardiopathies ischémiques en lien avec le bruit routier mais pas pour les autres sources de bruit. Quant aux difficultés d'apprentissage, les études disponibles ont principalement porté sur les enfants scolarisés soumis aux nuisances aéroportuaires. Les deux des effets les mieux documentés sont la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

➤ Les impacts sanitaires

Sur la base des connaissances des effets du bruit sur la santé, publiées par l'OMS en octobre 2018² et en utilisant la méthodologie préconisée par l'OMS de quantification des années de vie en bonne santé perdue (DALY – Disability Adjusted Life Years)³, des cartes d'impacts sanitaires ont été produites à l'échelle du territoire.

➤ 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

Bâtiment sensible : bâtiment à usage d'habitation ou établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

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

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

² Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, October 2018.

³ Burden of disease from environmental noise, WHO bureau for Europe, April 2011.

- 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.

• **PNBf** : Point Noir de Bruit ferroviaire

➤ **Habitat, urbanisme et 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'urbanisme¹. 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.

OPAH : Opération programmée d'amélioration de l'habitat. Elle s'inscrit dans une convention passée entre une commune, un EPCI, l'Etat, la Région et l'ANAH, pour réhabiliter ou requalifier un quartier bâti, à l'intérieur d'un périmètre précis.

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme (commune) / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (EPCI)

SCoT : Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (aménagement, mobilité, habitat, environnement...).

ZAC : Une Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme instituée par la loi d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 pour se substituer aux zones à urbaniser en priorité (ZUP), et modifiée à de nombreuses reprises depuis.

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.

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.

➤ **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 à la suite de 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 excommunesionnel 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.

➤ **Bruit Industriel**

Outre le bruit des transports, la directive européenne 2002/49/CE s'applique également aux activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A et E).

Sur le territoire de la CA Val Parisis, un recensement des établissements potentiellement bruyants a été établi sur la base des données recensées par l'Etat : (<https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1> ; base des Installations Classées).

Bruit industriel : rappel de la réglementation

Le bruit généré par les installations classées fait l'objet d'un encadrement par deux arrêtés ministériels généraux réglementant les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :

- L'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique pour les installations autorisées ou modifiées après le 1er juillet 1997
- L'arrêté du 20 août 1995 s'applique pour les autres installations. Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

En complément des valeurs limites, les niveaux d'émergence sont aussi réglementés par l'arrêté du 23 janvier 1997 :

Niveau de bruit ambiant dans la zone d'émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	Emergence admissible			
	7h-22h dimanches et jours fériés	sauf et	22h-7h dimanche et jours fériés	
> 35 dB(A) et ≤ 45 dB(A)	6 dB(A)		4 dB(A)	
> 45 dB(A)	5 dB(A)		3 dB(A)	

Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les

2. Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

La partie sera renseignée à l'issue de la consultation publique.

2.1 Contexte

2.1.1. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement

L'arrêté du 14 avril 2017, établissant les listes de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du Code de l'environnement, donne à la CA Val Parisis la responsabilité d'élaborer son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cette démarche, issue de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et de sa transposition dans le Code de l'environnement, a pour objectif la mise en œuvre coordonnée, par les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures de transport, d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores dues aux trafics routiers, aériens et ferroviaires ainsi qu'aux activités industrielles.

La participation du public à cette démarche est prévue par la tenue obligatoire d'une consultation publique de deux mois, au cours de laquelle le projet de PPBE est mis à disposition du public.

2.1.2. Les objectifs de la consultation du public

L'objectif de la consultation sur le projet de PPBE est double :

- Présenter le projet aux habitants du territoire, et notamment les actions proposées par la collectivité pour diminuer l'exposition au bruit ;
- Permettre la participation du public en donnant à chacun la possibilité de s'exprimer ses commentaires sur le contenu du document et d'émettre des propositions.

Le décret N° 2006-361 du 24 mars 2006, modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement prévoit qu'une « note exposant les résultats de la consultation (...) et la suite qui leur a été donnée » soit rédigée à l'issue de la consultation publique, et que la version définitive du PPBE intègre le cas échéant des éléments qui en sont issus.

Le présent bilan présente et analyse l'ensemble des contributions exprimées durant la consultation publique.

2.2 Modalités de la consultation

La consultation publique autour du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la CA Val Paris s'est déroulée du 26 mai 2025 au 26 juillet 2025.

2.2.1. Les canaux d'information du public

Afin d'informer le public de la tenue de la consultation et de la manière d'y participer, plusieurs outils de communication ont été réalisés et diffusés, avec deux objectifs complémentaires :

- Annoncer la consultation et inciter à s'informer et à donner son avis ;
- Présenter le projet soumis à la consultation ;

Les outils suivants ont été utilisés pour annoncer la consultation :

- Un avis administratif, imposé par la réglementation, dans la presse (presse et date)
- Une page web, <https://web> donnant accès au document et relayée dans les actualités du site depuis la page d'accueil pour assurer une bonne visibilité de l'information
- Un article illustré a été rédigé et publié dans le magazine « Nom de la presse » de jour/mois/date.
- Les réseaux sociaux, via la publication d'un post.

2.2.2 Les supports d'expression mis à la disposition du public

Le rapport complet était disponible en ligne sur <https://wweb> et un exemplaire papier était également consultable au siège l'agglomération, adresse (du lundi au vendredi, horaires), du jour/mois au jour/mois/date.

Les contributions pouvaient être exprimées par voie électronique à l'adresse mail@, ou par courrier adressé à l'agglomération ; un registre papier était également ouvert à cet effet au siège de l'autorité compétente.

2.3. Analyse statistique des contributions

La participation du public a été particulièrement importante : Nbr. observations ont été recueillies au cours des deux mois de consultation, signe d'une très forte mobilisation citoyenne autour de la thématique du bruit et de la pertinence des outils de communication mis en place par la CA Val Paris pour la favoriser.

Les statistiques de fréquentation liées aux différentes publications sont les suivantes :

- Site de l'agglomération du jour/mois au jour/mois/date.
 - <https://wweb> : page vue Nbr. fois
 - <https://wweb> : actualité vue Nbr. fois
- Nombre de "vues" sur les réseaux sociaux :
 - Post du jour/mois: <https://wweb> : nbr. j'aime, nbr. utilisateurs atteints, nbr. commentaire, nbr. partages, nbr. clics sur la publication

2.3.1. Les contributeurs

La très grande majorité des contributeurs ont utilisé la voie électronique. Seulement Nbr. courriers ont été reçus par voie postale, et nbr. avis consignés sur le registre mis à disposition au siège.

Profils des contributions

2.4. Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit

Nbre contributions ont traité de la multi-exposition.

Le détail des contributions concernant exclusivement la multi-exposition figure dans le tableau ci-dessous :

2.5. Synthèse des contributions relatives au bruit routier

Nbre contributions ont traité du bruit des infrastructures routières.

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit routier figure dans le tableau ci-dessous :

2.6. Synthèse des contributions relatives au bruit ferroviaire

Nbre contributions ont traité du bruit des infrastructures ferroviaires.

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit ferroviaire figure dans le tableau ci-dessous :

2.7. Signalement concernant un bruit d'activité

Nbre contributions ont traité du bruit d'activité industrielle ou professionnelle.

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit industriel ou professionnel figure dans le tableau ci-dessous :

2.8. Les modifications apportées au PPBE à la suite de la consultation

Afin de prendre en compte les observations, les plus marquantes formulées a dans le cadre de la consultation publique, les modifications rédactionnelles et de contenu ont été intégrées :