

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

Approuvé par délibération n° xx du xx/xx/2019



Version projet mise à la consultation du public
Du 22 mars au 22 mai 2019

Sommaire

Résumé non technique	3
Chapitre 1 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE	4
1.1 - Le contexte réglementaire	4
1.2 - Le territoire	7
1.3 - Méthodologie d'élaboration du PPBE	15
Chapitre 2 Quelques notions sur le bruit	18
2.1 - Généralités sur le bruit	18
2.2 - La cartographie du bruit : notions clés	21
Chapitre 3 Le diagnostic territorial	23
3.1 - Cartes de bruit de la CACP	24
3.2 - Situation détaillée	24
3.3 - Identification des zones à enjeux	31
3.4 - Les « zones calmes »	36
Chapitre 4 Synthèse des mesures de réduction réalisées et programmées	39
4.1 - Les documents d'orientation de la CACP	39
4.2 - Recensement des actions engagées au cours des dix dernières années par les divers gestionnaires	44
4.3 - Bilan des actions prévues dans les cinq prochaines années	71
Chapitre 5 Mesures envisagées au titre du présent PPBE	78
5.1 - Protection des populations et prévention de l'apparition de nouvelles nuisances	80
5.2 - Préserver les zones calmes	87
5.3 - Assurer un suivi	88
Chapitre 6 Suivi du plan d'actions	89
6.1 - Impact des mesures sur les populations	89
6.2 - Mise en cohérence des outils	89
6.3 - Suivi du plan d'actions	89
Chapitre 7 Annexes	90
7.1 - Exposition des populations aux nuisances sonores	90
7.2 - Les zones à enjeux prioritaires détaillés par commune	96
7.3 - Présentation des secteurs à enjeux prioritaire	100
7.4 - Motion contre le projet d'itinéraire de fret	121
7.5 - Synthèse de la consultation du public	126

Résumé non technique

Rédigé après consultation du public.

PROJET

Chapitre 1

Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

1.1 - Le contexte réglementaire

1.1.1 - Le cadre de la réglementation européenne

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, dite directive « bruit » a pour vocation de définir une approche commune à tous les états membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette directive s'est traduite dans la législation française par les textes de loi suivants:

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

1.1.2 - Les objectifs fixés par la réglementation européenne

Dans cet objectif, la directive 2002/49/CE de l'Union Européenne impose les actions suivantes :

- la détermination de l'exposition au bruit grâce à la réalisation de cartes de bruit stratégiques afin d'identifier les secteurs concernés par les différents niveaux sonores
- l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets

- la réalisation de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir, de réduire les nuisances sur les populations et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Le périmètre du PPBE s'étend à l'ensemble du territoire. Il inclut, conformément à la réglementation, « le bruit émis par le trafic routier, ferroviaire et aérien ainsi que par les activités industrielles et, le cas échéant, d'autres sources de bruit ». Il importe de souligner que la CACP n'est pour autant pas compétente sur l'ensemble des sources de bruits et infrastructures incluses dans ce périmètre : en particulier, les bruits de voisinages restent naturellement du ressort des communes. Nombre d'infrastructures sont par ailleurs gérées par d'autres autorités (État, Départements, SNCF Réseau etc.).

1.1.3 - Les champs d'application de la directive européenne

La directive s'applique aux bruits ambiants perçus par les individus chez eux et à proximité de leur habitation.

Les sources de bruit concernées sont :

- les infrastructures de transport routier;
- les infrastructures de transport ferroviaire;
- les infrastructures de transport aérien;
- les infrastructures industrielles classées soumises à autorisation (ICPE-A).

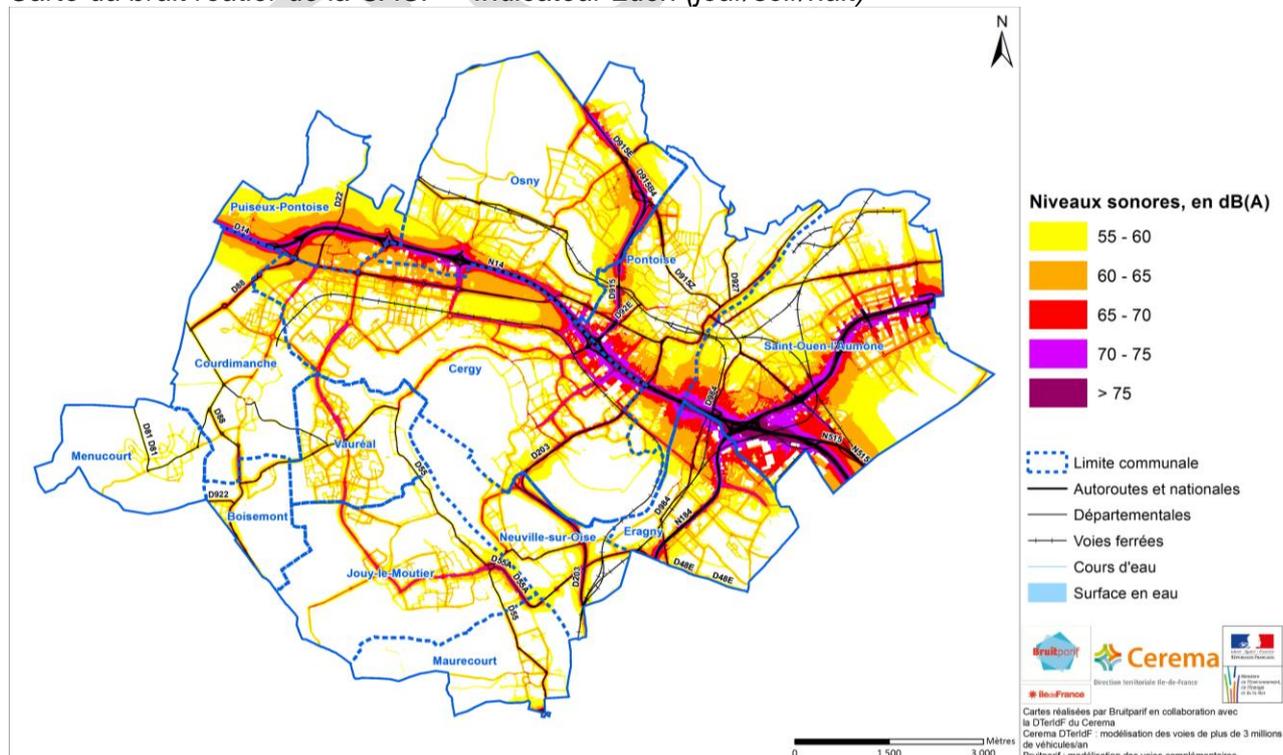
1.1.4 - Les mesures prévues au titre de la directive européenne

La Directive prévoit l'élaboration de deux outils:

- les cartes de bruit stratégiques (CBS)
- les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les **cartes de bruit stratégiques** visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transport. Elles constituent un diagnostic de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu.

Carte du bruit routier de la CACP – Indicateur L_{den} (jour/soir/nuit)



Dans la continuité des cartes de bruit s'inscrit le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** (PPBE) qui doit être élaboré par les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures. Il a pour objectif d'optimiser, sur le plan stratégique, technique et économique, les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore des secteurs qui le justifient.

Il constitue un programme d'actions présenté aux citoyens qui vise à protéger la population et les établissements sensibles (enseignement et santé) des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver des zones calmes.

Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

Objectifs du PPBE :

Réduire les niveaux de bruit excessifs (points noirs bruit) supérieurs aux valeurs limites réglementaires selon les différentes sources

Protéger les espaces calmes (niveaux de bruit inférieurs à 55 dB(A))

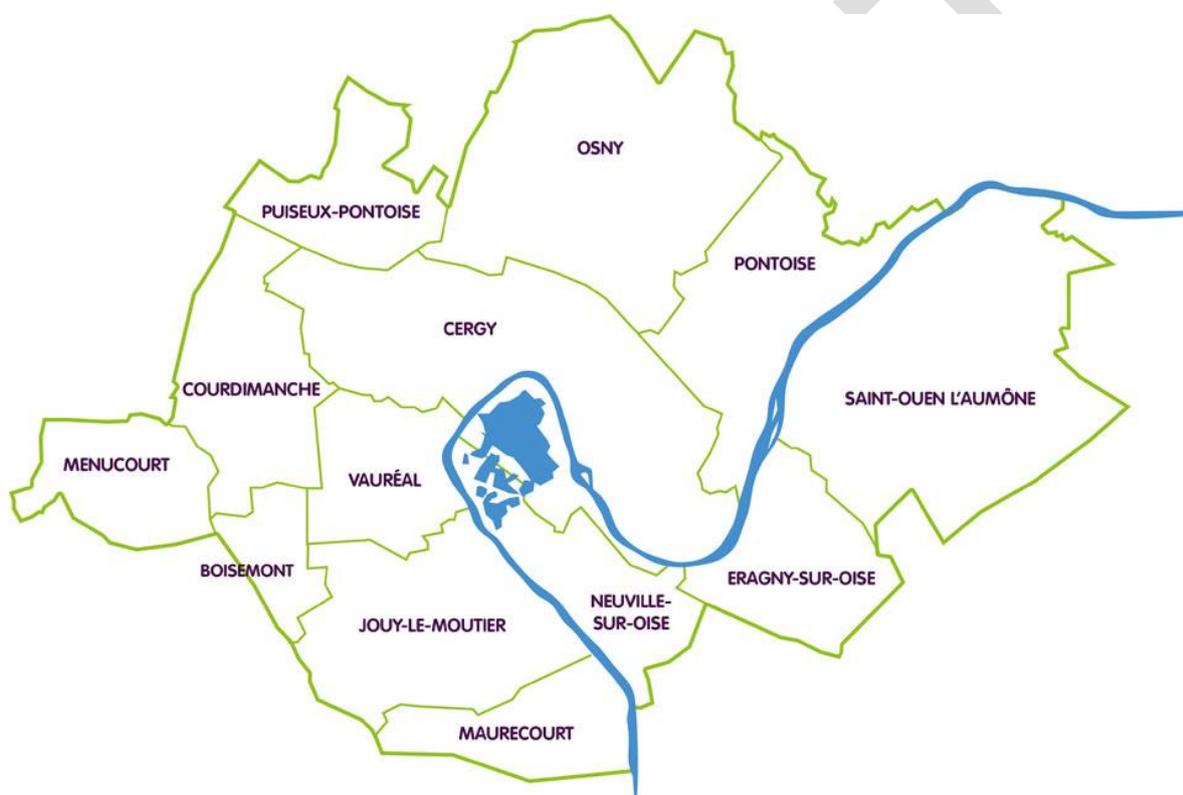
Elaborer une politique de prévention pour les cinq prochaines années.

1.2 - Le territoire

1.2.1 - Le territoire de la CACP

Dans ce contexte réglementaire, la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP), en qualité "d'autorité compétente" disposant de la compétence « lutte contre les nuisances sonores », a engagé un travail sur les 13 communes rattachées à la CACP.

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) issu de la transformation, au 1er janvier 2004, du Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) de Cergy-Pontoise. Elle regroupe 13 communes, 12 dans le département du Val d'Oise (95) : Boisemont, Cergy, Courdimanche, Eragny-sur-Oise, Jouy-le-Moutier, Menucourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise, Puisseux-Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône et Vauréal et la commune de Maurecourt dans le département des Yvelines (78).



Le territoire, d'une superficie de 87 km², représente un pôle majeur pour le développement de l'agglomération parisienne avec 203 913 habitants (population légale au 1er janvier 2012, Source INSEE). Sa superficie est sensiblement égale à celle de Paris intra-muros, soit environ 8 000 hectares, dont plus de 2 000 hectares d'espaces verts et de loisirs naturels ou aménagés, et 2 000 hectares d'espaces agricoles.

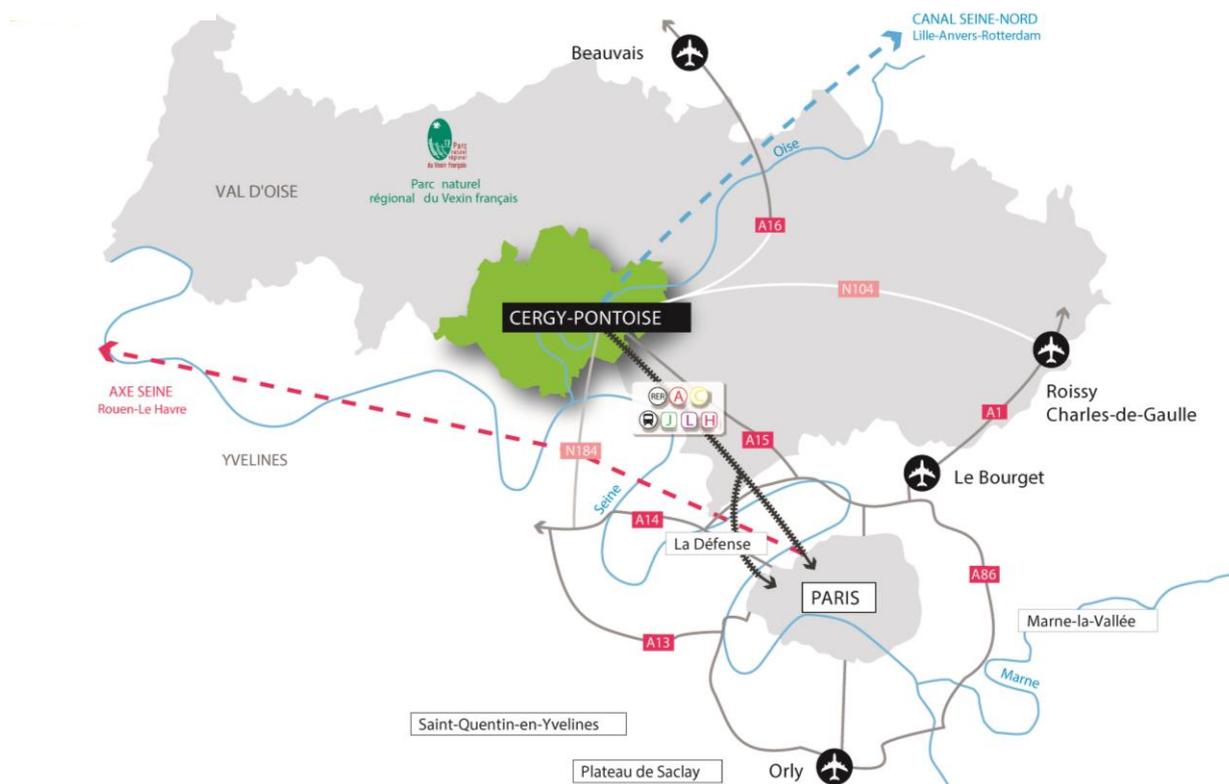
Située à 30 kilomètres au Nord-Ouest de Paris, l'agglomération de Cergy-Pontoise s'est développée au travers du projet de ville-nouvelle initié par l'Etat dans les années 60. Préfecture du Val d'Oise et pensée dès l'origine comme l'un des sites de développement urbain et économique de l'Île-de-France, notre agglomération allie les fonctions d'un grand pôle urbain, économique et universitaire. Elle se caractérise par son équilibre social et sa jeunesse (30% de moins de 20 ans). La commune de Cergy regroupe plus du quart de la population totale de la communauté d'agglomération. Elle constitue le centre de la ville nouvelle avec notamment un important centre administratif. Les communes de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône, également fortement urbanisées, représentant 1/4 de la population.

Aujourd'hui, Cergy-Pontoise est un pôle d'habitat et d'équipement, un pôle économique de plus de 90.000 emplois et universitaire et de recherche de 27 000 étudiants. Premier pôle économique du Nord-Ouest francilien et deuxième pôle de formation d'Ile-de-France après celui d'Orsay/plateau de Saclay, Cergy-Pontoise bénéficie de la présence d'un tissu d'entreprises innovantes, de grands groupes et de PME de hautes technologies.

Le territoire de Cergy-Pontoise se caractérise par une spécialisation autour de filières d'avenir dans l'industrie. Cette spécialisation est renforcée par un développement important d'activités de R&D des groupes dans les grandes filières applicatives, mais aussi dans des domaines transverses portés par le tissu de PME, que sont les technologies numériques, l'intelligence embarquée, la métrologie, l'énergie et la logistique intelligente. Dans ce contexte, la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise mène une politique active de soutien aux pôles de compétitivité et aux programmes de recherche coproduit entre PME et laboratoires publics afin d'organiser une coopération intense entre entreprises, organismes de formation et de recherche.

Enfin, Cergy-Pontoise se situe à l'articulation de trois axes principaux : l'axe Cergy-Pontoise/La Défense/Paris, l'axe des grands pôles de l'arc Nord-Ouest francilien (aéroport de Roissy Charles de Gaulle/plaine de France au Nord, et Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines/plateau de Saclay à l'Ouest), et sur les grands ports du Havre et de l'Europe du Nord.

Situation de la CACP en Ile-de-France



1.2.2 - Les infrastructures de transport de la CACP

Les infrastructures routières prises en compte lors de l'établissement des Cartes de Bruit Stratégiques sont :

- Autoroute : A15
- Routes nationales : N14; N184
- Routes départementales : D4; D14; D17; D22; D27; D38; D44; D48; D54; D55; D79; D81; D88; D92; D203; D915; D922; D927; D984
- Réseau de voies intercommunales et communales.

Offre en infrastructures routières sur l'agglomération :

Voirie communautaire(*)	186,8 km (+5% en 5 ans)
Autoroute	14,4 km
National	28 km
Départemental	63,6 km

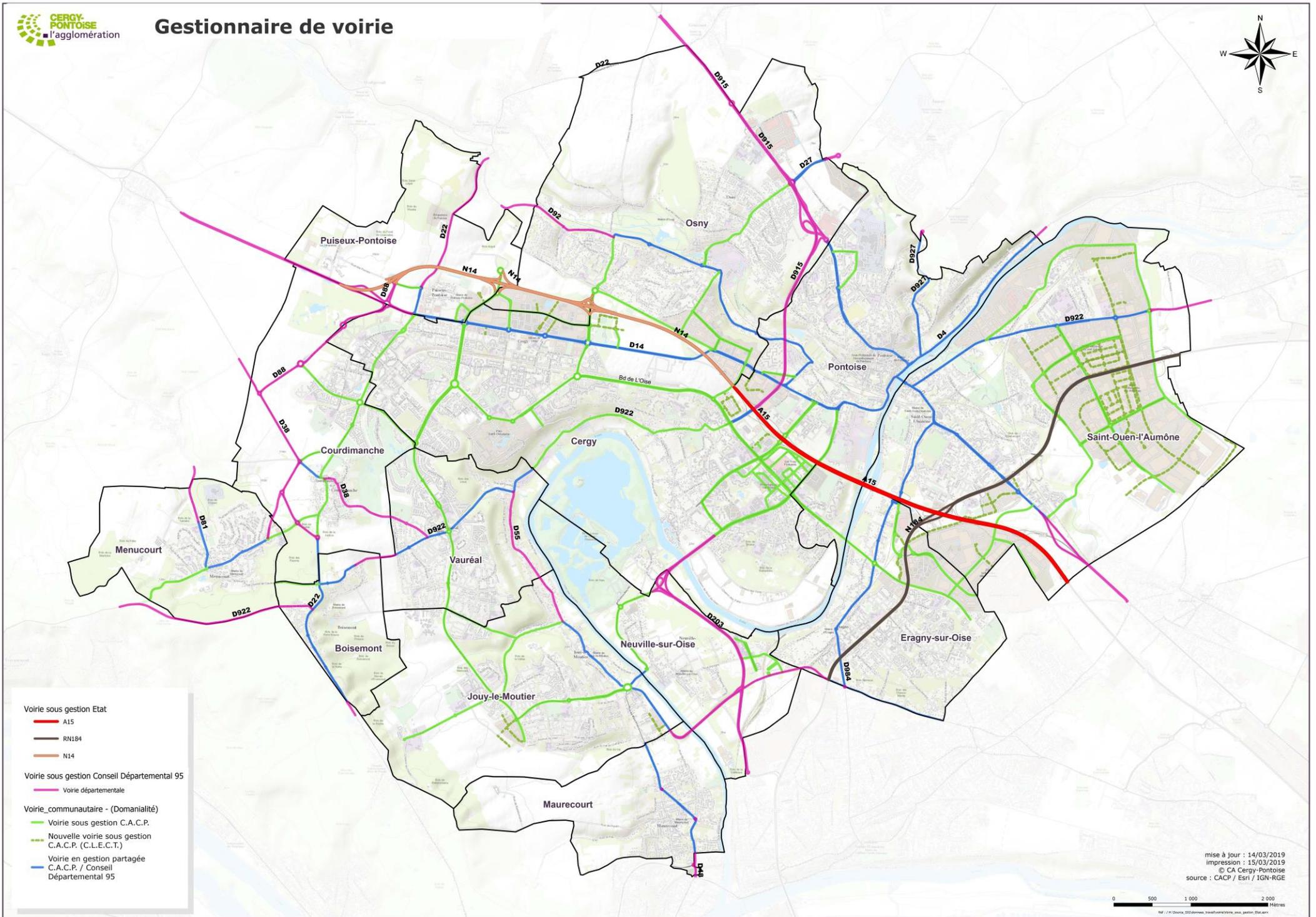
(*) Voirie gérée par la CACP. Une partie de ces 186,8 km est sous domanialité départementale mais les dépendances (bas côté, stationnement, espace vert) sont gérées par la CACP.

Calcul de l'indicateur linéaire de voirie :

1. Une voirie est d'intérêt communautaire si :

- le trafic journalier > 3 000 véhicules/jour
- elle dessert un équipement communautaire

2. Le linéaire comprend les 2 sens de circulation



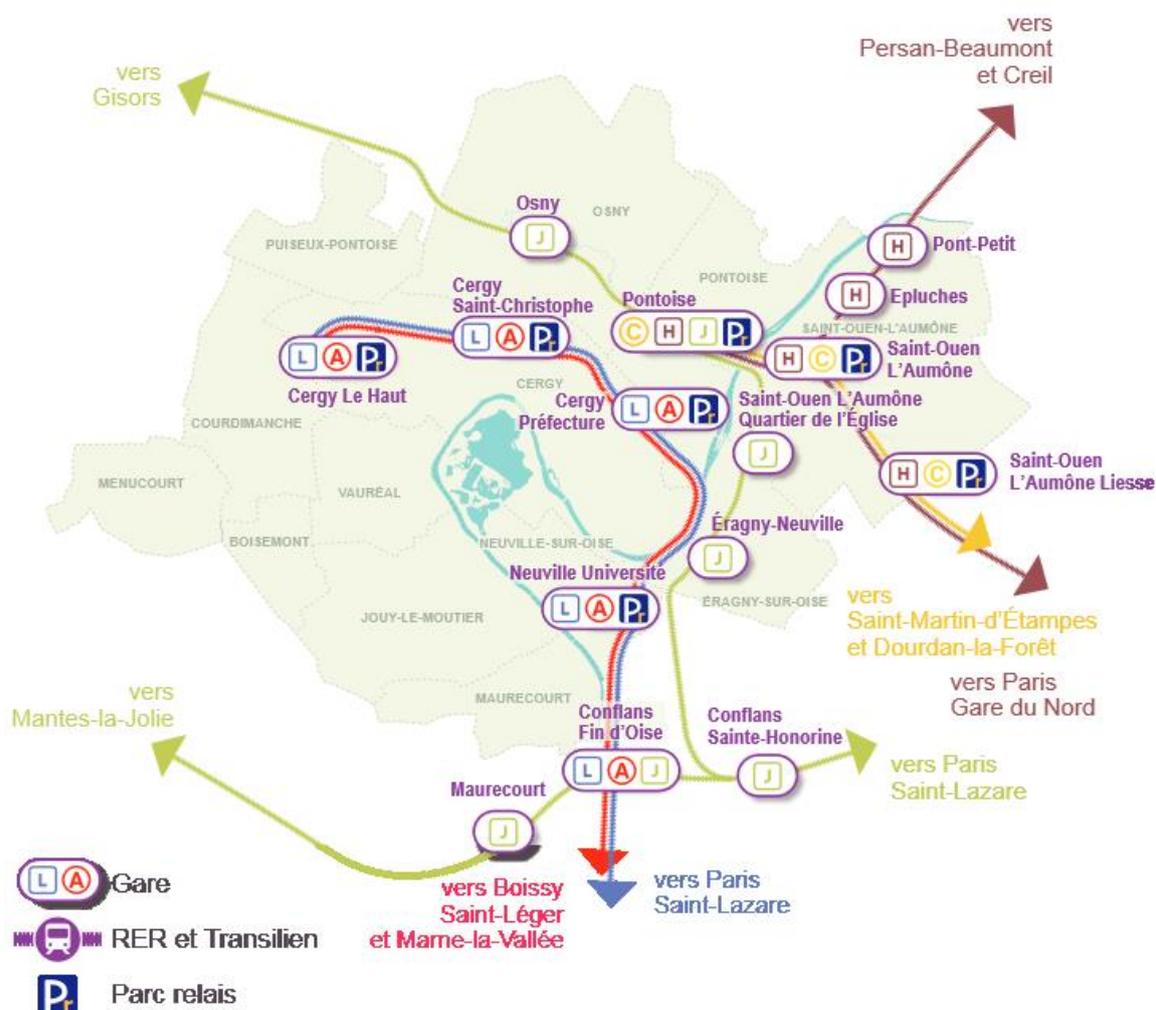
- Voirie sous gestion Etat**
- A15
 - RN184
 - N14
- Voirie sous gestion Conseil Départemental 95**
- Voirie départementale
- Voirie communautaire - (Domianialité)**
- Voirie sous gestion C.A.C.P.
 - Nouvelle voirie sous gestion C.A.C.P. (C.L.E.C.T.)
 - Voirie en gestion partagée C.A.C.P. / Conseil Départemental 95

Les infrastructures ferroviaires prises en compte lors de l'établissement des Cartes de Bruit Stratégiques sont :

- RER A dessert les gares de Neuville-université, Cergy-Préfecture, Cergy Saint-Christophe et Cergy-le-Haut;
- RER C dessert les gares de Saint-Ouen l'Aumône Liesse, Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise;
- Transilien ligne H dessert les gares de Saint-Ouen l'Aumône Liesse, Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise;
- Transilien ligne J dessert les gares de Maurecourt, Éragny-Neuville, Saint-Ouen l'Aumône, Pontoise et Osny;
- Transilien ligne L dessert les gares de Neuville-université, Cergy-Préfecture, Cergy Saint-Christophe et Cergy-le-Haut.

SNCF réseau est l'unique gestionnaire concerné sur le territoire de la CACP.

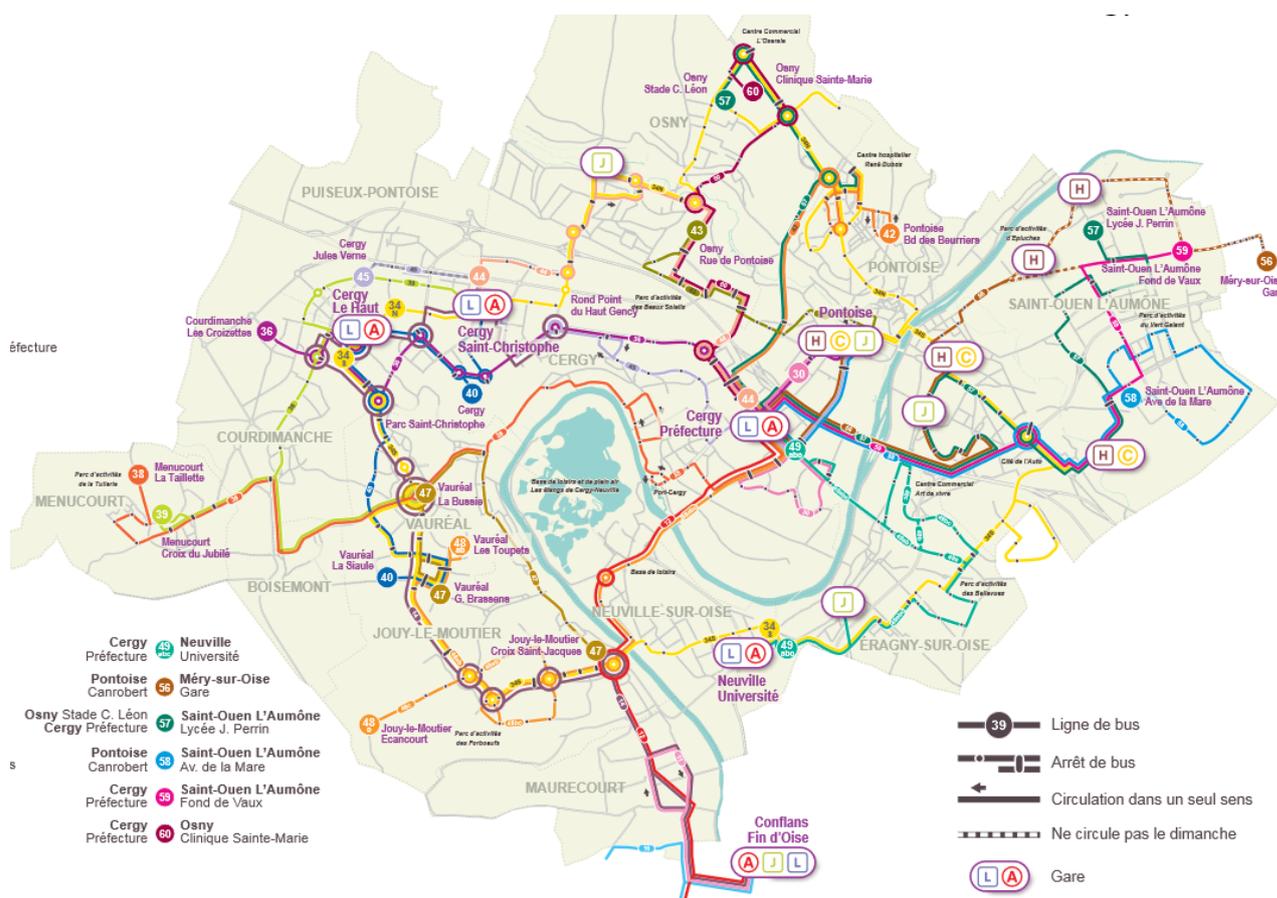
Infrastructures ferroviaires sur le territoire de la CACP



Les transports en commun pris en compte lors de l'établissement des Cartes de Bruit Stratégiques sont :

- 19 lignes régulières et plus de 72 000 voyageurs par jour ;
- 600 points d'arrêt (85 % des Cergypontains ont un arrêt de bus à moins de 300m de chez eux).

Infrastructures de transports en commun sur le territoire de la CACP



1.2.3 - Les projets d'aménagement majeurs

Cergy Grand Centre

Le grand projet d'aménagement Grand Centre Cœur d'agglo vise à développer une centralité urbaine, économique et universitaire.

Le Plan urbain de référence traduit le projet en termes :

- **d'intensification urbaine**, avec la création de 3 000 nouveaux logements, de 3000 emplois supplémentaires et le renforcement du campus cergypontrain, ceci grâce au potentiel foncier disponible de 25 hectares
- **d'animation urbaine**, avec une vie culturelle, sportive et commerciale diversifiée et une ville bien connectée
- **de ville-parc**, avec la création de 16 hectares d'espaces paysagers pour renouer avec le principe fondateur de la ville nouvelle



Cergy Plaine des Linandes

Situés entre les quartiers Grand Centre et Axe majeur-Horloge, c'est 57 hectares qui deviennent un espace à vivre dédié essentiellement aux sport et loisirs, organisé autour d'un équipement majeur, Aren'Ice.



Un écoquartier de 1500 logements constitue le volet résidentiel du projet de la plaine des Linandes. Il intégrera les équipements publics indispensables à l'accueil des familles (crèche, groupe scolaire) ainsi que des services et commerces de proximité en pied d'immeuble. Un parc urbain de 10 hectares regroupera des espaces de loisirs en plein air, des jardins partagés et des espaces boisés.

Pontoise Quartier Bossut

Construction d'un écoquartier rassemblant logements, bureaux, commerces et équipements publics autour d'un grand parc urbain.

Il accueillera, à terme, 2 600 logements et près de 6 500 nouveaux habitants.



Projet urbain de Jouy-le-Moutier

Projet d'urbanisation raisonnée et respectueuse des paysages, sur le secteur des Bruzacques, nouveau cœur de ville, et de Bellefontaine-Forboeufs. Situé en limite de la plaine agricole et du coteau boisé, ce nouveau quartier a été conçu comme un «grand jardin habité».



Avec ses 600 logements, il constituera un quartier mixte en matière architecturale et en typologies de logements (collectifs, intermédiaires, individuels) et respectueux de l'environnement. Les circulations douces seront privilégiées et la conception des nouvelles voies favorisera une circulation apaisée entre les futures résidences.

Courdimanche Ecoquartier du Bois d'Aton

L'écoquartier du Bois d'Aton fournit une réponse équilibrée aux besoins de la population : 250 logements certifiés «Habitat et Environnement» sur 8,5 hectares entre le boulevard de la Crête et le boulevard des Chasseurs à proximité d'équipements publics comme le complexe sportif, l'école Saint Louis et le collège Sainte-Apolline.



Implanté aux portes de la plaine agricole du Vexin, cet écoquartier est conçu de manière à assurer le lien entre ville et campagne. Près de 150 arbres et 200 arbustes ont été plantés. Cet espace vert d'un hectare abritera également un étang, qu'un réseau de fossés végétalisés - des "noues" - alimentera en eaux de pluie. Les bâtiments seront certifiés « Habitat et Environnement, profil A », un label qui garantit la préservation de l'environnement tout au long du cycle de vie des logements.

Menucourt Ecoquartier de la Pièce d'Alçon

Situé à la lisière de la commune, derrière le collège de la Taillette, ce projet prévoit, à terme, la construction de 400 logements dont les premiers ont été livrés en 2016. 70 autres logements locatifs sociaux sont quant à eux en cours de finalisation.



Les travaux d'un nouveau programme de 140 logements ont démarré et une consultation est en cours pour les 90 logements restant.

La volonté de réaliser un éco-quartier s'est traduite dans la construction de bâtiments basse consommation (BBC) puis d'immeubles certifiés "NF habitat HQE". Toujours dans le souci de favoriser un développement durable, une attention particulière est portée au traitement des eaux pluviales, avec la mise en place d'un système de récupération via 6 bassins à ciel ouvert.

1.3 - Méthodologie d'élaboration du PPBE

Les cartes de bruit stratégiques de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise de troisième échéance ont été actualisées au printemps 2018 par Bruitparif.

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

Elles comprennent les documents cartographiques réglementaires, un résumé non technique et l'évaluation de la population exposée au bruit.

Ces cartes ont été arrêtées par délibération du Conseil Communautaire n° 6 du 2 octobre 2018. Elles sont accessibles au public sur la page d'accueil du site internet de la CACP :

<https://www.cergypontoise.fr/developpement-durable-et-biodiversite>.

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

La construction du PPBE se déroule en quatre étapes :

- **Phase 1** - Diagnostic du territoire et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme.
- **Phase 2** - Recensement des actions mises en œuvre sur les dix dernières années et des actions envisageables à court ou moyen terme.
- **Phase 3** - Rédaction du projet de PPBE et consultation du public
- **Phase 4** - Ajustement du projet suite à la consultation du public et rédaction du PPBE de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

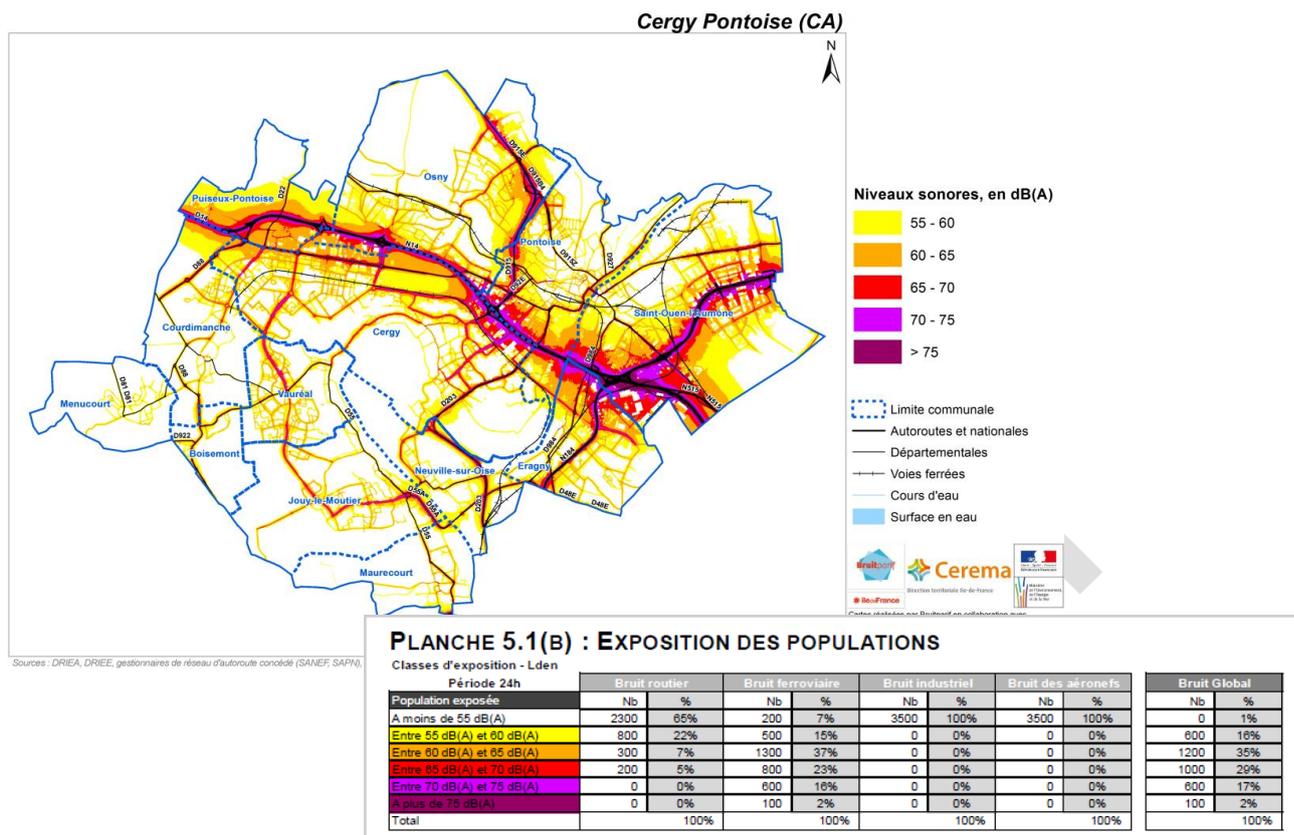
1.3.1 - Le diagnostic territorial

Les résultats des cartes de bruit stratégiques sont transmis sous forme de cartes isophones accompagnées de tableaux de synthèse proposant, par commune, par source de bruit et par tranche de niveaux sonores selon les différents indices Lden et Ln, un décompte des populations et bâtiments sensibles exposés aux nuisances sonores.

A partir de cet état des lieux et des analyses complémentaires (validation de la destination des bâtis, du critère d'antériorité, ...), l'objectif du PPBE est d'isoler les principales zones de bruit critiques (zones densément peuplées ou à protéger où les niveaux sonores limites réglementaires sont dépassés ou risquent d'être dépassés) et de les hiérarchiser.

Bruit routier

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



1.3.2 - Recensement des actions mises en œuvre ou programmées et proposition d'un plan d'actions

La CACP a procédé à une enquête auprès des divers gestionnaires intervenant sur le territoire afin de collecter les informations sur les actions passées réalisées ayant eu un impact sur l'environnement sonore.

Les réponses figurent au présent PPBE.

Les mesures envisagées pour les cinq années à venir tiennent compte des attentes locales et de la politique existante en matière de lutte contre le bruit. Elles visent à :

- réduire les nuisances sonores via des aménagements privilégiant le traitement à la source;
- prévenir l'apparition de nouvelles situations à ambiance sonore dégradée via l'adoption de mesures préventives généralement peu coûteuses au regard de leur efficacité.

Toutes les propositions résulteront d'une étude de faisabilité au regard des critères gain acoustique, caractéristiques de la zone, population concernée et coût de mise en œuvre...

1.3.3 - Consultation du public

Conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, le présent Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est soumis à une consultation du public d'une durée de deux mois.

Les habitants sont informés par voie de presse.

Après le délai légal de la consultation et analyse des observations du public le cas échéant, le projet de PPBE sera modifié en conséquence afin d'en livrer la version finalisée.

1.3.4 - Ajustement du projet de PPBE suite à la consultation du public et- rédaction du document final

PROJET

Chapitre 2

Quelques notions sur le bruit

2.1 - Généralités sur le bruit

2.1.1 - Le son

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

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

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée L_{Aeq} (niveau moyen équivalent)

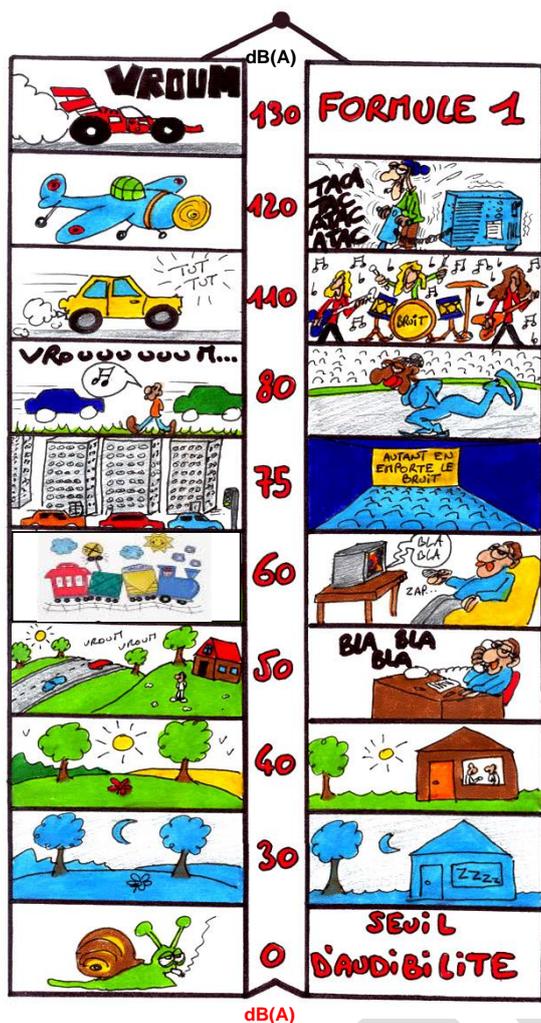
Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB¹ correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

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

2.1.2 - Le bruit

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

¹ Le décibel (dB) est l'unité de mesure des niveaux sonores



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

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 3 dB.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB nettement :
4	6 dB	on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences: elle privilégie les fréquences médiums, et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus

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

2.1.3 - Les effets du bruit sur la santé

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile, citée par 54 % des personnes résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants. Une étude de Bruitparif, l'Observatoire Régional de Santé Ile-de-France et le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe de Novembre 2011 (« [Impact sanitaire du bruit dans l'agglomération parisienne : quantification des années de vie en bonne santé perdues](#) ») démontre « *la morbidité liée au bruit environnemental au sein de l'agglomération parisienne. L'impact sanitaire estimé montre l'importance de ce problème de santé publique avec de l'ordre de **66 000 années de vie en bonne santé perdues*** ». Ce résultat s'obtient à partir des données fournies par les études épidémiologiques sur les impacts sanitaires des nuisances sonores croisées avec les cartes d'exposition au bruit.

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

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

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

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

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

Dans le Val-d'Oise, le pourcentage de personnes se déclarant « assez » à « très gênées » par le bruit à leur domicile est de 57 % (étude réalisée par le CREDOC pour Bruitparif en 2016). Bruitparif a réalisé une déclinaison francilienne et a ainsi estimé à 16 milliards d'euros, dont 6,9 milliards liés aux transports, le coût social du bruit en Île-de-France.

2.2 - La cartographie du bruit : notions clés

2.2.1 - Les indicateurs fixés par la réglementation européenne

Pour réaliser les Cartes de Bruit Stratégiques, la Directive Européenne a fixé deux indicateurs de bruit, le Lden et Ln :

Le **Lden** (day evening night pour jour soir et nuit) est l'indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24 heures. Il est calculé en moyennant sur l'année des bruits relevés aux différentes périodes de la journée, auquel est appliquée une pondération pour les périodes les plus sensibles : 5dB(A) en soirée et 10dB(A) la nuit.

Le **Ln** (n pour nuit) est l'indicateur du niveau sonore nocturne de 22 h à 6 h.

Ces indicateurs sont exprimés en décibels pondérés A (dB(A)) : unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit.

L'arrêté du 4 avril 2006 définit par ailleurs, par source de bruit, les valeurs limites réglementaires suivantes :

Indicateur de bruit	Route	Voie ferrée	Activité industrielle	Aérodrome
Lden dB(A)	68	73	71	55
Ln dB(A)	62	65	60	-

2.2.2 - Les documents produits

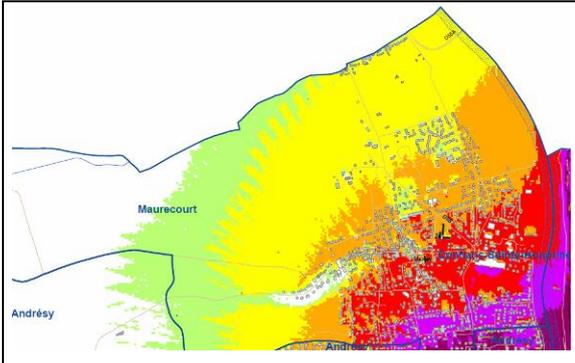
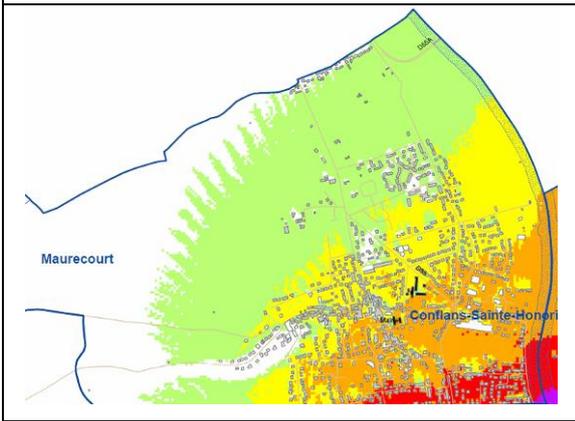
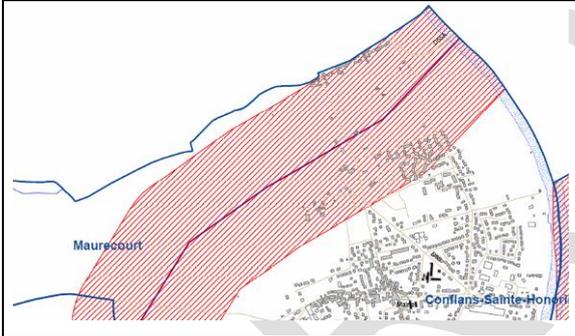
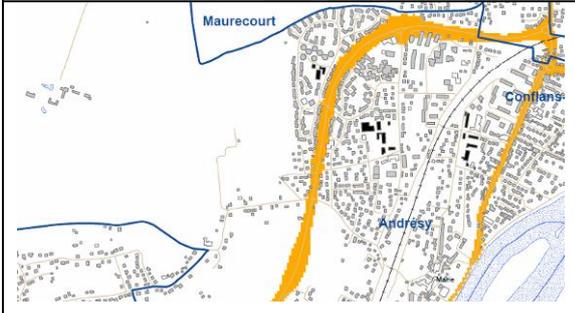
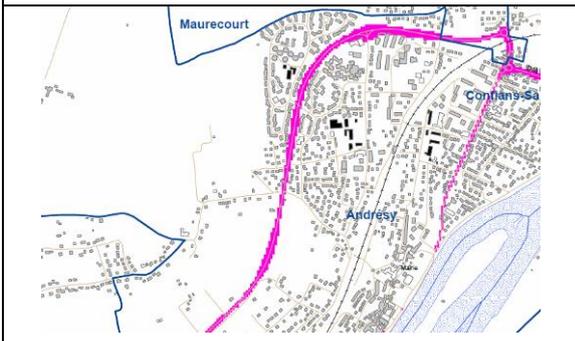
Conformément à la réglementation, les documents cartographiques à produire sont 4 types :

- les cartes d'exposition (ou cartes de "type A") présentent, par des courbes isophones par pas de 5 dB(A), pour les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln les niveaux sonores calculés pour l'année d'établissement des cartes;
- les cartes des secteurs affectés par le bruit (ou cartes de "type b") représentent les "secteurs affectés par le bruit" définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore;
- les cartes de dépassement des valeurs limites (ou cartes de "type c") représentent pour l'année d'établissement des cartes, les zones où les valeurs limites en Lden et en Ln sont dépassées;
- Cartes d'évolution (ou cartes de "type d") représentent l'évolution du niveau sonore au regard de la situation décrite par les cartes de "type a" pour les indicateurs Lden et Ln.

Ces cartes sont issues d'une modélisation acoustique en 3 dimensions suivant les recommandations de la note du SETRA. Les niveaux sonores sont évalués à 4 mètres de hauteur.

Les cartes de bruit ainsi réalisées permettent par la suite, par croisement avec les données démographiques, d'estimer l'exposition de la population et des bâtis sensibles (établissements de santé et d'éducation).

Il existe différents types de cartes stratégiques du bruit :

 <p>Map showing noise exposure by Lden indicator. The map covers the area around Maurecourt and Andrésey. The legend indicates five levels of exposure: >75 dB(A) (purple), 70-75 dB(A) (magenta), 65-70 dB(A) (red), 60-65 dB(A) (orange), and 55-60 dB(A) (yellow).</p>	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « A » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
 <p>Map showing noise exposure by Ln indicator. The map covers the area around Maurecourt and Confians-Sainte-Honorine. The legend indicates five levels of exposure: >70 dB(A) (magenta), 65-70 dB(A) (red), 60-65 dB(A) (orange), 55-60 dB(A) (yellow), and 50-55 dB(A) (green).</p>	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « A » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Ln (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
 <p>Map showing sectors affected by noise, indicated by red hatched areas. The map covers the area around Maurecourt and Confians-Sainte-Honorine.</p>	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p>Carte de type « B »</p> <p>Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet du Val-d'Oise en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
 <p>Map showing zones where noise limits are exceeded by the Lden indicator. The map covers the area around Maurecourt, Andrésey, and Confians. The legend indicates Lden > 68 dB(A) (orange).</p>	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden > 68 	<p>Carte de type « C » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
 <p>Map showing zones where noise limits are exceeded by the Ln indicator. The map covers the area around Maurecourt, Andrésey, and Confians. The legend indicates Ln > 62 dB(A) (magenta).</p>	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln > 62 	<p>Carte de type « C » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Chapitre 3

Le diagnostic territorial

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif d'informer et de sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles. Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

3.1 - Cartes de bruit de la CACP

Les cartes stratégiques du bruit de la CACP ont été actualisées par Bruitparif en 2017

La situation observée correspond :

- pour la population : aux données de « Densibati 2009 » fournies par l'IAUIdf
- pour le réseau RATP, aux données de trafic antérieures à 2012
- pour le réseau SNCF, aux données de trafic antérieures à 2017
- pour le réseau routier, aux données de trafic de 2008 à 2015

Sur la base des résultats des Cartes de Bruit Stratégiques (rendus cartographiques et synthèses transmises), le bureau d'études Acouplus sous la maîtrise d'ouvrage de la CACP, et avec la participation des communes et des partenaires locaux (gestionnaires d'infrastructures, ...) a pris en charge la réalisation de ce Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement basé sur :

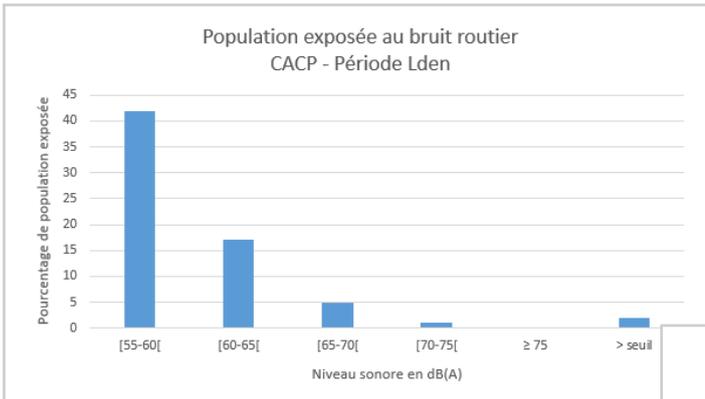
- un diagnostic territorial et une évaluation des enjeux;
- un recensement des actions mises en œuvre sur les dix dernières années et des actions envisagées à court ou moyen terme;
- la proposition d'un plan d'actions.

3.2 - Situation détaillée

L'exploitation des cartes de bruit de type A permet de qualifier la situation acoustique globale de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

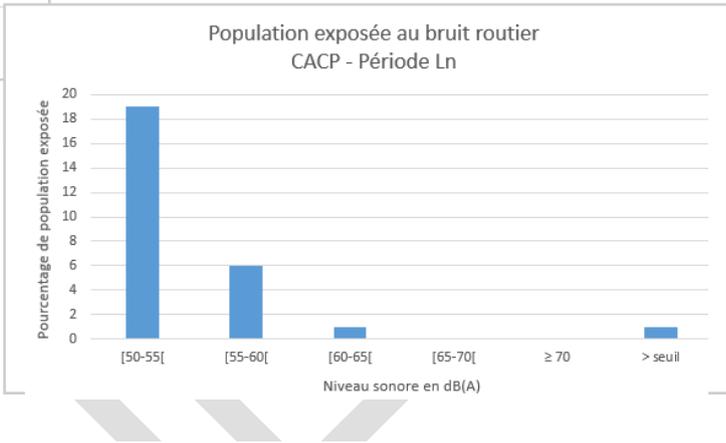
Les fiches ci-dessous sont une synthèse des analyses détaillées présentées en annexe.

Bruit routier



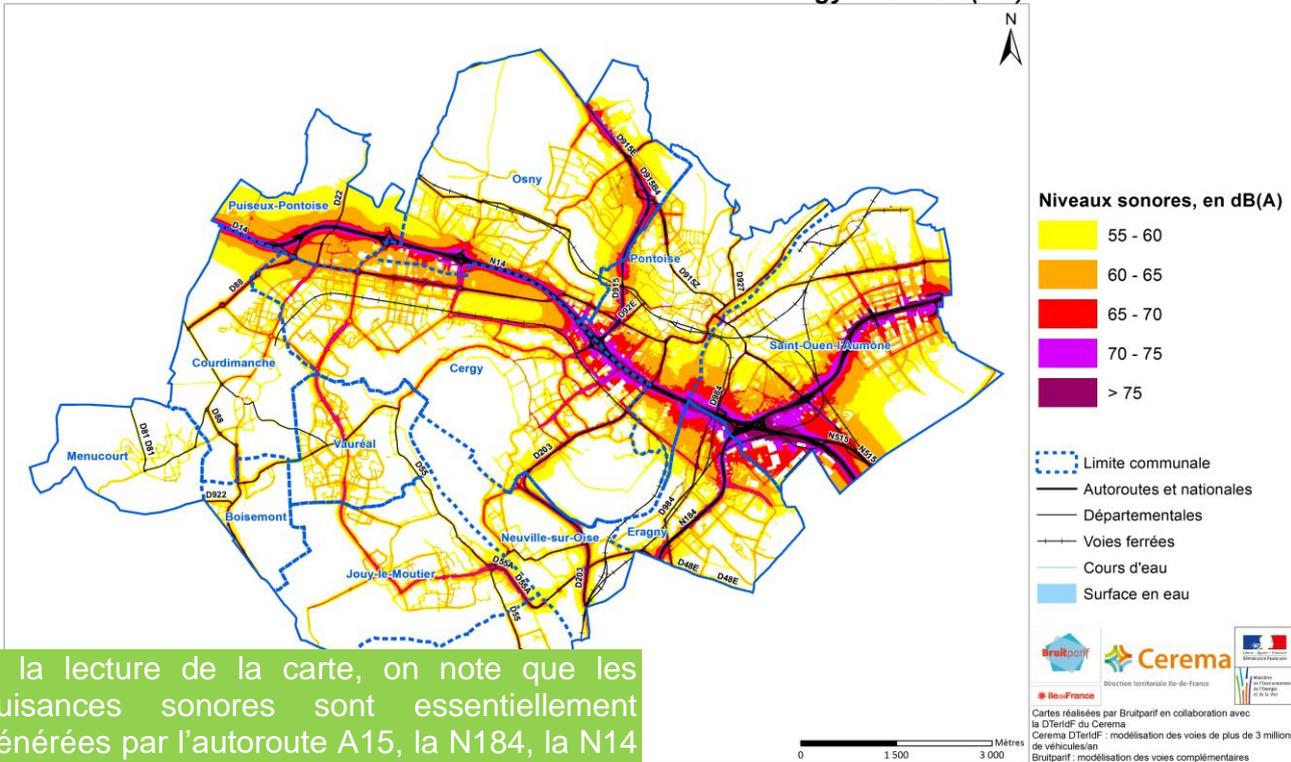
2% de la population est potentiellement exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 68 dB(A) en Lden, et 1% à des niveaux de bruit supérieurs à 62 dB(A) en Ln.

Des disparités...
 Les communes de Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise, Cergy et Eragny sont particulièrement impactées. Les nuisances sonores sont essentiellement générées par quatre sources routières : A15, N184, N14 et D915



Bruit routier
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

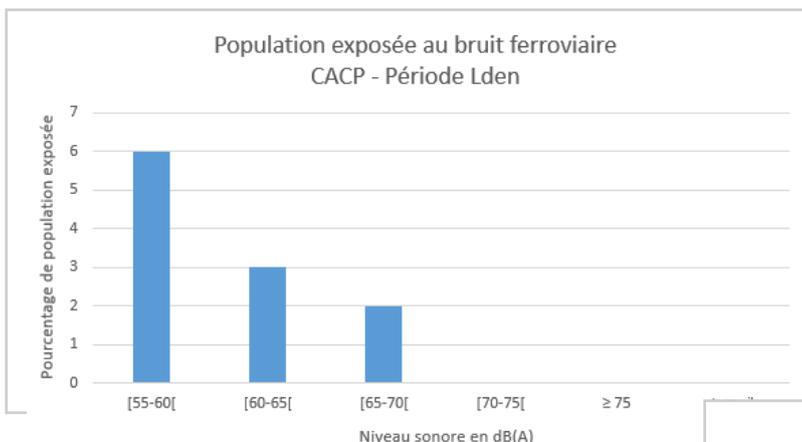
Cergy Pontoise (CA)



A la lecture de la carte, on note que les nuisances sonores sont essentiellement générées par l'autoroute A15, la N184, la N14 et la D915

Cartes de bruit de la CACP - carte de type A – Bruit routier - Indicateur Lden

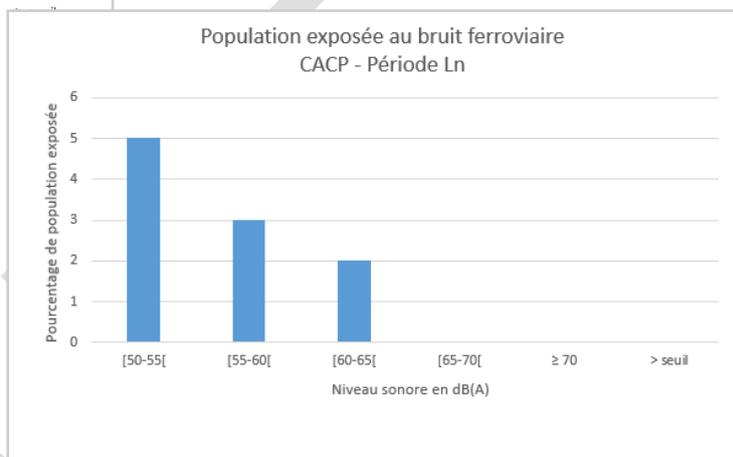
Bruit ferroviaire



0,3% de la population est potentiellement exposée à des niveaux de bruit supérieurs à 68 dB(A) en Lden, et 0,5% à des niveaux de bruit supérieurs à 62 dB(A) en Ln.

Des disparités...

Le bruit ferroviaire impacte fortement les communes de Saint-Ouen-l'Aumône, Pontoise et Eragny. Les nuisances sonores sont essentiellement générées par trois lignes ferroviaires : la ligne C du RER, les lignes H et J du Transilien.



Bruit ferré

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A) (voies conventionnelles) ou 62 dB(A) (lignes à grande vitesse)
Indicateur Ln (Nuit)

CA Cergy Pontoise



A la lecture de la carte, on note que les nuisances sonores sont essentiellement générées par la ligne C du RER et les lignes H et J du Transilien.

Cartes de bruit de la CACP - carte de type A – Bruit ferroviaire - Indicateur Ln

Bruit industriel

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

La liste des ICPE A potentiellement bruyantes pour le territoire de la CACP :

Numéro inspection	Nom établissement	Code postal	Commune
65.08103	AUCHAN	95000	CERGY
65.1322	CYEL - Plaine des Linandes - CERGY	95000	CERGY
595.00072	AUCHAN	95520	OSNY
65.11568	CONTINENTAL AUTOMOTIVE (exVALEO JOHNSON)	95520	OSNY
65.05971	Laboratoire CLARINS	95300	PONTOISE
65.08406	LISI AUTOMOTIVE	95650	PUISEUX PONTOISE
65.1825	PANHARD DEVELOPPEMENT	95650	PUISEUX PONTOISE

Bruit aérien

Au regard des seuils réglementaires le trafic aéroportuaire ne génère pas de nuisances sonores sur le territoire de la CACP.

Pour autant, ces cartes ne représentent pas la gêne ressentie par certains habitants, liée aux survols des avions provenant principalement de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

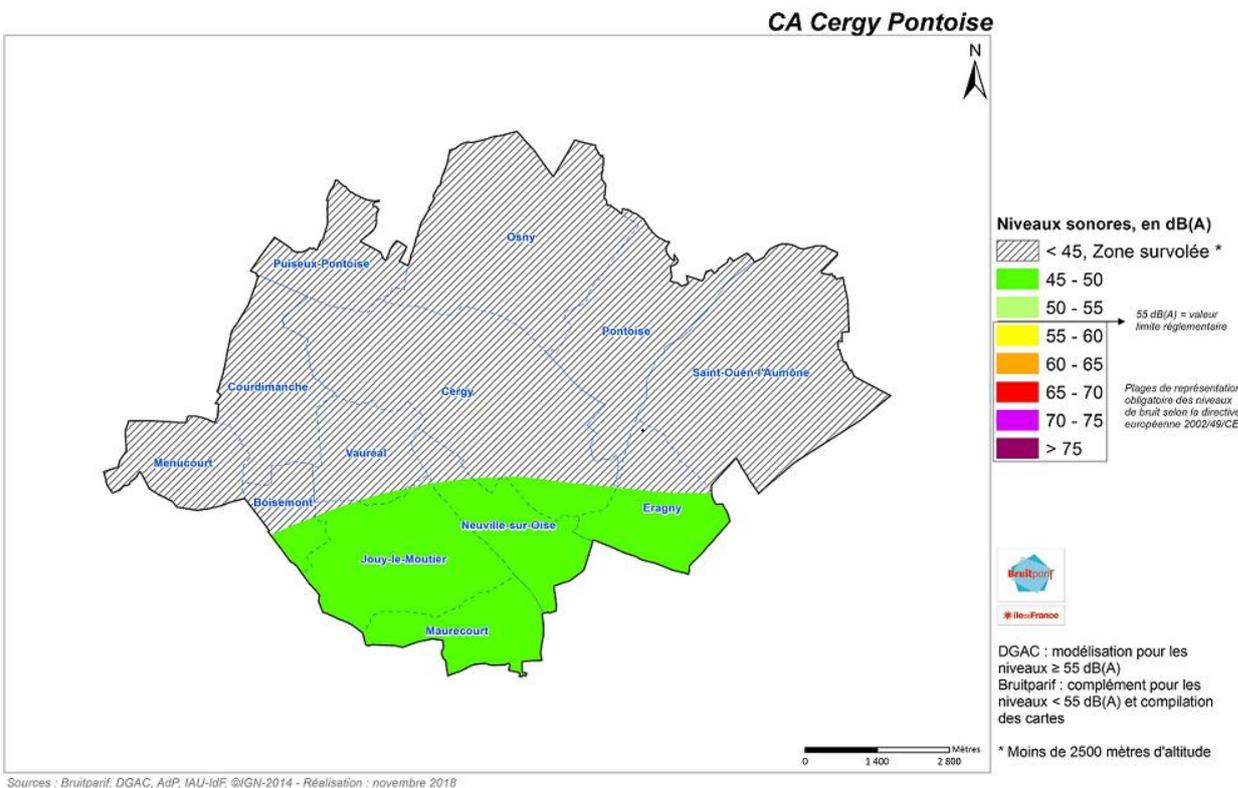
Pour mieux prendre en compte et traiter les potentielles nuisances liées au bruit aérien, la CACP peut s'appuyer sur les campagnes et analyses de mesures réalisées par Bruitparif. De plus, Bruitparif a complété les cartes de bruit aériens produites par la DGAC, par la représentation des zones exposées à des niveaux inférieurs aux seuils de représentation obligatoire des niveaux de bruit fixés par la Commission européenne, ainsi que par celle des zones potentielles survolées à moins de 2500 mètres d'altitude. Ces cartes complémentaires (présentées ci-dessous) visent à mieux traduire les nuisances ressenties par les populations survolées.

La CACP peut également disposer des résultats de la station de mesure permanente installée par Bruitparif depuis 2016 sur la commune de Neuville.

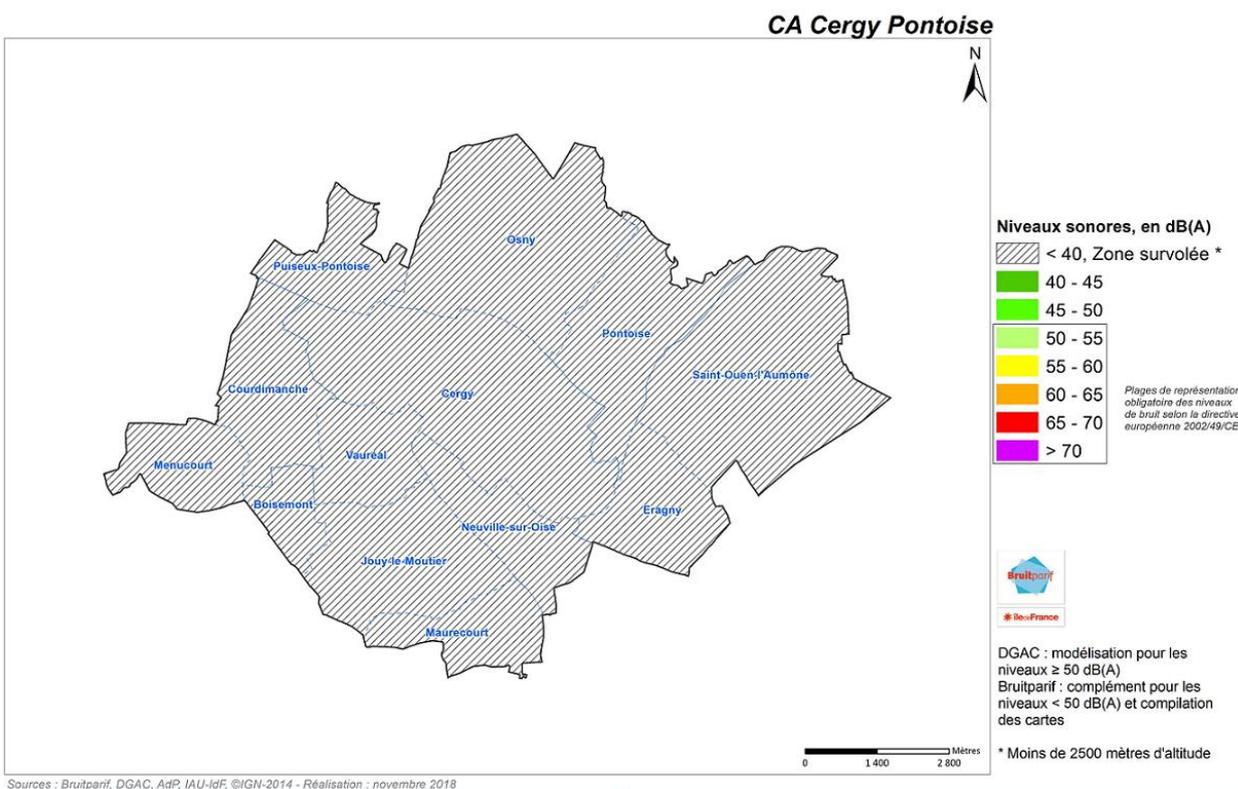
Ces mesures sont accessibles sur le site « Rumeur » de Bruitparif :

- Les niveaux de bruit instantanés mesurés
- Les pics de bruit

Bruit aérien
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Bruit aérien
Indicateur Ln (Nuit)



Etablissements sensibles

Lors de l'élaboration d'un PPBE, une attention particulière est donnée aux établissements sensibles, constitués des lieux d'enseignement, de petite enfance et des bâtiments dédiés à la santé.

L'analyse des résultats des cartes de bruit stratégiques permettent d'observer :

- sept établissements sensibles (listés en annexe 7.3) sont potentiellement exposés à des niveaux de bruits supérieurs aux seuils réglementaires¹ en période Lden et 5 en période Ln
 - o Les communes concernées sont les communes de Cergy ; Pontoise ; Eragny-sur-Oise et St-Ouen-l'Aumône.

Pour compléter ces observations, un point de vigilance est apporté à certains établissements sensibles, situés sur la commune de Saint-Ouen-l'Aumône, non référencés comme Points Noirs Bruit (PNB), à savoir :

- La crèche des oursons, située boulevard Ducher (impact voie ferrée) ;
- La crèche du crocodile bleu, située avenue de Chennevières (impact A15 et N184) ;
- L'école de la Prairie, située chemin des écoliers (impact voie ferrée) ;
- L'école et de centre de loisirs Effel, situés rue d'Epluches (impact voie ferrée) ;
- Le lycée Edmond Rostand, situé avenue de Paris (impact D14).

Décompte des PNB

DEFINITION :

Un **PNB** est un bâtiment d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale,...), vérifiant d'une part un critère acoustique et d'autre part un critère d'antériorité par rapport à l'infrastructure concernée.

Le critère acoustique est vérifié lorsque le bâtiment est situé dans une zone où le bruit est dit critique, c'est-à-dire que l'indicateur acoustique, évalué en façade des bâtiments, atteint ou dépasse les valeurs limites d'exposition au bruit.

Le critère d'antériorité est satisfait pour un bâtiment d'habitation si sa date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ou antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 concernant les infrastructures du réseau routier (publication de l'acte décidant l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'infrastructure, mise en service de l'infrastructure,...). Dans le cas d'établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, la date d'autorisation de construire doit être antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant, pris en application du deuxième alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction

¹ Les seuils réglementaires sont rappelés page 21.

	Population exposée au bruit routier (Nombre d'habitants exposés à $L_{den} > 68$ dB(A) / $L_n > 62$ dB(A))	Population exposée au bruit ferroviaire (Nombre d'habitants exposés à $L_{den} > 73$ dB(A) / $L_n > 65$ dB(A))	Etablissements sanitaire et social (Nombre d'établissements potentiellement PNB)	Etablissements d'enseignement (Nombre d'établissements potentiellement PNB)	Etablissements de petite enfance (Nombre d'établissements potentiellement PNB)	Origine du bruit
Boisemont	9 / 0	0 / 0	0	0	0	D22
Cergy	415 / 75	0 / 0	1	0	0	D203/VC
Courdimanche	0 / 0	0 / 0	0	0	0	-
Eragny-sur-Oise	195 / 31	70 / 218	1	1	1	A15/N184/RER/D984
Jouy-le-Moutier	0 / 0	0 / 0	0	0	0	-
Maurecourt	19 / 0	0 / 0	0	0	0	D48
Menucourt	0 / 0	0 / 0	0	0	0	-
Neuville-sur-Oise	0 / 0	0 / 0	0	0	0	-
Osny	20 / 15	0 / 0	0	0	0	D915
Pontoise	943 / 241	443 / 443	1	1	0	A15/D915/RER
Puiseux-Pontoise	0 / 0	0 / 0	0	0	0	-
Saint-Ouen-l'Aumône	1746 / 684	89 / 300	1	1	0	A15/N184/RER/D14
Vaureal	13 / 13	0 / 0	0	0	0	VC / D922
CACP	3360 / 1059	602 / 961	4	3	1	

3.3 - Identification des zones à enjeux

3.3.1 - Les secteurs à enjeux prioritaires

L'analyse présentée ci-dessous vise à hiérarchiser les enjeux à l'échelle de la CACP. Cette hiérarchisation répond aux contraintes réglementaires et à l'objectif de la CACP de mener un travail territorialisé à l'échelle de la communauté d'agglomération afin de retenir les attentes et le ressenti des différentes communes dans les futures actions à mener.

L'analyse suivante s'appuie sur la présence de bâtiments et le nombre d'habitants exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Les communes retenues sont celles qui comptent des établissements sensibles potentiellement PNB et qui exposent plus de 100 habitants à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires.

Les résultats présentés ci-dessus nous amènent à noter que 4 communes sont plus particulièrement concernées par les nuisances sonores générées par le réseau routier ou ferroviaire.

Commune	Nbre de personnes exposées à de nuisances sonores routières		Nbre de personnes exposées à de nuisances sonores ferroviaires		PNB petite enfance		PNB enseignement		PNB santé et social	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Saint Ouen l'Aumône	1746	684	89	300	0	0	1	0	1	0
Pontoise	943	241	443	443	0	0	1	0	0	0
Cergy	415	75	0	0	0	0	0	0	1	0
Eragny	195	31	70	218	1	0	1	0	0	0

Cette analyse conduit à la localisation des secteurs où se situent les principaux enjeux d'amélioration des zones bruyantes ou de préservation des zones calmes.

La définition des secteurs à traiter a été également complétée en fonction de l'identification de gêne (plaintes) :

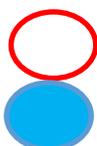
- La gêne ressentie par les habitants et le fait que des plaintes aient pu être déposées sur le secteur.

Sur les planches cartographiques suivantes, sont identifiés, pour les communes concernées, les secteurs concentrant l'essentiel des bâtis potentiellement PNB. Les critères de hiérarchisation retenus sont :

- la présence d'un PNB sensibles ;
- la présence de PNB nocturnes ou nocturnes et diurnes groupés (≥ 20 PNB) ;
- la présence de PNB diurnes groupés (≥ 20 PNB) ;
- l'identification de gêne (plaintes).

Une zone à enjeux à traiter est globalement une zone de bruit (dépassement d'une valeur seuil, plaintes...) impactant des logements ou des bâtiments sensibles tels que définis dans la réglementation (santé et enseignement).

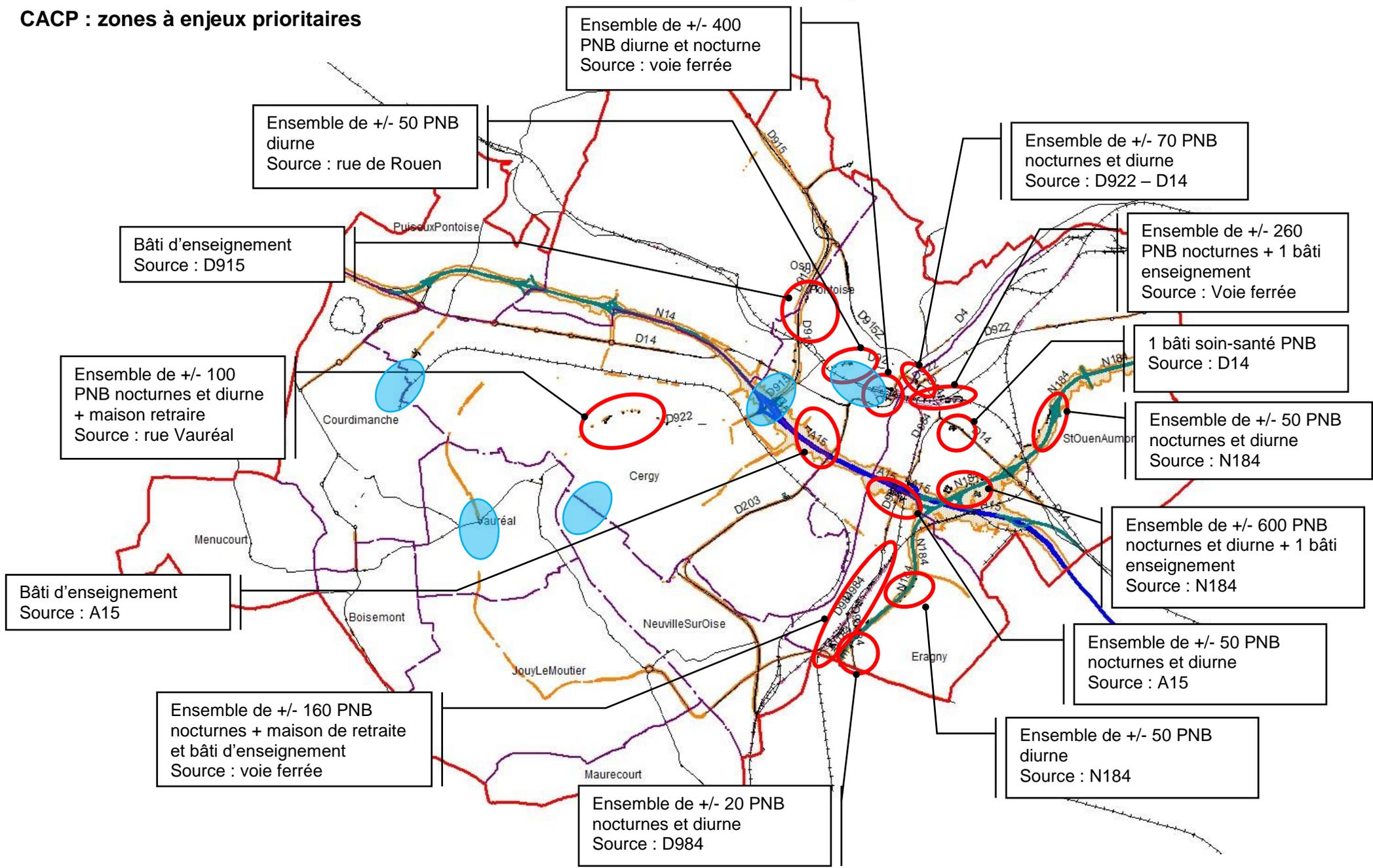
Légende utilisée :



secteur prioritaire

secteur ayant fait l'objet de plaintes

CACP : zones à enjeux prioritaires



3.3.2 - Classification des secteurs à enjeux prioritaires

Nous proposons ci-dessous une classification des secteurs à enjeux selon les 4 critères suivants :

Légende	Critères de classification
	Secteurs impactant des bâtis sensibles
	Secteurs regroupant une forte densité de PNB nocturnes et / ou diurne.
	Secteurs impactant des PNB nocturnes et diurne
	Identification de gêne (plaintes)

Secteurs à traiter le long de voies intercommunales ou communales	Secteurs à traiter le long de voies départementales	Voie nationales - autoroutières	Secteurs à traiter le long de voies ferrées
Commune de Pontoise –rue de Rouen	Commune de St Ouen – D14 – Secteur Clinique du Parc	Commune de St Ouen – N184 – Secteur collège M. Pagnol	Commune de St Ouen-l’Aumône – ouest de la commune – au croisement de la voie ferrée et de la D14
Commune de Cergy – rue Vauréal – secteur maison retraite	Commune de Pontoise – D915 – collège N. Flamel	Commune de Pontoise – A15 – Quartier Bossut – Université de Cergy-Pontoise	Commune Eragny – sud de la commune secteur maison retraite « Solemne Eragny »
Vauréal – Bd de l’Oise – secteur « Parc de la Bussie »	Commune de St Ouen – au croisement D14/D922	Commune de St Ouen – N184 – Collectifs situés au lieu-dit « Le Brouillard »	Commune Eragny – voie ferrée / D984 – secteur groupe scolaire H. Fillette Bas
Osny – Augmentation du trafic routier	Commune Eragny – D984 au croisement avec la N184	Commune Eragny – A15 – nord de la commune à l’ouest de la N184	Commune de Pontoise – secteur gare de Pontoise
Neuille – secteur Base de Loisirs		Commune de St Ouen – N184 au croisement avec la D14	Courdimanche – RERA/gare de Cergy-le-Haut – secteur résidence des Toscanes
		Commune Eragny – N184 au croisement avec la rue de l’Ormetteau	Pontoise et Osny – Ligne de fret Serqueux-Gisors

Secteurs à traiter en lien avec le bruit aérien
Commune de Neuville-sur-Oise – Commune d’Osny – Commune de Saint-Ouen l’Aumône : nuisances générées par l’aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle

NB : Une présentation détaillée de chacun de ces secteurs sont consultables en annexe.

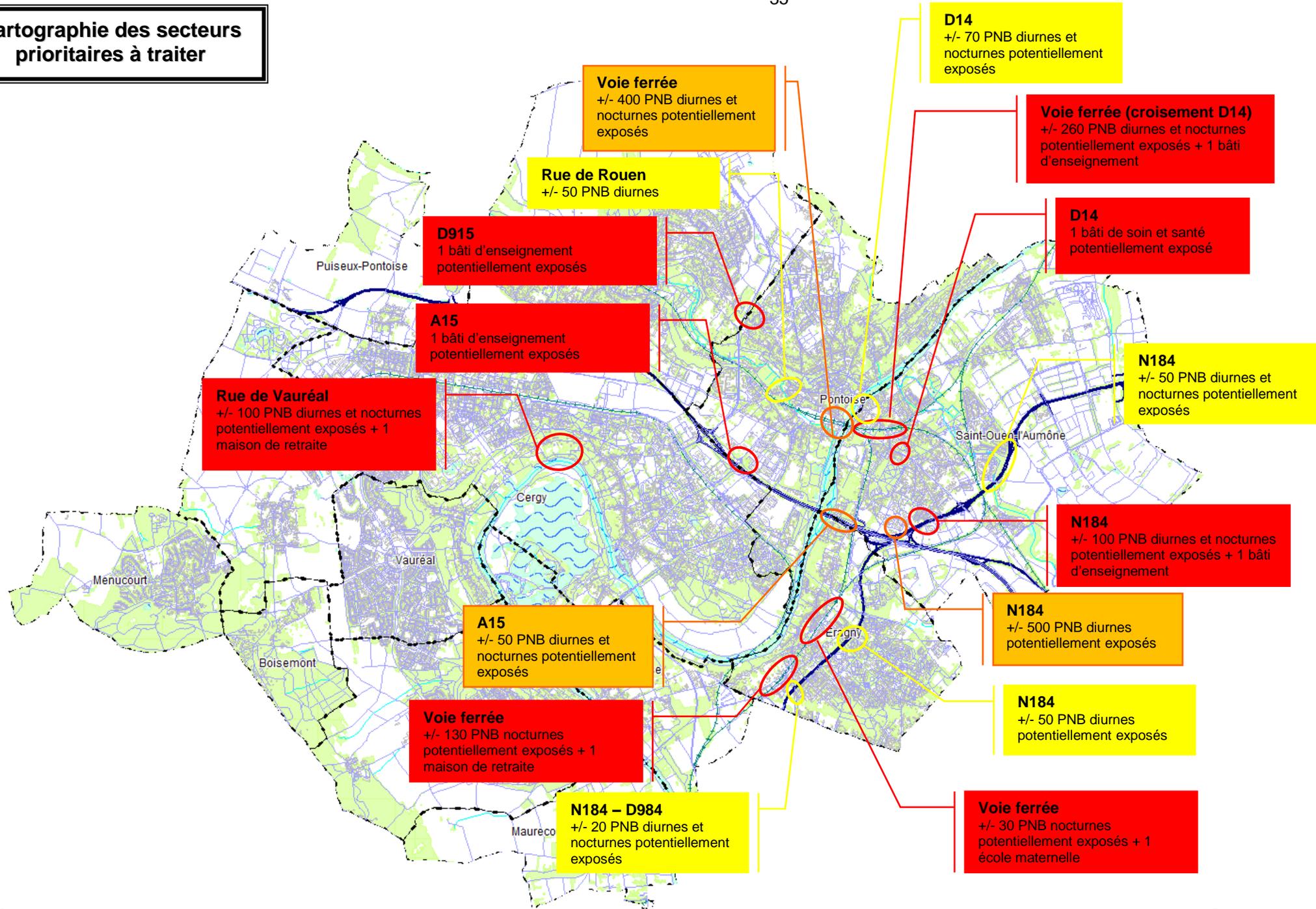
Nous proposons ci-dessous une représentation cartographique de cette classification.

Les zones à enjeux ne représentent qu'une faible partie du territoire. Toutefois, il est important de rappeler :

- qu'il s'agit de zones de réflexions prioritaires avec une programmation raisonnable sur 5 ans,
- que la CACP et les communes mettent en œuvre des actions de manière continue sur l'ensemble du territoire (aménagement, voirie, urbanisme, prévention....)

PROJET

Cartographie des secteurs prioritaires à traiter



3.4 - Les « zones calmes »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer, en vue de leur prévention, des zones bénéficiant d'un environnement sonore de qualité et reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial.

La notion de "zone calme" est définie dans le Code de l'Environnement (article L.572.6) comme des "Espaces extérieurs remarquables pour leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues".

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas déterminés dans les textes réglementaires.

Les orientations retenues par la CACP ont pour objectif de préserver des zones actuellement calmes et d'en constituer d'autres considérant la diversité de ces sites. Le calme d'une zone boisée éloignée, d'un grand parc en périphérie ou d'un square en centre urbain n'est pas le même, en particulier ne correspond pas à un même seuil de mesure de bruit. Ces différents lieux étant pourtant aussi utiles aux habitants d'une agglomération.

La définition et délimitation des zones calmes est le résultat du croisement de critères objectifs et de critères plus subjectifs liés aux spécificités du territoire.

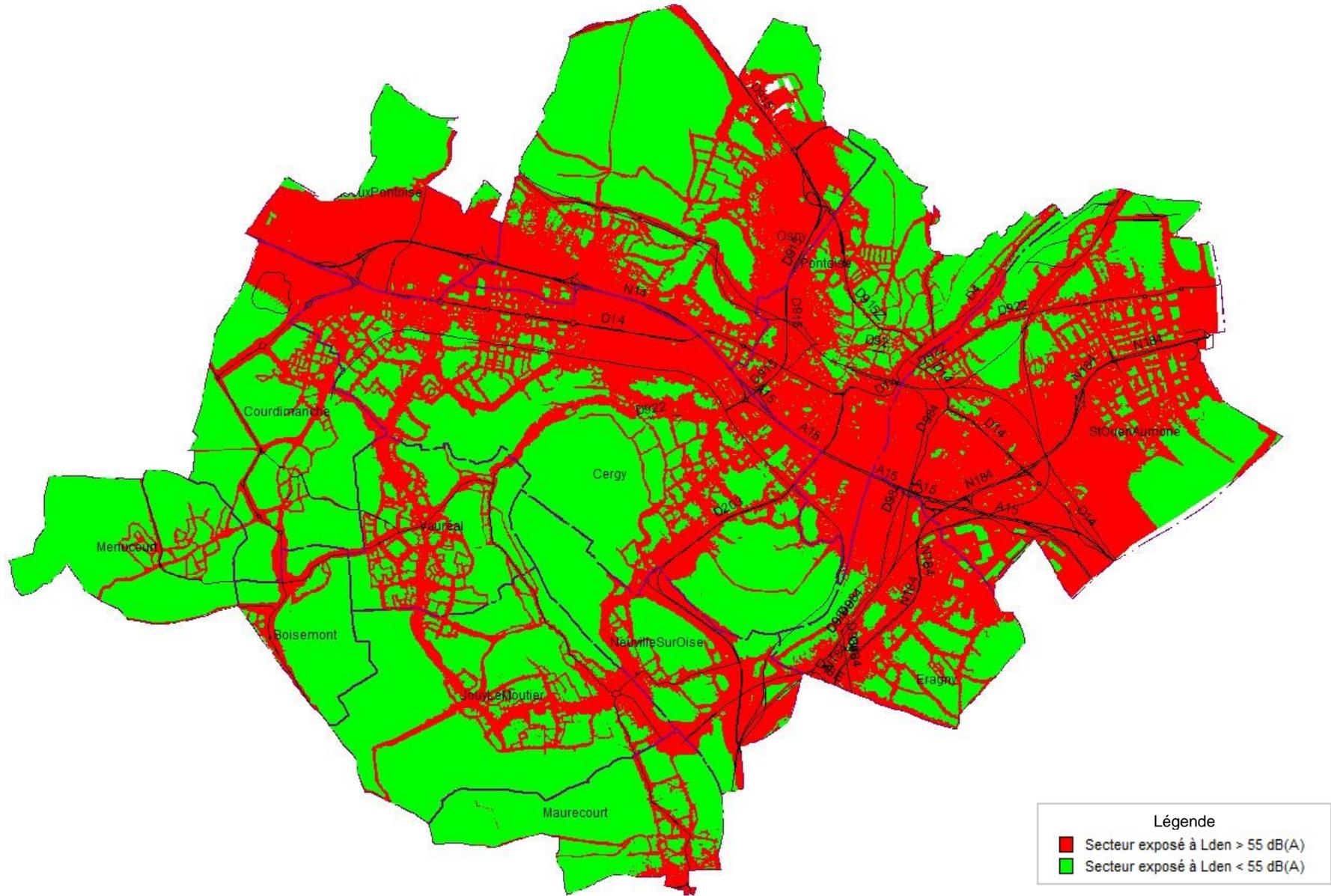
- Critère acoustique

Le guide national pour la définition et la création des zones calmes du Ministère du Développement Durable met en avant différents critères dont l'approche technique.

Le niveau de bruit de 55 dB(A) en Lden, seuil au-dessous duquel la probabilité de gêne sonore est très faible, également valeur limite appliquée par l'OMS pour les zones résidentielles, est retenu pour l'établissement de la carte ci-dessous.

LOCALISATION DES ZONES CALMES - Exposition au bruit routier et ferroviaire

Indicateur : Lden



- Critères perceptifs

Comme on peut le noter à la lecture de la carte précédente, l'application du seul critère acoustique pour la délimitation des zones calmes, ne permet de mettre en évidence que les richesses patrimoniales en agglomération. Les nombreux parcs, zones de loisirs et espaces verts situés dans des zones où le seuil de 55 dB(A) est dépassé, ne sont pas pris en compte.

Dans cet objectif, le consensus scientifique actuel propose d'adjoindre au critère acoustique l'aspect qualitatif de l'environnement sonore avec prise en compte des critères d'usages et de perceptions des lieux, d'attentes des usagers... D'autant que les zones naturelles sont, pour l'essentiel, des zones stables, peu susceptibles d'évoluer à court terme. La préservation de ces dernières est moins menacée que les zones de loisirs et les espaces verts situés en zones urbaines très fréquentées voire aux abords de grandes infrastructures.

Il en ressort que la priorité est de sélectionner les secteurs à classer en zone calme de manière pragmatique sur la base de la connaissance du terrain voire en impliquant les habitants.

Dans le cadre de la détermination des zones calmes, toutefois, il pourra être engagé une réflexion basée sur une différenciation des "zones calmes préservées" des "zones calmes à préserver".

Les premières répondent au seul critère acoustique. Elles correspondent aux zones bénéficiant d'un environnement sonore de qualité (inférieur à 55 dB(A)). Ces espaces "calmes préservés" regrouperont essentiellement des espaces périurbains.

Les "zones calmes à préserver" sont, au contraire, appréciées pour la qualité de leur environnement, du patrimoine, ou encore des pratiques ou usages particuliers d'un lieu jouant un rôle social spécifique au sein d'un territoire. Elles bénéficient d'une ambiance sonore agréable, qu'il conviendra, à minima, de ne pas dégrader mais pouvant dépasser le seuil de 55 dB(A). Il s'agira, essentiellement, de sites localisés en agglomération. Les critères de sélection de ces zones sont :

- acoustique : zone non exposée ou faiblement au-dessus des valeurs limites;
- usage et ressenti : lieu de ressourcement;
- qualité paysagère et patrimoniale;
- aménagements futurs.

Les premières zones calmes à enjeux identifiées ci-dessous, isolent les espaces verts urbains et sites remarquables recensés sur le site internet des communes. Il s'agit de :

- la vallée de la Viosne
- le plateau d'Immarmont et le bois de la Garenne
- le parc du château de Grouchy à Osny;
- le jardin du Moulin de la coulevre et les Boucles du Vexin à Cergy;
- la jardin des cinq sens à Pontoise;
- le parc de l'abbaye de Maubuisson à Saint-Ouen-l'Aumône;
- le jardin de la maison Bernardin de Saint-Pierre;
- ...

La liste exhaustive des secteurs à classer "zone calme" doit être établie avec les communes en fonction de leur connaissance territoriale et des aménagements futurs.

L'identification des zones calmes constitue une source d'informations pour chacune des communes concernées. Sans interdire quoi que ce soit au sein de ces zones, leur identification en tant que zone calme peut orienter certaines décisions en termes d'urbanisation et de développement de projet urbains.

Chapitre 4

Synthèse des mesures de réduction réalisées et programmées

Comme spécifié dans les textes réglementaires (R572-8 du code de l'environnement), le PPBE doit dresser une liste des actions engagées au cours des 10 dernières années visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement.

4.1 - Les documents d'orientation de la CACP

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire. La prise en compte des nuisances sonores dans ces derniers en font des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de sites à ambiance sonore dégradée.

4.1.1 - Le Plan local d'Urbanisme (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme est élaboré au niveau des communes. Il contient un rappel à l'arrêté préfectoral relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Ces arrêtés classent l'ensemble des voies dans des catégories de niveau sonore et fixent la largeur de la zone affectée par le bruit pour chacune des catégories.

Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation ou d'un bâti sensible (établissement d'enseignement ou de soin et santé) construit ou modifie une construction située à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui est fonction du niveau de classement de la dite voie.

4.1.2 - Le Plan local de l'Habitat (PLH)

Le second Plan local de l'habitat (PLH) de l'agglomération a été adopté le 4 octobre 2016 pour la période 2016-2021 avec les grandes orientations suivantes:

- Poursuivre un effort de construction élevé, en anticipant sur son impact en termes d'équipements et de services. Il s'agit de :
 - Autoriser 1656 logements par an
 - Partager l'effort de construction à l'échelle intercommunale afin d'assurer un équilibre et une diversification du logement sur l'ensemble du territoire
 - Poursuivre le développement du parc social, notamment sur les communes qui en comptent moins de 25%
 - Anticiper sur les besoins en équipements et en services
 - Mobiliser le foncier disponible et préparer le développement futur

- Mieux répondre aux besoins locaux tout en maintenant la fonction d'accueil du territoire, notamment en favorisant la décohabitation et l'accès au logement. Les actions veilleront à :
 - Diversifier l'offre de logements
 - Améliorer les processus d'attribution des logements sociaux et mieux informer les demandeurs
 - Permettre les parcours vers l'accession à la propriété
 - Améliorer la réponse aux besoins logements spécifiques, notamment des jeunes et des seniors
- Maintenir l'attractivité du parc existant, notamment du parc HLM et des copropriétés, notamment en matière énergétique en :
 - Favorisant l'amélioration du parc privé, la résorption des situations de mal logement et lutter contre la précarité énergétique
 - Prévenant la fragilisation des copropriétés
 - Poursuivant l'amélioration du parc social

Le défi est d'autant plus ambitieux qu'il doit se faire au regard de deux contraintes fortes :

- Une obligation de produire 1 656 logements par an dans le cadre de la Territorialisation de l'Offre en Logements issue de la loi sur le Grand Paris, contre 1 300 logements par an sur le précédent PLH ;
- Un contexte de baisse importante des moyens des collectivités locales.

4.1.3 - Le Plan local de Déplacement (PLD)

Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Île-de-France (PDUIF) planifie les politiques à mettre en œuvre en terme de déplacements jusqu'en 2020 à l'échelle régionale. Il programme les décisions des autorités publiques et les actions à mener en matière d'urbanisation et de transports.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020. Il vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des motos et des poids lourds, à accroître l'usage des transports en communs, de solutions alternatives à l'usage de la voiture (vélo, marche, ...) et pour les marchandises développer le transport fluvial et ferroviaire. En complément de ces actions à effet positif sur les émissions sonores, le PDUIF prévoit trois mesures complémentaires indispensables pour réduire l'exposition des riverains au bruit des transports : la réduction des principales nuisances (par la mise en place de protections à la source de type écran, buttes, ou de traitements des façades), la limitation de l'impact du transport des marchandises et la réduction des émissions sonores des transports collectifs.

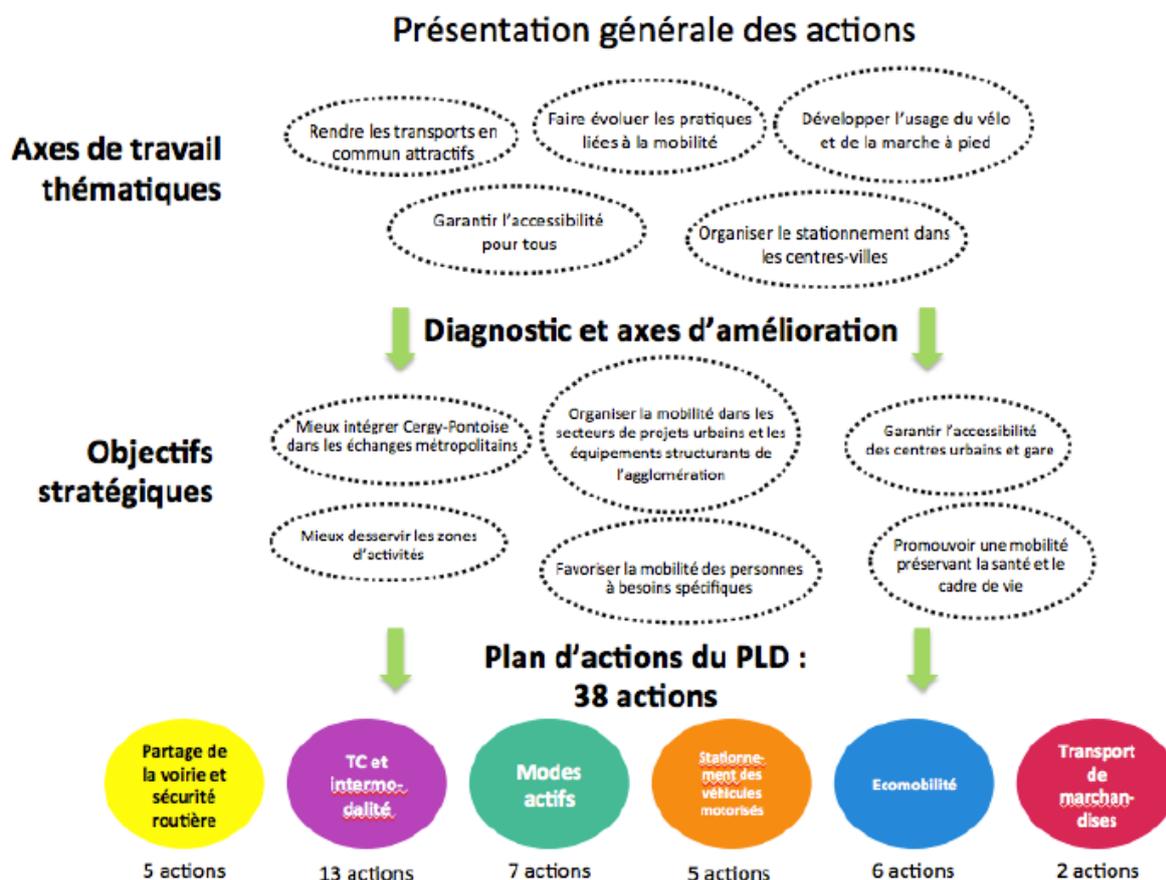
Le Plan Local de Déplacement (PLD) de la CACP a pour vocation de développer cette programmation globale du PDUIF en politiques locales basées sur l'aménagement et les transports.

Ce PLD est un document de planification des déplacements du territoire cergypontrain sur cinq ans, qui inclut les actions proposées par le PDUIF :

- favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (rendre les transports collectifs plus attractifs, développer les voies cyclables, piétonnes)
- pacifier la voirie (création de zones de circulation apaisée...)
- résorber les principales coupures urbaines générées par les voies ferrées, les voies automobiles très fréquentées et les voies d'eau
- mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable (favoriser la rotation des véhicules en centre-ville ...)
- préserver et développer des sites à vocation logistique et contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison.

Sur la base des orientations issues du diagnostic et de la concertation citoyenne, un plan d'action a été construit et adopté fin 2016.

Il comporte 38 actions, chacune déclinées en une ou plusieurs mesures à mettre en œuvre dans les cinq ans et les mesures complémentaires qui contribuent à la mise en œuvre de l'action dans un horizon de temps plus lointain.

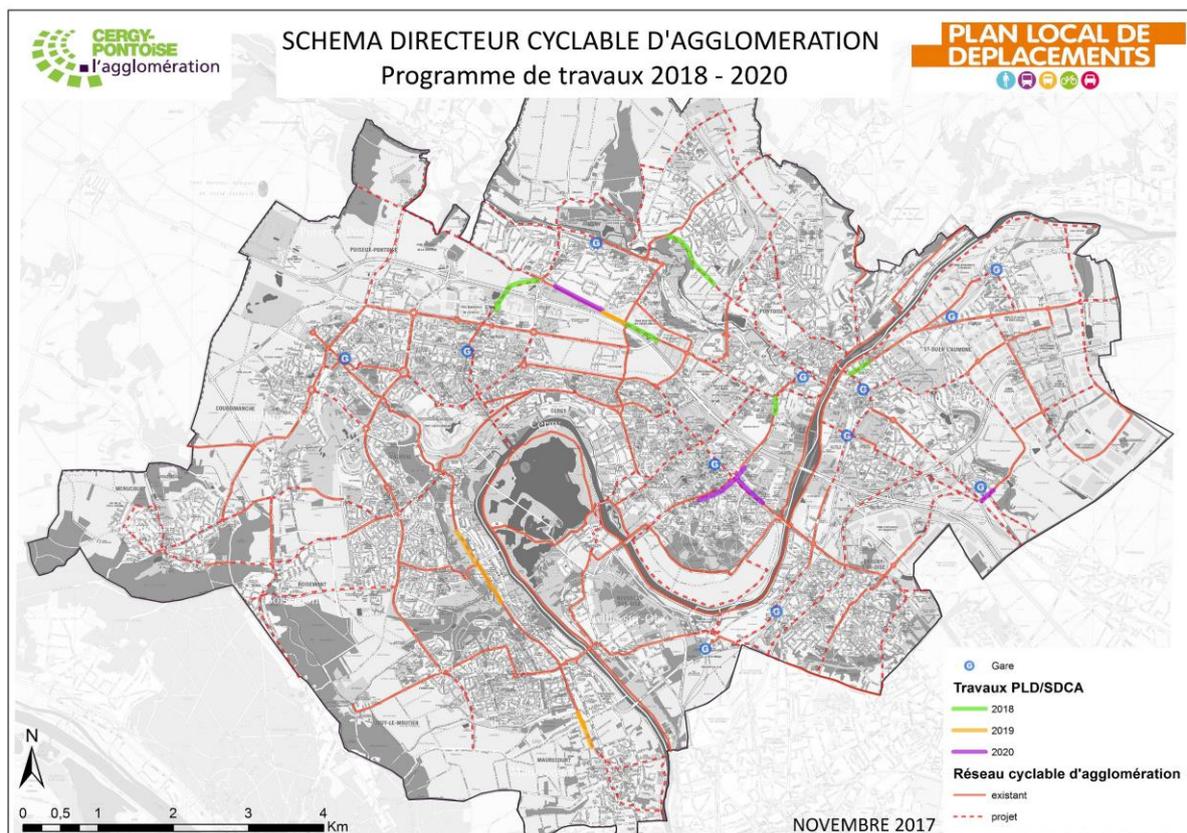


Les actions envisagées au PLD auront un impact sur l'environnement acoustique incontestable. A titre d'exemple, l'action n°4 qui vise à « Apaiser la circulation sur la voirie locale » en réaménageant la voirie et les espaces publics en faveur des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite, en créant des zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre...) va fortement contribuer à réduire les nuisances sonores subies par la riverains.

Zoom sur l'action n°22 « poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération » :

- Aménagement des itinéraires cyclables conformément au schéma directeur cyclable d'agglomération qui prévoit à terme 190 km de continuités cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables, zones 30, double-sens cyclables).

A fin 2017, le réseau cyclable d'agglomération est réalisé à 53% (environ 100 km sur 190 km). Dans ce cadre, ont été identifiés les tronçons les plus stratégiques à aménager en priorité à échéance 2020.



L'encouragement au développement de plans de mobilité inter-entreprises (PMIE) est un axe d'action également du PLD. L'objectif est d'accompagner les salariés vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : la CACP a accompagné les entreprises dans la mise en place de PMIE, qui intègrent à la fois des actions publiques (aménagement de l'espace public...), des actions privées (mise en place de l'indemnité kilométrique vélo...) et des événements de sensibilisation des salariés portés conjointement par la CACP et les entreprises.

Actuellement, les 4 PMIE cergy-pontois représentent 83 établissements engagés, soit 18.000 salariés concernés. Les travaux réalisés dans ce cadre sur les espaces publics, entre 2015 et 2018, représentent en linéaire de travaux de 2.400 mètres pour le vélo et 3.035 mètres pour la marche. Le budget dédié par la CACP aux actions PMIE depuis 2015 est de près de 1.000.000 € pour les travaux et 57 000 € pour la communication/sensibilisation.

Plans de mobilité inter-entreprises (PMIE) sur l'agglomération :

- Parc d'activités des Bellevues à Eragny : 17 entreprises et 2200 salariés,
- Parc d'activités de l'Horloge à Cergy : 16 entreprises et 3 448 salariés et étudiants,
- Parcs d'activités des Béthunes/Vert Galant/Epluches à Saint Ouen l'Aumône : 30 entreprises et 4 300 salariés,
- Quartier Grand Centre à Cergy : 21 employeurs et 8 000 salariés.

4.1.4 - Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)

Le SCOT est un document établi à l'échelon intercommunal qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, de préserver un équilibre entre les différents types de zones : urbaines; industrielles, agricoles, etc.

Il permet de fixer les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, développement économique et déplacements des populations.

La politique de mobilité et desserte du territoire de Cergy-Pontoise défini dans le SCOT a pour objectif de faciliter les déplacements des habitants en favorisant le développement des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle : transports en commun, autopartage et covoiturage, vélo et marche à pied.

Les grandes priorités proposées au SCOT de 2011 sont :

- Développer la desserte en transports en commun via la définition d'un tracé de principes pour la mise en place de solutions de transports en commun en site propre (TCSP) en améliorant l'insertion urbaine des transports en communs sur les axes de circulation structurants.
- Développer les circulations douces
- Favoriser la mobilité pour tous
- Requalifier les voies de l'agglomération dont le caractère routier ou autoroutier ne correspond plus à leurs usages et à leurs inscriptions urbaines.



Après la prescription de la révision du SCOT engagée au conseil communautaire de décembre 2016, le nouveau SCOT de l'agglomération devra être approuvé au conseil communautaire de décembre 2019.

4.2 - Recensement des actions engagées au cours des dix dernières années par les divers gestionnaires

4.2.1 - Les actions relevant de la CACP

➤ Les opérations de traitement acoustique des façades

Année	Commune	Description
2010	Cergy - rue de la Préfecture	Mise en oeuvre d'un dispositif végétal sur un mur qui longe la rue - artère à deux voies bidirectionnelle, TMJA d'environ 6200 veh/jour - façade au mur végétal, présence d'un bâtiment public de deux étages (Bibliothèque).

➤ Les actions de maîtrise du trafic

Axe	Année	Actions menées	Coût (€)
CACP	2016 à 2018	Achat de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique	110 000 en moyenne par an
CACP	2018	Mise en place du Cédez-le-Passage-Cycliste aux feux	
CACP	2016 et 2017	Création de consignes vélo sécurisées en gare, mise en place en d'une subvention à l'achat de Vélos à Assistance Electrique pour les particuliers	
CACP	2016	Adoption du Plan local de déplacement (PLD)	
Parcs d'activités CACP	Depuis 2015	Développement de plans de mobilité inter-entreprises (PMIE)	900 000
CACP	Depuis 2010	Réalisation des travaux sur le réseau cyclable d'agglomération chaque année	494 K€ en 2018
CACP	2009	Ouverture du service VéLO2	
CACP	2007	Adoption du schéma directeur cyclable d'agglomération	

➤ Les actions de prévention et d'amélioration des connaissances

Année	Commune	Description
2014	CACP	Adhésion de la CACP à l'association Bruitparif
2017	Neuville-sur-Oise	Bruit aérien : pose d'une station de mesure permanente par Bruitparif
De manière continue	Agents CACP	Mise à disposition et campagne d'information sur le port des Equipements de Protection Individuelle (EPI), campagnes de mesures d'exposition au bruit des agents aux postes de travail
De manière continue	CACP	Etudes acoustiques dans le cadre de projets d'aménagement urbain
De manière continue	CACP	ZAC en cours : réalisation d'une étude impact incluant les nuisances sonores
De manière continue	CACP	Intégration du volet « bruit » dans le cadre de la révision du PLU (imposer une implantation des nouvelles constructions en retrait par rapport aux voies structurantes, ...).
De manière continue	CACP	Sensibilisation des constructeurs et des entreprises lors de travaux, campagnes de mesures, notamment dans le cadre du projet de réaménagement de Cergy Grand Centre
De manière continue	CACP	Prise en compte des plaintes de riverains
De manière continue	CACP	Sensibilisation des salariés vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

➤ **Les actions sur les vitesses de circulation**

Année	Commune	Axe	Type d'aménagement	Coût (€)
2008	Eragny-sur-oise	Rue de l'Ambassadeur	Aménagement complet de la rue	472 342
	Neuville-sur-oise	Carrefour Phase II	Aménagement du carrefour devant PSR	605 545
	Jouy-le-moutier	Rue Ecancourt	Aménagement complet de la rue	472 208
	Pontoise	Carrefour à feux Place de la Piscine	Aménagement - Mise aux normes du carrefour à feux	112 619
	Courdimanche	Boulevard Sainte Apolline	Aménagement - Réduction de la vitesse	54 069
2009	Neuville-sur-oise	Carrefour Ambassadeur Phase II	Fin d'aménagement	605 545
	Saint-ouen-l'aumone	Rue de Paris - Liesse	Réfection des accotements	6 719
	Neuville-sur-oise	Rue d'Eragny	Aménagement des accotements	34 625
	Jouy-le-moutier	Rue Ecancourt	Pose de coussins Lyonnais	15 946
	Cergy	Rue de Vauréal	Aménagement de sécurité	59 051
	Eragny-sur-oise	Avenue du Gros Chêne	Pose de coussins Lyonnais	9 939
	Osny	Boulevard d'Osny	Réalisation d'un plateau surélevé	10 129
2010	Saint-ouen-l'aumone	Avenue des Béthunes	Bandes rugueuses	11 257
	Saint-ouen-l'aumone	Avenue de l'Eguillette	Dispositif anti-run et réfection bande cyclable	33 040
	Saint-ouen-l'aumone	Avenue des Béthunes	Dispositif anti-run	27 365
	Cergy	Avenue des 3 Fontaines	Aménagement de sécurité (6 opérations)	331 212
	Cergy	Rue de la Préfecture	Aménagement de sécurité (3 opérations)	202 914
	Cergy	Carrefour rue Nationale / rue de Pontoise	Réaménagement du carrefour	109 139
	Jouy-le-moutier	Rue de la Roche Ferme d'Ecancourt	Zone 30 + espace partagé	1 890
2011	Saint-ouen-l'aumone	Avenue de l'Eguillette	Pérennisation du dispositif anti-run	40 422
	Saint-ouen-l'aumone	Avenue des Béthunes	Pérennisation du dispositif anti-run	64 316
	Neuville-sur-oise	Rue d'Eragny	Glissières de sécurité	21 738
	Menucourt	Rue du Bas Rucourt	Création d'un carrefour surélevé	53 128
	Menucourt	Côte du Parc	Création de chicanes entrée rue des Epinettes	38 859
	Menucourt	V51	Aménagement de sécurité de l'entrée de ville	148 704
	Osny	Chaussée Jules César	Mise aux normes de 3 ralentisseurs	27 062
	Cergy	Rue de la Préfecture	Création d'un îlot central	10 659
	Cergy	Grand Centre	Mise en place d'une zone 30	

2012	Neuville-sur-oise	Boulevard de l'Hautil	Glissières de sécurité en bois et réfection trottoir - Entrée Base de Loisirs	37 929
	Saint-ouen-l'aumone	Avenue du Vert Galant	Création de place de stationnement, trottoirs	47 390
	Courdimanche	Rue des Ecoles	Aménagement de sécurité	38 239
	Vaureal / jouy-le-moutier	Rue des Valanchards	Giratoire + arrêt bus + plateau et trottoirs	406 000
2013	Courdimanche	Rue Berrivin	Aménagement de sécurité (y compris étude)	67 941
	Courdimanche	Boulevard de la Crête	Aménagement de sécurité	21 642
	Courdimanche	Entrée bassin de la Louvière	Réfection entrée	12 973
2014	Courdimanche	Centre Commercial de la Louvière	Reprise plateaux surélevés	16 788
	Boisemont	Avenue du Général Leclerc	Aménagement des bas côtés	47 409
	Courdimanche	Rue Berrivin	Création jardinière	14 082
	Cergy	Entrée immeuble "Le Rond Point"	Sécurisation entrée	26 844
	Menucourt	Côte des Auges	Prolongement îlot	5 634
	Cergy	Base de loisirs	Aménagement de sécurité	36 337
	Cergy	Avenue de la Poste	Aménagement de sécurité - TPC	19 640
	Cergy	Rue de Vauréal	Aménagement de sécurité - Chicanes	78 223
	Eragny-sur-oise	Entrée SAGEM	Aménagement de sécurité - Ralentisseurs	11 975
	Cergy	Parking des Linandes	Mise en sécurité d'accès	31 392
2015	Cergy	Rue de Vauréal	Modification îlot	1 528
	Cergy	Rue de l'Esplanade de Paris	Aménagement de sécurité - Ralentisseurs	41 351
	Cergy	Boulevard de la Paix	Aménagement d'une traversée piétonne	18 975
	Cergy	rue des Chauffours (sortie n°9)	Aménagement de sécurité - Bordures de défense	59 494
	Osny	Entrée SAFRAN	Aménagement de sécurité - Ralentisseurs	19 046
2016	Boisemont	Avenue du Maréchal Leclerc	Aménagement de sécurité Protection trottoirs	67 723
	Eragny-sur-oise	Avenue du Gros Chêne	Aménagement de sécurité entrée SAGEM	34 540
	Osny	Entrée LIDL	Sécurisation traversée piétonne	5 131
	Pontoise	Rue de l'Hôtel Dieu	Sécurisation traversée piétonne	3 875
	Puiseux-pontoise	Boulevard du Moulin à Vent / rue de la Boulaye	Suppression du RIS et réfection trottoirs	22 567
2017	Cergy	Avenue du Bontemps / boulevard du Moulin à Vent	Sécurisation du carrefour	18 054

	Osny	Rue des Beaux Soleils	Sécurisation traversées piétonnes	305 937
	Saint-ouen-l'aumone	Rue d'Epluches	Aménagement de sécurité - Ralentisseurs	32 143
	Menucourt	Côte du Parc	Ralentisseurs entrée rue des Epinettes	13 082
	Cergy	Rue du Petit Albi	Réduction des vitesses pose de ralentisseurs	38 880
	Eragny-sur-oise	Avenue des Bellevues	Réduction des vitesses (coussins)	6 668
2018	Cergy	Boulevard de l'Oise devant résidence universitaire Francis Combe	Création d'une traversée piétonne	20 926
	Courdimanche	Rue Berrivin	Création de chicanes et réduction des vitesses	18 903
	Saint-ouen-l'aumone	Rue d'Epluches	Pose de ralentisseurs avant le centre aéré	3 433

➤ **Les actions sur les revêtements de chaussée**

Année	Commune	Axe	Type d'aménagement	Coût (€)
2008	Neuville-sur-oise	Boulevard de l'Hautil - Du pont de l'Oise à la rue du Stade	Réfection couche de roulement	114 246
	Cergy	Entrée de la ZA Francis Combe	Réfection couche de roulement	45 883
	Osny	Boulevard d'Osny - Du rond point des Bruyères à l'A15	Réfection couche de roulement	86 118
	Pontoise	Rampe d'accès à la Gare Routière	Réfection couche de roulement	53 815
2009	Courdimanche	Rue du Capitaine Némó	Réfection couche de roulement	42 830
	Cergy	Boulevard de l'Oise du rond point de Gency à l'avenue des Genottes	Réfection couche de roulement	125 938
	Jouy-le-moutier	Boulevard de l'Oise - du Boulevard d'Ecancourt à l'avenue du Temps Perdu	Réfection couche de roulement	68 266
	Jouy-le-moutier	Rue d'Ecancourt - rond point Claude Debussy	Réfection couche de roulement	28 147
	Pontoise	Boulevard de l'Oise avant pont de l'Oise	Reprofilage de la chaussée	23 065
	Neuville-sur-oise	Rue d'Eragny - du boulevard Condorcet à la Gare Routière	Réfection couche de roulement	42 446
	Osny	Rue du Général de Gaulle - Beaux Soleils / Rue de Pontoise	Réfection couche de roulement	114 595
2010	Cergy	Rue de Pontoise	Réfection couche de roulement	55 605
	Cergy	Carrefour boulevard du Port / boulevard de l'Oise	Réfection couche de roulement	135 122
	Jouy-le-moutier	Rue de la Vallée - de la Grande Rue aux Valanchards	Réfection couche de roulement	118 923
	Saint-ouen-l'aumone	Giratoire du Vert Galant / Oziers	Réfection couche de roulement	50 236
2011	Cergy	Rue de la Gare	Réfection couche de roulement	47 350

	Neuville-sur-oise	Rue d'Eragny - du Mail Gay Lussac au pont SNCF	Réfection roulement	couche de	de	39 423
	Menucourt	Côte du Parc	Réfection roulement	couche de	de	227 893
	Osny	Rue Pasteur / Route d'Ennery (Thornlay / Plantes)	Réfection roulement	couche de	de	199 973
	Saint-ouen- l'aumone	Rond point des 3 Caravelles	Réfection partielle			6 679
	Saint-ouen- l'aumone	Rue d'Epluches (tronçon rue de la Chapelle / pont SNCF)	Réfection roulement	couche de	de	137 398
	Saint-ouen- l'aumone	Rond point avenue de la Mare / avenue des Béthunes	Réfection roulement	couche de	de	85 877
	Saint-ouen- l'aumone	Arrêt bus "Louis Delage"	Essai traitement anti- orniérage			46 176
2012	Saint-ouen- l'aumone	Avenue des Béthunes (tronçon Palmer / Bois du Pont)	Réfection roulement	couche de	de	150 605
	Eragny-sur-oise	Avenue du Gros Chêne	Travaux préparatoires			38 664
	Eragny-sur-oise	Avenue du Gros Chêne (giratoire rue des Frênes / Ferdinand Châtelain)	Réfection roulement	couche de	de	255 820
2013	Cergy	Carrefour boulevard de l'Oise / boulevard de l'Hautil	Réfection roulement	couche de	de	149 480
	Cergy	Avenue des Grouettes + boulevard de l'Hautil / rue du Brûloir	Réfection roulement	couche de	de	272 236
	Cergy	Boulevard de l'Hautil (boulevard de l'Oise / Bernard Hirsch)	Réfection roulement	couche de	de	192 733
	Cergy	Boulevard de l'Hautil (boulevard de l'Oise / passerelle des Bourgognes)	Réfection roulement	couche de	de	89 024
	Neuville-sur-oise	Boulevard de l'Hautil (chemin des Etangs / Echangeur de Ham)	Réfection roulement	couche de	de	60 000
	Pontoise	Avenue de Verdun (tronçon pont de l'A15 / école St Martin)	Réfection roulement	couche de	de	166 339
2014	Menucourt courdimanche	/ Rue de la Côte des Auges	Réfection roulement	couche de	de	217 390
	Saint-ouen- l'aumone	Avenue du Fond de Vaux (tronçon Fortes Terres / avenue du Château)	Réfection roulement	couche de	de	233 687
	Cergy	Rue de Pontoise	Réfection roulement	couche de	de	97 758
2015	Neuville-sur-oise	Boulevard de l'Hautil (Base de Loisirs / chemin des Dagnaudes)	Réfection roulement	couche de	de	132 728
	Neuville-sur-oise	Boulevard de l'Hautil (tronçon RD203 dans les 2 sens)	Réfection roulement	couche de		
	Cergy	Boulevard du Port (1 sens sortie n°9 / boulevard de l'Oise)	Réfection roulement	couche de	de	176 725
	Cergy	Rue de la Boucle	Réfection roulement	couche de	de	54 500
	Osny	Rue de Puiseux et rue de Cergy	Réfection roulement	couche de	de	147 589
	Vaureal / jouy-le- moutier	Rue des Valanchards (du boulevard de l'Oise au Mail Georges Brassens)	Réfection roulement	couche de	de	84 738
	Jouy-le-moutier	Avenue du Temps Perdu (tronçon Oise / Vallée)	Réfection roulement	couche de	de	37 995
	Pontoise	Rampe d'accès gare routière	Réfection	couche de	de	114 338

		Canrobert	roulement			
	Neuville-sur-oise	Gare routière	Réfection roulement	couche	de	147 887
2016	Jouy-le-moutier	Rue de la Vallée (tronçon Valanchards / Temps Perdu) ECF	Réfection roulement	couche	de	53 140
	Osny	Rue de Cergy (tronçon rond point du Vauvarois / ligne SNCF)	Réfection roulement	couche	de	84 085
	Osny	Rue Charles de Gaulle ECF (tronçon PAE)	Réfection roulement	couche	de	35 695,00 €
	Osny	Route d'Ennery (tronçon rue des Plantes / RD915)	Réfection roulement	couche	de	200 411
	Pontoise	Avenue Kennedy (tronçon Ile de France / avenue Alsace)	Réfection roulement	couche	de	187 654,00 €
	Pontoise	Boulevard de l'Oise (tronçon avenue de l'Est / avenue de la Palette 1 sens de circulation)	Réfection roulement	couche	de	96 644
	Saint-ouen-l'aumone	Avenue de la Mare (tronçon Béthunes / Equerre 1 sens de circulation)	Réfection roulement	couche	de	67 063
2017	Cergy	Boulevard de la Viosne (tronçon avenue du Nord / boulevard de l'Oise)	Réfection roulement	couche	de	82 408
	Cergy	Rue de Vauréal (tronçon Axe Majeur / rue de Courdimanche)	Réfection roulement	couche	de	149 111,00 €
	Osny	Rue des Beaux Soleils ECF	Réfection roulement	couche	de	150 582
	Osny	Rue des Beaux Soleils (giratoire Beaux Soleils / de Gaulle)	Réfection roulement	couche	de	33 242
	Osny	Rue des Beaux Soleils (giratoire Beaux Soleils / Arpents)	Réfection roulement	couche	de	43 398
	Puiseux	Rue des Poiriers	Réfection roulement	couche	de	85 026
	Saint-ouen-l'aumone	Avenue du Vert Galant ECF (Eguillette / Château 1 sens de circulation)	Réfection roulement	couche	de	43 879
	Saint-ouen-l'aumone	Rue de l'Eguillette (tronçon Oziers / Dassault jusqu'à arrêt de bus)	Réfection roulement	couche	de	162 670
2018	Eragny-sur-oise	Rue du Bas Noyer (tronçon du giratoire rue des Erables et le giratoire rue du Clos Santeuil)	Réfection roulement	couche	de	175 115
	Pontoise	Avenue de Verdun (tronçon école St Martin / place de la Libération)	Réfection roulement	couche	de	114 021
	Pontoise	Boulevard de l'Oise (un sens devant lycée Kastler)	Réfection roulement	couche	de	81 466
	Pontoise	Avenue François Mitterrand (un sens de la chaussée Jules César à la place Chauvin)	Réfection roulement	couche	de	88 812,00 €
	Saint-ouen-l'aumone	Rue Marcel Dassault (tronçon entre rond point de l'Eguillette et l'échangeur de la RN184)	Réfection roulement	couche	de	241 363
	Vaureal	Boulevard de l'Oise (tronçon entre rond point des Sports et la place du Rendez-vous)	Réfection roulement	couche	de	79 973

4.2.2 - Les actions relevant des communes

➤ Les opérations de traitement acoustique des façades

Commune	Axe	Année	Type d'aménagement	Coût (€)
Osny	Commune	2005 à 2015	Pose de menuiseries acoustiques : 6 écoles + 5 sites de logements + bâtiments publics	-
Cergy	Avenue du Nord et avenue du Ponceau	2011	Ecole des Chênes : mise aux normes d'isolation phonique vis-à-vis des bruits extérieurs	5 998 000
	RER A / boulevard d'Osny	2013	Ecole de la Belle Epine: mise aux normes d'isolation phonique vis-à-vis des bruits extérieurs	922 000
	Avenue du Bois	2014	Ecole des Touleuses: mise aux normes d'isolation phonique vis-à-vis des bruits extérieurs	1 897 000
Menucourt	Ecoles Vallée Basset et Cornouillers / Salles de l'ensemble omnisport	2014	Isolation acoustique des plafonds	115K€ 250K€
Saint-Ouen-l'Aumône	Commune	De manière continue	Bâtiments communaux : prise en compte de la dimension « bruit » lors des projets de réhabilitation (revêtement sol et plafond acoustiques ; pose de menuiserie acoustiques...)	
	A15	2017	Réalisation d'un talus anti-bruit par le constructeur du nouveau lotissement de Chennevières, le long de l'A15	
Neuville-sur-Oise	Rue du Pavillon	2018	Groupe scolaire G. Eiffel : rénovation thermique et acoustique	
Eragny-sur-Oise		2018	Maison de santé : mise en place de faux plafonds acoustiques	13 000
		2018	Locaux police municipale : mise en place de faux plafonds acoustiques	15 000

➤ **Les actions de maîtrise du trafic**

Commune	Axe	Année	Type d'aménagement	Coût (€)
Saint-Ouen-l'Aumône	Commune	De manière continue	Achat de véhicules électriques	
	Rue du Mail...	De manière continue	Accompagnement au développement de pistes cyclables	
	Chemin de Liesse	2018	Réaménagement d'un accès piéton	500 000
	Avenue de l'Eguillette Avenue de la Mare Rue de la Garenne Avenue du Fond de Vaux...	De manière continue	Favoriser les modes de déplacement doux : création de trottoirs	
Eragny-sur-Oise	Commune		Limitation aux 3,5T sur l'ensemble de la ville (sauf le service public)	
			Développement du réseau de voies cyclables	
			Modification du plan de circulation dans le village d'Eragny	
		2012	Achat de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique	
Osny	Rue Robinet / Rue Pissaro	2007 et 2012	Mise en sens unique (réduction du flux)	
	Rue du Dr Charcot Rue de Montgeroult Ch. de Montgeroult Rue R. Alno Rue H. Léchauguette Rue C. Pissarro Rue Saint-Jean Rue de Puiseux	2006 à 2014	Développement des aménagements destinés aux modes doux (réfection de voie, création de trottoirs)	> 400 000
Pontoise	Rue de l'Hôtel de Ville		Création d'une zone de rencontre	
Menucourt		2014	Création de zones de rencontre	68 000
Cergy	Commune	Depuis 2014	Mise à disposition de titres de transports en commun aux agents municipaux, pour limiter l'usage des véhicules individuels	
	La Croix-Petit & quartier des Closbilles	2014	Aménagements encourageant les modes de transport doux.	
	Avenue Ponceau / avenue du Nord		Transformation des intersections en giratoire pour fluidifier la circulation	-

➤ **Les actions sur les vitesses de circulation**

Commune	Axe	Année	Aménagement	Coût€
Saint-Ouen-l'Aumône	Rue d'Eragny	2018	Mise en place de « zones 30 »	
	Avenue de Verdun Rue de Colbert Avenue du Château	2018	Mise en place de radars pédagogiques	
	Avenue de Chennevières	2018	Réaménagement du carrefour à proximité de l'école Rousseau	150 000
Eragny-sur-Oise	Commune		Aménagement de zones 30 sur l'ensemble de la ville	
Osny	Rue Pasteur Square des Artistes	2010	Aménagement de zones 30	
Pontoise	Commune	2015	Réduction des vitesses : extension des zones 30, arrêté de tonnage; pose de panneaux indiquant la vitesse	
Menucourt	Rue de la Grande Pièce	2015	Aménagement de plateaux ralentisseurs	
Cergy	Allée Bellevue (entre rue de Pontoise et chemin Latéral) Allée des Jardins Avenue de l'Orangerie Avenue du Bontemps Rue de l'Aven (sur 30m de part et d'autre des passages piétons) Rue de la Bastide (sur 30m de part et d'autre des passages piétons) Rue du Repos (de la rue Nationale à allée des jardins) Rue du Tertre Bd des Explorateurs (du carrefour de Albatros à la rue P. Fogg) Chemin Latéral	2004 à 2014	Aménagement de zones 30	-
Neuville-sur-Oise	Rue du Pont Rue Cornudet Rue d'Eragny	2018	Aménagement de zones 30	

➤ Les actions sur les revêtements de chaussée

Commune	Axe	Année	Aménagement	Coût (€)
Saint-Ouen-l'Aumône	Commune	De manière continue	Programme pluriannuel de réfection des chaussées avec pose d'une couche de roulement acoustique	
Eragny-sur-Oise	Rue S. Allende Rue J. Jaurès Bd de la Commune de Paris Rue des Pincevents Rue Haute Borne	2018	Réfection, entretien des chaussées	
	Commune	De manière continue	Programme pluriannuel de réfection des chaussées	
Pontoise	Commune	De manière continue	Programme pluriannuel de réfection des chaussées	400 000
Neuville-sur-Oise	Rue d'Eragny Clos du Joli Val	2018	Réfection, entretien des chaussées	
	Rue du Pont Rue Cornudet Rue d'Eragny	2017-2018	Réfection, entretien des chaussées	
Osny	Rue du Dr Charcot Rue de Montgeroult Ch. de Montgeroult Rue R. Alno Rue H. Léchauguette Rue C. Pissarro Rue Saint-Jean	2006 à 2014	Réfection de la voirie, entretien des chaussées	600 000
Menucourt	Rue de la Grande Pièce	2015	Réfection de la chaussée	397 000
	Rue du Vexin	2016	Réfection de la chaussée	400 000
Cergy	Av. Hirsh (entre bd Hautil et av. du Sud), Av. de la Belle Heaumière, Av. de la Palette, Av. des Genottes (entre bd Oise et rue du chemin de fer), Av. du Bontemps, Av. du Hazay (entre rue de l'Orangerie et av. du Terroir), Av. du Nord (entre rue de Pontoise et av. des Rayes), Av. du Sud (entre bd Hautil et av. Hirsh), Av. du Terroir, Bd de Evasion (rond-point de l'Aube et rue de Embarquement et de rue du Lendemain à av. Hazay), Chemin des Quatre Saisons, Chemin Latéral, Cour des Merveilles, Passage de la Haute Voix, Passage Florentin, Rue de l'Aven (entre av. Mondétour et rue du Chemin de Fer), Rue de l'Espérance, Rue de la Bastide (entre av. Mondétour et rue du Chemin de Fer), Rue de la Destinée, Rue de	2004 à 2014	Réfection de la chaussée	

	Puiseaux (entre rond-point des rayes et allée de Lozère), Rue des Chauffours, Rue des Gauchères, Rue des Lilas, Rue des Paradis, Rue du Brûloir (entre bd Hautil et rue des Châteaux), Rue du Capitaine Némé, Rue du Repos, Rue du Tertre (entre rue nationale et allée des jardins), Rue Strogoff, Rue Passe-partout, Rue Vogler (entre rue de Neuville et ruelle l'Evêque)			
--	--	--	--	--

➤ **Les actions de prévention et d'amélioration des connaissances**

Année	Commune	Description
2011	Eragny-sur-Oise	Prise en compte de la lutte contre le bruit dans le PLU (réduction de la place de la voiture, requalification de la RN184 ; ...), application de l'arrêté de classement sonore des infrastructures de transports terrestres.
		Aménagement des bâtis communaux (pose de faux plafond dans les écoles, dans les cantines, ...)
2011	Osny	Etude acoustique place des Impressionnistes
2007 à 2013		Pose de plafonds acoustiques et revêtements de sol PVC dans les cantines des écoles Paul Roth, Charcot et La Ravinière Pose de double vitrage dans les toutes les écoles primaires, Hôtel de ville, crèche Paul Roth et des logements (Lameth, Immarmont, Les Vignes, Saint-Exupéry, La Ravinière)
2007		Approbation du schéma directeur cyclable
2006		Intégration du classement sonore des voies bruyantes au PLU et aux demandes de permis de construire
	Pontoise	Pose de plafonds acoustiques, de doubles vitrages des bâtis communaux (écoles, cantines, ...)
		Achat d'un sonomètre dans le cadre du traitement des plaintes de voisinage
2014	Menucourt	Pose de plafonds acoustiques écoles Vallée Basset et Cornouillers et des salles de l'ensemble omnisport (
2013	Cergy	Etudes acoustiques : plaine des Linandes (mesure de l'impact du RER et de l'A15), crèche du Bontemps (avenue du Bontemps) ; crèche Hazay (avenue de l'Orangerie) ; crèche des petits Mouflets (rue de la Parabole)
-		Intégration du classement sonore des voies bruyantes au PLU et aux demandes de permis de construire
-		Intégration de la dimension « bruit » dans les aménagements des bâtiments et équipements communaux (Les Closbilles, Visages du Monde, Observatoire de Cergy).
-		Achat de sonomètres dans le cadre de la gestion des plaintes voire la sensibilisation au bruit des riverains
Depuis 2008		Sensibilisation des jeunes avec une programmation annuelle « Agi'sons » : spectacles pédagogiques de prévention des risques auditifs en lien avec les enseignants SVT (collège/lycées) Mise à disposition gracieuse de bouchons auditifs lors de concerts ou dans les studios d'enregistrement (Chat Perché)
2017	Neuville-sur-Oise	Moulines SDS : pose d'une station de mesure par BruitParif
En cours	Saint-Ouen-l'Aumône	ZAC Liesse II : réalisation d'une étude impact incluant les nuisances sonores
2006		Dans le cadre du PLU réalisation d'une campagne de mesures en façade des bâtis situés le long des voies structurantes.
De		Intégration du classement sonore des voies bruyantes au PLU et aux

manière continue		demandes de permis de construire
De manière continue		Sensibilisation des constructeurs et des entreprises lors de la réalisation de chantiers à la limitation des nuisances sonores et respect des horaires d'intervention
De manière continue		Prise en compte des plaintes de riverains concernant des aires de jeux, points de rassemblement....
2018		Etude de la SNCF sur les nuisances associées au passage des trains, longeant la rue d'Eragny et le Boulevard, avec mise en place de protections acoustiques

➤ **La gestion des plaintes**

Source	Année	Axe	Objet de la plainte
A.S.L « Le Parc de la Bussie »	Depuis 2011	Vauréal - Bd de l'Oise	Bruit routier à hauteur du lotissement du « Parc de la Bussie »
Mairie de Neuville	2018	Neuville-sur-Oise	Nuisance aériennes générées par l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle Nuisances sonores liées à une « sur-fréquentation » estivale de la Base de Loisirs
Mairie d'Osny	2018	Osny	Densification du trafic routier Nuisances aériennes générées par l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle Projet de fret via Serqueux-Gisors
Mairie de Pontoise	2018	Pontoise	Projet de fret via Serqueux-Gisors
Mairie de Courdimanche	2018	Courdimanche	RER A – gare de Cergy-le-Haut – secteur résidence des Toscanes
Mairie de Cergy	De 2004 à 2014	Studios d'enregistrement du Chat Perché (quartier Axe-Majeur-Horloge)	Forte dispersion sonore due au fonctionnement des studios du Chat Perché (installation inadéquate). Des plaintes régulières sont formulées par les habitants
		Croix-Petit, MDPH, Hauts-de-Cergy	Chantiers de construction
		Exemple du Casino	Livraisons des commerces en horaires décalés
			Evénements culturels dans l'espace public (festivals, guinguette, etc.)
		Croix-Petit	Regroupements
		Brasserie l'Atelier, Bar O'Sullivan (quartier Grand Centre)	Evénements culturels (concerts, soirées à thème, etc.) dans des commerces privés
		Gare routière des Hauts-de-Cergy	Bruits de moteurs des autobus en stationnement le soir et la nuit

4.2.3 - Les actions relevant du Département du Val-d'Oise

➤ Les actions sur les revêtements de chaussée

Axe	Année	Commune	PK début	PK fin	Type d'aménagement	Coût (€)
D22	2007 / 2008	Boisemont	8+000	10+000	Réfection de la couche de roulement	350 000
D81	2011	Boisemont / Menucourt	-	-	Réfection de la couche de roulement avant déclassement	200 000
D203	2014	Cergy	-	-	Réfection de chaussée dans le cadre réfection de l'ouvrage en franchissement de l'Oise	200 000
D984	2007	Eragny / Saint-Ouen-l'Aumône	27+000 28+529	27+350 29+345	Réfection de la couche de roulement	275 000
D984	2008	Eragny	26+300	27+000	Réfection de la couche de roulement	245 000
D48E	2006	Neuville-sur-Oise	3+535	4+930	Réfection de la couche de roulement	180 000
D92	2006	Osny	Giratoire du square des artistes		Réfection de la chaussée	-
D922 / D915	2007	Osny	Pontoise	Osny	Requalification et réfection des chaussées	1 000 000
D915G	2009	Pontoise	34+000	35+000	Réfection de la couche de roulement	187 000
D22	2005 - 2006 - 2007	Puiseux Pontoise	-	-	Réfection de chaussée	1 000 000
D14	2006	Puiseux Pontoise	23+000	24+00	Réfection de la couche de roulement	190 000
D14	2013	Saint-Ouen-l'Aumône	14+811	15+356	Réfection de la couche de roulement	195 000
D922	2014	Saint-Ouen-l'Aumône	15+704	16+500	Réfection de la couche de roulement	179 000
D203	2015	Neuville-sur-Oise	0+000	2+310	Réfection de la couche de roulement	267 000
D14	2013	Saint-Ouen-l'Aumône	15+356	16+580	Réfection de la couche de roulement	398 000
D922	2015	Saint-Ouen-l'Aumône	17+6000	18+600	Réfection de la couche de roulement	231 000
D88	2018	Cergy-Courdimanche	1+800	2+600	Réfection de la couche de roulement	120 000

➤ **les actions sur les vitesses de circulation**

Axe	Année	Commune	Type d'aménagement	Coût (€)
D922	2007 / 2009	Boisemont	Aménagement de sécurité aux abords du centre équestre	225 000
D22	2008	Cergy	Aménagement de carrefour – quartier de la gare de Cergy-le-Haut	95 000
	2009	Cergy	Convention de financement d'un aménagement cyclable le long de l'avenue du Nord (entre rue de Pontoise et avenue des Raies)	53 297,25
D38	2005	Courdimanche	Recalibrage et création d'un giratoire avec la RD22	1 000 000
D38	2005	Courdimanche	Requalification de la rue Vexin entre V51 et la place Claire Girard	500 000
D38	2005	Courdimanche	Requalification de la rue Vexin et de la section entre Courdimanche et Vauréal	600 000
D22	2008	Courdimanche / Boisemont	Réalisation de l'assainissement et de pistes cyclables	315 000
D38	2009	Courdimanche	Liaison cyclable et recalibrage de la voie entre Courdimanche et Vauréal	950 000
D14	2012	Courdimanche	Réfection du giratoire boulevard des Navigateurs	200 000
D984	2005 / 2006	Eragny	Aménagement de sécurité face au centre de loisirs	183 000
D984	2007	Eragny	Aménagement de stationnements aux abords du centre de loisirs	91 500
D984	2008	Eragny	Aménagement de la voie au droit de la mairie	91 500
D984	2009	Eragny	Sécurisation des traversées piétonnes de l'avenue R. Guichard entre le rond-point du Bas-Noyer et le bd C. de Gaulle	95 000
D55	2007	Jouy-le-Moutier	Requalification dans le cœur du village	150 000
D55A	2014	Jouy-le-Moutier	Aménagement de sécurité du carrefour avec la rue des Saules	300 000
D81	2006	Jouy-le-Moutier	Aménagement pour l'amélioration du stationnement au droit du cimetière	91 500
D81	2007	Jouy-le-Moutier	Aménagement de ralentissement en traversée du village	91 500
D81	2009	Jouy-le-Moutier	Aménagement de sécurité au droit du collège	76 500
D48E	2005	Neuville-sur-Oise	Aménagement d'une passerelle en encorbeillement pour circulation cycliste	300 000
D92	2005	Osny	Aménagement de la rue des Patis destiné à réduire la vitesse	220 000
D92	2006	Osny	Création d'un cheminement piéton route des Ableiges	91 500
D92	2006	Osny	Elargissement de la voirie rue de Pontoise	300 000
D92	2007	Osny	Requalification du cheminement piétons et de l'îlot central avenue de Boissy l'Ailleie	91 500
D92	2007	Osny	Aménagement de sécurité des cheminements piétons vers la gare	90 000
D92	2007	Osny	Aménagement de sécurité de la sortie du parc de stationnement communal	51 500

Axe	Année	Commune	Type d'aménagement	Coût (€)
D92	2007	Osny	Convention de financement pour la création d'une voie de circulation douce aux abords de la chaussée J. César entre avenue des Arpents et rond-point des Mérites	32 483
D915	2012	Osny	Aménagement de sécurité au passage inférieur de la Demie-Lieue	200 000
D92	2013	Osny	Sécurisation de la route des Ableiges et de la rue des Patis	100 000
D915	2005	Pontoise	Réaménagement et mise en sécurité des arrêts de bus à Marcouville	2 000 000
D14	2005	Pontoise	Aménagement d'aires de stationnements Chaussée J. César	91 500
D92E	2006	Pontoise	Requalification de la section RD14 / rue des Patis	500 000
D927	2006	Pontoise	Aménagement de stationnements et de sécurité à effet rupture de vitesse entre rue V. Hugo et rue Vieille de l'Hermitage	91 500
D4	2007 / 2008	Pontoise	Aménagement d'un plateau surélevé et de stationnements au carrefour rue du Général	240 000
D915	2008	Pontoise	Requalification de la liaison A15 / D915	150 000
D14	2008	Pontoise	Aménagement du cheminement piétons secteur du Hall St Martin	51 500
D92	2008	Pontoise	Aménagement d'un plateau surélevé rue des Patis	40 000
D927	2009	Pontoise	Aménagement d'un plateau ralentisseur carrefour V. Hugo / chemin des Bottés	95 000
D14	2006	Puiseux - Pontoise	Réaménagement des cheminements et traversées piétons boulevard de la Paix	200 000
D14	2006	Saint-Ouen-l'Aumône	Aménagement d'un terre-plein central avenue GI de Gaulle	91 500
D14	2007	Saint-Ouen-l'Aumône	Réaménagement des circulations piétonnes entre le quartier de la Liesse et le Lycée	50 000
D922	2010	Saint-Ouen-l'Aumône	Création d'aménagements de sécurité avenue du Château	250 000
D922	2005	Vauréal	Aménagement de sécurité rue de la Mairie : implantation d'une chicane au droit de l'Hôtel de Ville	91 500
D38	2008	Vauréal	Aménagement d'un dispositif de ralentissement face au centre sportif	91 500
D922	2010	Vauréal	Aménagement de sécurité du carrefour rue de Puiseux et de requalification	250 000
D55	2016	Jouy-le-Moutier	Aménagement de sécurité en traversée du village	100 000
D48E	2017	Eragny-sur-Oise	Aménagement de sécurité	80 000
D48E	2017	Neuville-sur-Oise	Aménagement de plateaux surélevés en traversée de ville	80 000

4.2.4 - Les actions relevant du Département des Yvelines

Les efforts entrepris par le Conseil départemental des Yvelines pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures routières ont été engagées bien avant la publication de la directive européenne.

Le département a mis en œuvre une politique de lutte contre le bruit issue de la loi bruit de décembre 1992 (Protection des riverains en bordure des voies nouvelles ou le long des voies existantes – loi Bruit n°92-1444 du 31 décembre 1992).

Aussi dans le cadre de la création d'infrastructures nouvelles, afin de réduire les nuisances sonores, le Conseil départemental des Yvelines réalise les protections acoustiques nécessaires (écrans, merlons, ...).

Un programme de modernisation des ouvrages de protection acoustique le long des RD a également été mis en place. L'objectif était de réaliser un suivi de l'efficacité des dispositifs de protection existants pour définir les éventuelles mesures correctives à mettre en place.

Depuis 2006, le Département accompagne les communes, autour d'un dispositif de subventions, dans leurs politiques pour le développement des circulations douces.

Le Département mène également une politique volontariste de développement des circulations douces, impulsée en juin 2006, pour favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture. L'objectif est de fédérer l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire autour des enjeux liés aux circulations douces. Dès 2008, le Département met en place un programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores favorisant le report modal visant à :

- améliorer l'attractivité des transports en commun ;
- améliorer la voirie départementale en faveur des transports en communs ;
- participer à l'aménagement d'infrastructures ferroviaires et de transports en commun lourds.
- Promouvoir les modes non bruyants.

➤ **Les politiques de prévention**

Rédaction du projet de PPBE en cours.

➤ **Les actions de traitement à la source**

Aucune intervention sur la RD 55 à Maurecourt depuis le renforcement recalibrage réalisé en 2013/2014

4.2.5 - Les actions relevant de l'Etat

NB : la DiRIF a, à sa charge, les opérations de lutte contre le bruit des infrastructures du réseau routier non concédé. Dans ce cadre-là, elle prend en charge les protections à la source (écrans, merlons, semi-couvertures, couvertures) ainsi que les protections de façades associées. Ces opérations sont imputées sur le BOP 203.

Par contre, les opérations sans protections à la source et consistant uniquement en la mise en œuvre de protections de façades relèvent d'une coordination par la DRIEE qui gère les crédits imputés sur le BOP 181 (les DDT et UTEA en assurent le suivi). Ces crédits proviennent d'un fonds de concours de l'ADEME. Ces opérations ne sont pas listées ci-dessous.

➤ Les politiques de prévention

Le PPBE Etat dans le département du Val d'Oise a été approuvé le 20 décembre 2018 :

- Rédaction du classement sonore des transports terrestres : le classement sonore des ITT concerne environ 1 200 km de voiries et 148 communes valdoisiennes. L'ensemble des arrêtés de classement sonore, approuvés entre 2001 et 2003, est accessible sur le site de la Préfecture du Val-d'Oise : <http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Bruit/Le-classement-Sonore-des-voies-routieres-et-ferroviaires/Classement-Sonore-des-voies-bruyantes-du-Val-d-Oise>
- Application de la réglementation acoustique sur les logements neufs et existants.
- Agir pour la réduction du bruit à la source. Les actions définies au PDU et PLU veillent à la maîtrise du trafic routier ; agir sur la vitesse.
- Agir pour limiter la propagation du bruit. La prise en compte de l'environnement dans les projets d'aménagement urbain permet de protéger, préserver et valoriser les zones sensibles. Mais également les défis du plan de déplacement urbain d'Île-de-France, représentent une opportunité pour limiter la création de nouvelles nuisances sonores dans les projets d'aménagement.

➤ Les actions sur les vitesses de circulation

Axe	Année	Commune	Action
A15	2017	Cergy	Limitation de la vitesse à 90km/h du linéaire de l'A15 en traversée de l'agglomération
Routes départementales	2018	CACP	Limitation de la vitesse à 80 km/h : gain de 1 à 1,5 dB(A)

➤ Les actions de traitement à la source

Axe	Année	Commune	Type d'aménagement	Coût (€)
A15 / RN 184	2009	Saint-Ouen-l'Aumône	Reconstruction des écrans existants le long de l'A15	NC
RN 184	2002 / 2003	Eragny	Protections phoniques dans Eragny (991 personnes traitées + 2 enseignements)	8 M€
A15 / RN 184	2013	Saint-Ouen-l'Aumône	Réalisation d'un écran + opération de dénivellation de l'échangeur au droit du collège Marcel Pagnol	43 M€
A15 / RN 184	2013	Saint-Ouen-l'Aumône	Réalisation d'un diagnostic acoustique sur 28 points noirs du bruit potentiels identifiés sur le réseau national du Val d'Oise	

4.2.6 - Les actions relevant de SNCF Réseau

Les données présentées ci-dessous sont extraites de la contribution de SNCF Réseau au PPBE de Cergy-Pontoise en date d'octobre 2018.

I – Rappels sur le bruit ferroviaire et la réglementation

I.1 Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié :

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser, le prévoir et le réduire.

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

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

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

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

I.2 La réglementation française, des volets préventifs efficaces :

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

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

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

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

La présente contribution rentre dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la communauté d'agglomération de Cergy - Pontoise.

I.3 La résorption des situations critiques sur le réseau existant :

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, les observatoires du bruit constituent des outils à disposition de chaque gestionnaire d'infrastructure pour avoir une vision territoriale des effets du bruit sur leur réseau de transport. SNCF Réseau, propriétaire du réseau ferré national, est directement concerné par la mise en œuvre de cette action. Elle permet d'intensifier la lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la loi bruit et de bâtir une politique de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf).

Les Directions Territoriales de SNCF Réseau ont réalisé un recensement des PNBf potentiels réalisé à partir d'un calcul simplifié basé sur le trafic à terme croisé avec un repérage terrain. Ce recensement a permis d'estimer leur nombre à environ 50 000 bâtiments potentiels le long du réseau ferré national, dont 1/3 liés aux circulations des trains de marchandises la nuit.

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

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

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

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

II- Les solutions de réduction du bruit ferroviaire

II.1 Actions sur l'infrastructure ferroviaire

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

Armement de la voie

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



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

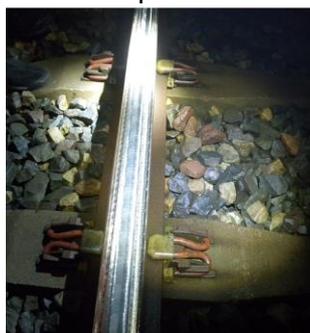
En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

✚ Meulage des voies

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



Train meuleur



rail après meulage

✚ Traitement des ouvrages d'art

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

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

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



Absorbeur sur rail



absorbeur sur platelage

II.2 Actions sur le matériel roulant

Des actions sur le matériel roulant peuvent être réalisées par les entreprises ferroviaires. Les caractéristiques du matériel roulant sont en constante amélioration, en particulier les organes de freinage, permettant une limitation des niveaux sonores sur l'ensemble du parcours et pas uniquement dans les zones de freinage.

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

La mise en place de semelles de frein en matériau composite, remplaçant les semelles de frein en fonte sur les autres types de matériel roulant permet d'obtenir une baisse de 8 à 10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. Ces gains ont pu être mesurés lors de la rénovation des matériels sur les lignes C et D du RER en région parisienne. Ce matériel roulant circulant avec d'autres matériels, la baisse globale du niveau sonore a été de 3 à 6 dB(A), profitant à l'ensemble des riverains de ces lignes. La majorité du matériel voyageur, hors Corail et VB2N (voitures banlieue à 2 niveaux), est désormais équipée de semelles de frein en matériaux composites.

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

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

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

Programmes de recherche et innovation

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

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

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

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

III- Actions spécifiques sur la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

III.1 Infrastructures ferroviaires concernées sur la CA de Cergy-Pontoise

La CACP est parcourue par les lignes ferroviaires suivantes :

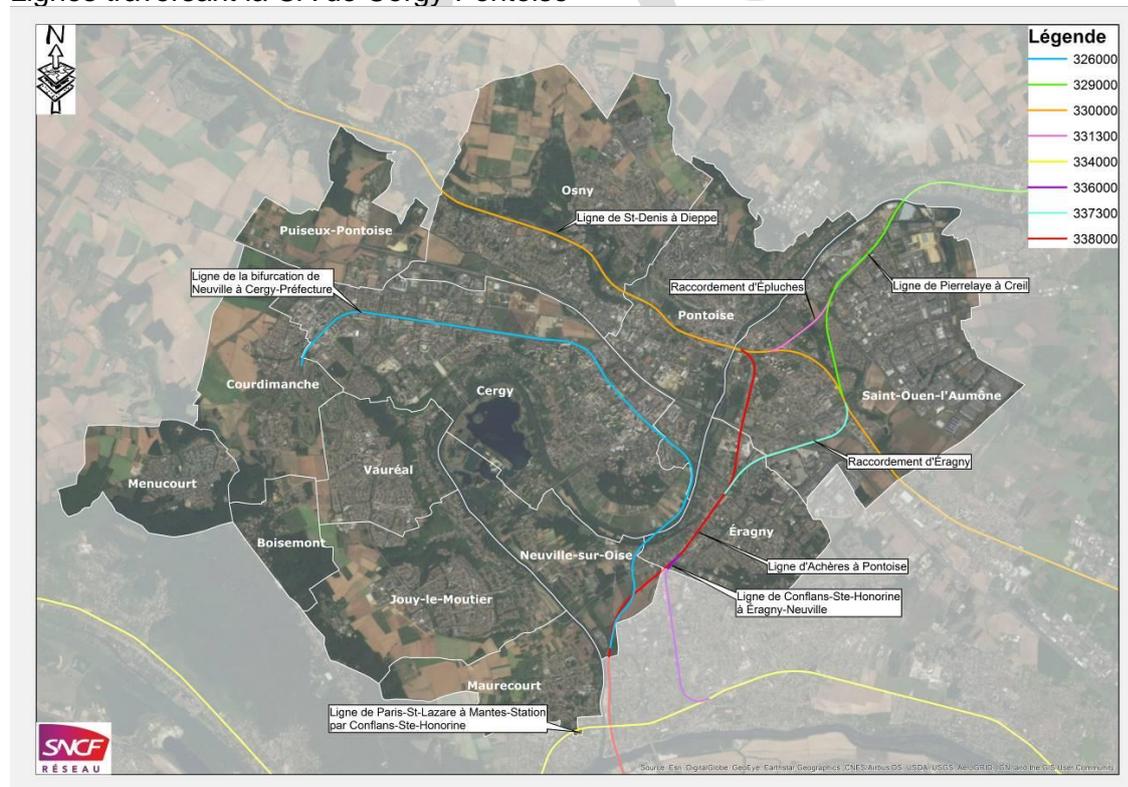
Lignes de la CA de Cergy - Pontoise

CA	Commune	Code ligne
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Cergy	326000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Courdimanche	326000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Éragny	338000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Éragny	326000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Éragny	336000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Éragny	337300
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Maurecourt	334000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Neuville-sur-Oise	338000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Neuville-sur-Oise	326000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Osny	330000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Pontoise	338000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Pontoise	326000
communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Pontoise	330000

Intitulés des lignes du réseau :

- Ligne 326000 : Bifurcation de Neuville à Cergy-Préfecture
- Ligne 330000 : Saint-Denis à Dieppe
- Ligne 334000 : Paris-Saint-Lazare à Mantes-Station par Conflans-Sainte-Honorine
- Ligne 336000 : Conflans-Ste-Honorine à Éragny-Neuville
- Ligne 337300 : Raccordement d'Éragny
- Ligne 338000 : Achères à Pontoise

Lignes traversant la CA de Cergy-Pontoise



La communauté d'agglomérations est traversée par les RER A (ligne 326000) et RER C, ainsi que les trains Transilien de la ligne H (ligne 329000), ligne J (lignes 330000 et 338000) et ligne L (ligne 326000). Des trains fret circulent aussi sur les différentes lignes.

III.2 Actions, travaux et études réalisés au cours des dix dernières années

Renouvellement du matériel roulant :

Sur les dix dernières années, des renouvellements des matériels roulants ont été réalisés. Les détails des programmes de renouvellement sont les suivants :

✚ RER A :

Le matériel roulant actuel est le suivant : MI09/ MI2N 5 caisses UM2.

Date	Évolution
12/2011	mise en service des MI09 (version modernisée du MI2N mais avec un bruit de roulement différent des MI2N) qui remplace progressivement les MS61
2017	Depuis avril 2017, ligne exploitée par des trains MI09 et MI2N

Il n'est pas annoncé de renouvellement des trains sur la ligne A du RER.

✚ RER C :

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

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

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

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

✚ Ligne H :

Le renouvellement du matériel roulant de la ligne H a suivi le rythme suivant :

Date	Évolution
12/2009	mise en service du Francilien Z50000 qui progressivement remplace (jusqu'en 2012) les Z20500, Z20900 et VB2N.
01/2013	retrait des dernières Z6100
12/2016	les dernières BB17000 avec RIB circulant encore sur l'axe Pontoise - Creil sont totalement remplacées par des Franciliens Z50000.

Les matériels roulants actuels sont exclusivement des trains Franciliens NAT Z50000 8 caisses UM2.

✚ Ligne J :

Date	Évolution
04/2014	Mise en service des rames Franciliens NAT (Z50000) sur les axes Paris-Saint-Lazare – Ermont - Eaubonne et Paris-Saint-Lazare – Pontoise en remplacement des Z20500 et des BB17000 avec RIB/RIO.
12/2015	Retrait des dernières RIB/RIO.

Le matériel roulant actuel est le suivant :

- ✚ BB 27300 ou BB17000 + VB2N
- ✚ Franciliens NAT Z50000 7 caisses UM2

Le renouvellement du matériel roulant se poursuit selon le Schéma Directeur du Matériel Roulant avec comme cible pour les prochaines années :

- ✚ Franciliens NAT Z50000 7 caisses UM2

Le projet ferroviaire EOLE (prolongement du RER E vers l'Ouest de Paris à Mantes la Jolie) l'Ouest) prévoit le remplacement des trains Transilien de la ligne J5 par des trains RER 2N NG.

✚ Ligne L :

Le renouvellement du matériel roulant de la ligne L a suivi le rythme suivant :

Date	Évolution
09/2014	Mise en service des rames Franciliens NAT (Z50000) sur l'axe L2 Paris-Saint-Lazare – Versailles Rive Droite
12/2017	Mise en service des rames Franciliens NAT (Z50000) sur l'axe L2bis Paris-Saint-Lazare – Saint-Nom-la-Bretèche

Il est prévu la mise en service des rames Franciliens NAT (Z50000) sur l'axe L3 Paris-Saint-Lazare – Cergy le Haut en 2019

Les matériels roulants Z6400 sont progressivement remplacés par des Franciliens NAT Z50000 7 caisses UM2, les Z20500 ont tous été remplacés par des Franciliens NAT Z50000 7 caisses UM2.

Le matériel roulant actuel est le suivant : Z6400 et Francilien NAT Z50000 7 caisses UM2.

✚ TER et Intercités :

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

Dans les prochaines années, les TER de type Corail devraient être progressivement remplacés par des Regio2N UM2, et les Intercités de type Corail par des Regiolis 6 caisses UM3.

Travaux de Renouvellement Voie Ballast (RVB) :

Les principaux travaux de RVB réalisés depuis 2008 sur les différentes communes de la CA de Cergy – Pontoise sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Commune	Longueur totale de RVB (en km)	Ligne
Cergy	1,85	326000
Éragny	0,036	336000
Éragny	1,175	337300
Éragny	0,576	338000
Éragny	0,44	326000
Neuville-sur-Oise	0,328	338000
Neuville-sur-Oise	3,702	326000
Pontoise	1,786	326000

Mise à jour des cartographies du bruit

Une mise à jour des cartographies du bruit a été réalisée dans le cadre de la directive européenne 2002/49. SNCF Réseau a fourni l'ensemble des entrants nécessaires pour l'élaboration de ces cartes.

Mise à jour du classement des voies

Les arrêtés du classement sonore ont été pris entre 1999 et 2003 en Ile-de-France. Une actualisation complète a démarré en 2018 pour toute la région Ile-de-France, elle concerne l'ensemble des tronçons circulés par plus de 45 trains quotidiens et prend en compte les évolutions des trafics et des matériels roulants, en conformité avec l'arrêté du 23 juillet 2013. Le planning prévisionnel prévoit une présentation des résultats et une proposition de révision du classement aux services compétents durant le premier trimestre 2019.

Observatoire du bruit

Les niveaux sonores le long des voies ferrées ont été estimés en façade par une méthode simplifiée et majorante utilisée pour l'ensemble des observatoires du bruit ferroviaire, et a fourni une première estimation du nombre de Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile-de-France. Ce premier recensement a permis d'organiser le plan d'action et de hiérarchiser les communes sur lesquelles intervenir.

Dans le cadre des observatoires du bruit la vérification du respect du critère d'antériorité (autorisation de construire antérieure au 06 octobre 1978) n'a pas été réalisée sur l'ensemble du bâti et il est possible qu'une partie des bâtiments PNBf ne respectent pas ce critère. Ce n'est qu'à l'issue d'études acoustiques plus fines que le statut de PNB de ces bâtiments pourrait être confirmé.

PNB sur la CA de Cergy - Pontoise

Commune	CA	Nombre estimé de PNB
Eragny	Communauté d'agglomération de Cergy - Pontoise	43
Saint Ouen L'Aumône	Communauté d'agglomération de Cergy - Pontoise	93
Maurecourt	Communauté d'agglomération de Cergy - Pontoise	5
		Total : 141

Sur les 18000 Points Noirs du Bruit ferroviaire potentiels estimés en Ile-de-France, moins de 1% d'entre eux sont localisés au sein de la communauté d'agglomérations de Cergy - Pontoise.

Réalisation d'études acoustiques (en dehors des études réalisées dans le cadre de projet de modernisation et de développement du RFN)

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile de France, de nombreuses études ont été réalisées pour identifier les bâtiments impactés actuellement et les bâtiments qui seront impactés à long terme. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise n'est pas concernée par ce programme (voir III.3).

D'autre part, dans le cadre du schéma de principe du RER A, des études acoustiques ont été réalisées sur la communauté d'agglomérations :

<i>Commune</i>	<i>Département</i>	<i>Nombre de points de mesure</i>	<i>Date de l'étude</i>	<i>Date des mesures</i>
Courdimanche	95	3	2015	2014
Cergy	95	3	2015	2014

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

Dans le département du Val-d'Oise, le projet de modernisation de la ligne 340000 (Paris Saint Lazare - Le Havre) entre les communes de Serqueux et Gisors de la ligne 34000, fait l'objet de travaux acoustiques spécifiques.

Ces dispositions doivent conduire au traitement d'environ 400 logements dans le département, dont certains dans les communes suivantes de la CA de Cergy Pontoise : Eragny, St - Ouen L'Aumône, Pontoise, Osny.

4.2.7 - Les actions relevant de l'aéroport Paris-Charles-De-Gaulle

Les données présentées ci-dessous sont extraites du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport Paris Charles de Gaulle de 2014.

Depuis la création de l'aéroport Charles de Gaulle, la lutte contre les nuisances sonores a fait l'objet d'un certain nombre de mesures concernant :

- l'exploitation de la plateforme;
- l'aide à l'insonorisation des logements et renforcement de l'information des riverains;
- concertation entre les acteurs.

● Mesures concernant l'exploitation de la plateforme

Année	Mesure	Résultats
Arrêté du 28 janvier 2003	Plafonnement du niveau d'énergie sonore produite par l'ensemble des vols de CDG au niveau moyen de 1999 à 2001	L'indicateur est passé de la valeur de 88,3 en 2003 à 79,8 en 2012.
Arrêté du 8 septembre 2003	Interdiction progressive sur 5 ans des avions les plus bruyants du chapitre 3 le jour	
Arrêté du 6 novembre 2003	Interdiction des aéronefs dépassant le seuil de bruit au décollage (99 EPNdB) et à l'atterrissage la nuit (104.5 EPNdB) Limitation du nombre de créneaux horaires attribuables la nuit	Conséquence : cet arrêté a conduit à la quasi extinction des émergences les plus contraignantes
Arrêté du 6 novembre 2003	Limitation du nombre de créneaux horaires attribuables la nuit	Conséquence: le nombre de créneaux utilisés est passé de 22500 à 21428.

● Mesures concernant la planification et la gestion des sols

Année	Mesure	Résultats
Depuis le début des années 70	Mise en place du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)	Délimitation des abords de l'aérodrome en quatre zones de bruit. Les zones 1 à 3 sont assorties d'interdictions et de contraintes d'urbanisation. Le PEB en vigueur date du 3 avril 2007.
Depuis les années 1990	Dispositif d'aide à l'insonorisation des logements autour de la plateforme financé par la taxe sur les nuisances sonores aériennes	Depuis le début du dispositif, plus de 26000 logements autour de la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG ont été insonorisés.

● Mesures concernant le renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs

Année	Mesure	Résultats
Depuis les années 80	Création de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) composée des élus, des riverains (associations) et des professionnels du secteur aéronautique	La CCE est obligatoirement consultée au cours des processus d'élaboration des principaux documents de planification relatifs au bruit (PEB,...)

1995	Création des Maisons de l'Environnement et du Développement durable (MDE)	Espace d'accueil, de dialogue et d'information qui a pour but de développer les relations humaines, la compréhension et la connaissance mutuelle entre les riverains et les acteurs du transport aérien.
Depuis 2005	Information sur le bruit et les trajectoires des aéronefs	Diffusion d'un bulletin d'information du trafic, développement d'une application informatique de Visualisation des trajectoires des avions et de mesure du bruit (outil VITRAIL).
-	Plaquettes d'information	Communiquer sur les restrictions d'exploitation prises par la plateforme

- Mesures pour minimiser les nuisances sonores

Le non respect des restrictions d'exploitation mises en oeuvre sur les aéroports est passible de sanctions administratives (amendes).

A l'aéroport de Paris-CDG les infractions sanctionnées concernent principalement le non respect du "Volume de Protection Environnementale" (VPE) interdisant pour un avion de sortir d'un espace aérien prédéfini.

- Mesure du Plan Régional Santé Environnement (PRSE) 3

Parallèlement à ces actions menées par l'aéroport de Paris CDG, la DGAC et la Préfecture de Région soutenus par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie, ont lancé, dans le cadre du programme SURVOL 2018, une vaste campagne de mesure du bruit aéroportuaire.

Au cours de l'été 2018, plus de 80 stations ont été déployées pour obtenir des informations poussées sur l'exposition de la population francilienne au bruit des aéronefs et disposer de tendances en matière d'évolution de ces nuisances.

BruitParif – partenaire technique pour le bruit – a réalisé les prélèvements (d'une durée minimale de 30 jours chacun) entre le 09 juin 2018 au fin septembre 2018.

L'analyse complète des données sera terminée début 2019 ; les résultats des mesures sont accessibles au public depuis fin octobre 2018 à travers la plateforme <http://survol.bruitparif.fr>.

4.3 - Bilan des actions prévues dans les cinq prochaines années

4.3.1 - Les actions programmées par la CACP

➤ Les actions de traitement à la source

- Implantation de stations d'avitaillement GNV (Gaz naturel pour véhicules) pour stimuler et permettre l'évolution des flottes de fret et de véhicules utilitaires des collectivités territoriales. Les véhicules à motorisation GNV sont deux fois moins bruyants que des véhicules à motorisation essence ou diesel.
- Mise en œuvre des mesures au titre du Plan Local de Déplacements :
 - 19 mesures au total visant à développer la pratique du vélo et de la marche (modes de déplacement relativement silencieux) en misant notamment sur le transfert modal (passer de la voiture au vélo par exemple).
 - actions sur les vitesses de circulation avec l'harmonisation de la vitesse sur l'A15 (mesure 1.1) et l'apaisement de la circulation sur la voirie locale (mesures 4.1 et 4.2 sur la hiérarchisation de la voirie et la mise en œuvre de ses préconisations notamment en termes de vitesses).

Axe	Année	Actions menées	Coût (€)
Périmètre CACP	2019	Achat de véhicules électriques et de vélos à assistance électrique	90 K€ et 20 K€
Périmètre CACP	2019	PMIE Grand Centre : adoption du plan de mobilité de la CACP	
Périmètre CACP	2019	Aménagement de pistes cyclables (Schéma directeur cyclable 2) : Chaussée Jules César (T2) à Osny, Chemin de Glatigny (ancienne voie ferrée) à Maurecourt et Chemin de la ligne (ancienne voie ferrée) à Jouy-le-Moutier/Vauréal Linéaire à réaliser : 2,1 km	766 K€
Périmètre CACP	2020	Aménagement de pistes cyclables (Schéma directeur cyclable 2) : Boulevard de l'Oise et Boulevard de l'Hautil à Cergy (en lien avec le projet de Pôle Gare Grand Centre), Chaussée Jules César (T3) à Osny et Rue Adolphe Chauvin à Saint-Ouen l'Aumône - Linéaire à réaliser : 3,1 km	595 K€

➤ Les actions de prévention

Organisation d'une semaine de sensibilisation des scolaires aux risques auditifs.

➤ Les actions sur les revêtements de chaussée

- Expérimentation d'un revêtement acoustique,
- Programme annuel de rénovation des chaussées et d'aménagements de sécurité.

4.3.2 - Les actions programmées par les communes

➤ Les opérations de traitement acoustique des façades

Axe	Année	Commune	Type d'aménagement	Coût (€)
Rue du Pavillon	2019 et 2020	Neuville-sur-Oise	Groupe scolaire G. Eiffel : rénovation thermique et acoustique	

➤ Les actions de prévention des émissions

Axe	Commune	Type d'aménagement	Coût (€)
Rue St-Hilaire	Saint-Ouen-l'Aumône	Création d'un rond-point, permettant aux poids-lourds de circuler en évitant de traverser un secteur résidentiel	600 000
Berges de l'Oise		Réfection et valorisation des cheminements doux	50 000
Rue des carrières et quai du Halage		Restriction de circulation : limitation accès au stationnement	

➤ Les actions sur les revêtements de chaussée

Axe	Année	Commune	Aménagement	Coût (€)
Rue du Pavillon	2020	Neuville-sur-Oise	Réfection, entretien des chaussées	

4.3.3 - Les actions programmées par le Département du Val-d'Oise

➤ Les actions sur les revêtements de chaussée

Axe	Année	Commune	Type d'aménagement	Coût (€)
D922	2019	St Ouen-l'Aumône	Réfection de la couche de roulement (Pr 15+000 à 15+500)	80 000
D922	2019	Vauréal	Réfection de la couche de roulement (Pr 10+100 à 11+200)	180 000
D14	2020	Cergy	Réfection de la couche de roulement (Pr 21+200 à 23+750)	340 000
D92	2020	Osny	Réfection de la couche de roulement (Pr 0+330 à 5+000)	290 000
D14	2020	Pontoise	Réfection de la couche de roulement (Pr 17+500 à 18+500)	200 000

4.3.4 - Les actions programmées par l'Etat

Différentes études acoustiques seront lancées dans la période 2018-2020 et suivant leurs résultats pourront éventuellement donner lieu à de nouvelles opérations qui s'inscriront dans le cadre du prochain CPER.

Il est à noter que :

- À Baillet-en-France les études acoustiques n'ont pas révélé de points noirs du bruit (PNB).
- Concernant l'opération sur la RN1, la baisse de trafic attendue résulte de la réalisation de l'autoroute A16 dont le financement et le pilotage de l'opération sont assurés par la SANEF.

- Une étude acoustique réalisée en 2009 sur l'A115 à Sannois indique que les niveaux sonores en façade des bâtiments concernés sont inférieurs aux seuils de PNB ;
- Un diagnostic acoustique a été mené en 2013 sur l'A15 et la RN184 concernant 28 PNB potentiels identifiés sur le RRN du Val d'Oise. Il en résulte que 6 bâtiments sont réellement PNB sur les 28 PNB potentiels (à Argenteuil, Sannois, Pierrelaye, St-Ouen-l'Aumône). 3 bâtiments bénéficient déjà de murs anti-bruit. Des protections de façades sont donc nécessaires en complément.

Conformément à son PPBE, l'Etat et ses partenaires s'engagent à poursuivre leurs efforts de résorption du bruit en mettant en œuvre les actions suivantes :

- des travaux de renouvellement de voies et ballast;
- des protections phoniques le long de ligne Serqueux-Gisors.

En outre, la révision du classement sonore des infrastructures terrestres (routières et ferroviaires) est envisagée d'ici 2020 afin de prendre en compte les évolutions de trafic et le développement des compétences techniques en matière de réduction et de protection de bruit.

Concernant les zones calmes, l'Etat note la nécessité d'engager un travail en collaboration avec les collectivités territoriales (métropole du Grand Paris, conseil départemental, établissements publics territoriaux et communes) pour identifier et appréhender la protection de ces espaces, notamment dans les documents d'urbanisme.

4.3.5 - Les actions programmées par SNCF Réseau

Les données présentées ci-dessous sont extraites de la contribution de SNCF Réseau au PPBE de Cergy-Pontoise en date d'octobre 2018.

III.3 Travaux, études et mesures en cours ou programmés dans les 5 années à venir

Programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades

Le programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades est spécifique à la région Ile de France. Les études et les travaux sont financés à 80% par l'ADEME et 20% par SNCF Réseau. Ce programme permet de réduire le bruit à l'intérieur des logements impactés dans un délai relativement court (contrairement à la construction de murs antibruit qui nécessitent des études longues) sans contributions financières des collectivités locales (circulaire du 25 mai 2004 concernant le financement des opérations de murs antibruit). Le montant du programme est de 9,9M€ (études et travaux), son périmètre est la région Ile de France.

Le programme de résorption des PNBf 2017-2020 par isolation acoustique des façades se concentre en priorité sur :

- les communes pilotes pour poursuivre les démarches déjà engagées auprès d'elles dans le passé ;
- les communes les plus impactées :
 - concentration des interventions sur les 50 communes les plus impactées par le bruit ferroviaire (classement régionale de 2009) ;
 - puis, si les délais le permettent, l'extension à d'autres communes ;
- en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité.

Dans la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, aucune commune ne fait partie des 50 communes les plus impactées par le bruit ferroviaire. De ce fait, la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise n'est pas concernée par ce programme.

Partenariat Bruitparif - SNCF Réseau

Bruitparif et SNCF Réseau Ile-de-France ont signé un partenariat le 30 mars 2017 dont l'objectif est d'installer des stations de mesures du bruit le long des voies ferrées franciliennes, afin d'en surveiller l'évolution et d'établir un diagnostic. 15 stations permanentes ainsi que des stations temporaires sont en cours de déploiement en Île-de-France sur les 3 prochaines années. Les mesures sont diffusées sur un site internet dédié <http://reseau.sncf.bruitparif.fr>

À travers la convention de partenariat signée pour les trois prochaines années, SNCF Réseau Ile-de-France et Bruitparif entendent renforcer le travail d'évaluation du bruit généré par les circulations ferroviaires et favoriser le partage d'information entre eux afin d'approfondir la connaissance et la gestion du bruit, et améliorer l'information des Franciliens.

Travaux

Des travaux de renouvellement de voies et ballast sont prévus sur les différents territoires de la communauté d'agglomération de Cergy - Pontoise durant la période de validité du PPBE.

Dans le cadre du projet de modernisation de la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors (ligne 340000 de Paris Saint Lazare au Havre), des travaux d'amélioration acoustique seront réalisés. Environ 400 logements sont concernés dans le département du Val-d'Oise, certaines de ces communes concernées sont dans la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise :

- | | |
|--------------------|------------|
| • Eragny | • Pontoise |
| • St-Ouen L'Aumône | • Osny |

Suite à l'adoption par la CACP en décembre 2018 d'une motion « contre le projet d'itinéraire de fret ferroviaire entre Le Havre et Valenton via Serqueux-Gisors et la ligne J du fait de ses impacts environnementaux sur le territoire de Cergy-Pontoise » (cf. annexe 7.4), l'agglomération a demandé à SNCF Réseau par courrier en date du 9 janvier 2019 de préciser sa contribution concernant les travaux prévus sur la ligne ferroviaire entre Serqueux et Gisors.

Les données présentées ci-dessous sont extraites du complément de la contribution de SNCF Réseau au PPBE de Cergy-Pontoise en date de février 2019.

Ligne Serqueux-Gisors

Mise en place de protections phoniques au titre des effets indirects du projet (répercussion en termes de trafic). De ce fait, des mesures ont été réalisées sur cette section, indirectement concernée, pour identifier pour les zones de bruit critiques. Ces dispositions doivent conduire au traitement d'environ :

- 400 logements dans le Val-d'Oise sur les communes de Eragny, St-Ouen-l'Aumône, Pontoise, Osny, Boissy-l'Aillier, Ableiges, Us, Santeuil et Chars ;
- une cinquantaine dans les Yvelines.

Le calendrier de réalisation des écrans est le suivant :

- Tronçon Serqueux-Gisors : 3ème trimestre 2019 à 1er trimestre 2020
- Secteur de Gisors : 3ème trimestre 2019 à 1er trimestre 2020
- Tronçon Gisors (exclu) – Conflans-Ste-Honorine : 3^e trimestre 2019 à 1er trimestre 2020.

En outre SNCF Réseau s'est engagé à créer un observatoire du bruit. Cet observatoire s'attachera à évaluer l'importance des impacts acoustiques qui résulteraient de la mise en service du projet. Les travaux de l'observatoire contribueront aux décisions d'engagements des investissements de protections acoustiques supplémentaires. En effet au-delà des protections d'ores et déjà prévues, un programme de protections complémentaires pourra être mis en œuvre en concertation avec les collectivités intéressées dans le cadre d'un financement spécifique. Ce programme pourra ainsi être déployé au fur et à mesure de la montée en puissance du trafic, à partir d'une mesure réelle des nuisances réalisée par l'observatoire du bruit.

Le détail des murs antibruit (localisation, dimensions, détails techniques) est précisé ci-après.

Le planning prévisionnel pour réaliser les travaux d'isolation acoustique des façades est le suivant :

- Bâtiments sur la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors :
 - Diagnostics acoustiques et conventionnement avec les propriétaires : sept 2018 à août 2019
 - Réalisation des travaux, et réception des travaux : mars 2020.
- Pour l'ensemble des bâtiments concernés :
 - Diagnostics acoustiques et conventionnement avec les propriétaires : sept 2018 à janvier 2020
 - Réalisation des travaux, et réception des travaux : juillet 2020.

Ecrans acoustiques

Ecrans en IDF

Ecran	Bâtiments PNB	Localisation PNB	Commune	Voie de référence	PK début	PK fin	Longueur	Hauteur	Réf Hauteur
Ecran E1	4 immeubles collectifs (68 logements)	Rue de la Papèterie	Eragny	V2	27+530	27+730	200 m	2.50 m	rail
					27+730	27+880	150 m	2.50 m	quai

Ligne	Nom de l'écran	Commune	PK début	PK fin	Longueur totale	Localisation	Hauteur acoustique		sens
								Réf	
338000	Ecran E2	St Ouen l'Aumône	31+600	31+765	165 m	Ecran à 3.50m de l'axe de la voie 1	2.10 m	rail	V1
338000	E3a	St Ouen l'Aumône	31+810	31+895	85 m	Ecran à 3.50m de l'axe de la voie 1	2.10 m	rail	V1
	E3b		31+895	32+125	230 m				
338000	E4a	St Ouen l'Aumône	31+800	31+895	95 m	à 3.25m de l'axe de la voie 2	2.00 m	rail	V2
	E4b		31+895	32+107	215 m	à 5.50m de l'axe de la voie 2 à l'arrière des candélabres			

Ligne	Nom de l'écran	Commune	PK début	PK fin	Longueur totale	Localisation	Hauteur acoustique		sens			
								Réf				
330000	E5	Pontoise	30+065	30+105	40 m	écrans en bord de voies puis en crête de talus	2,50 m	Rail puis talus	V2			
330000	E6	Osny	31+295	31+495	200 m	écran à 4.00m de l'axe de la voie en crête de talus	2,00 m	rail	V2			
330000	E7a	Chars	47+110	47+185	75 m	écran à 4.50m de l'axe de la voie en crête de talus	2.50 m	Rail	V2			
	E7b		47+185	47+240	55 m					écran en lieu et place du mur maçonné existant	3.50 m	Rail
	E7c		47+240	47+250	10 m					écran à 5.25m de l'axe de la voie en crête de talus	2.80 m	Rail
330000	E8	Chars	47+340	47+435	95 m	écran entre 3.30 et 4.20m de l'axe de la voie	3.50 m	rail	V1			
	E9a		47+435	47+500	65 m	Ecran à 4.00 m de l'axe de la voie				2.50 m		
	E9b		47+500	47+570	70 m	écran en fond de quai	2.50 m	quai				
	E10		47+625	47+765	140 m	écran à 3.50m du bord du quai	2.50 m					
330000	E11	Gisors	68+190	68+400	210 m	Au droit de la clôture en bord de quai	2.50 m	quai	V1			

4.3.6 - Les actions programmées par l'aéroport Paris-Charles-De-Gaulle

Les données présentées ci-dessous sont extraites du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport Paris Charles de Gaulle arrêté le 18 août 2015.

Les mesures prévues s'articulent autour de 6 axes majeurs :

- maîtriser de l'urbanisation autour de l'aéroport via le suivi et la révision si nécessaire du PEB;
- poursuivre et encourager l'insonorisation des logements (réduction des délais de traitement, information des riverains, révision du plan de gêne sonore);
- contraindre l'exploitation de la plateforme (interdire la nuit l'accès de la plateforme aux avions à faible performance acoustique);
- développer les procédures de vols à moindre bruit;
- surveiller l'évolution du bruit (développer le parc de stations de mesure permanentes, suivi d'indicateurs,...);
- privilégier la concertation.

Chapitre 5

Mesures envisagées au titre du présent PPBE

Le bilan réalisé à partir des résultats des cartes de bruit stratégiques a montré que l'essentiel des nuisances sonores sur le territoire de la CACP provient des infrastructures routières et ferroviaires. Or la CACP, bien qu'étant en charge du pilotage de l'élaboration du PPBE de l'agglomération, ne dispose pas de toute la compétence en matière de voirie, ni en matière d'urbanisme, qui sont les deux leviers d'intervention sur le bruit. En effet, la CACP est compétente « pour la création ou l'aménagement ou l'entretien de voirie d'intérêt communautaire » uniquement. Elle est de plus compétente en matière d'aménagement de l'espace communautaire, en particulier en matière de SCOT et schéma de secteur (mais elle n'est pas compétente en matière de PLU), de création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire et d'organisation des transports urbains.

Par ailleurs, bien que les résultats cartographiques concernant le bruit aérien n'impactent pas le territoire selon les seuils réglementaires, le Val d'Oise est le département d'Île-de-France où les survols d'avions en phase de décollage ou d'atterrissage sont les plus fréquents, ces survols ayant lieu à la fois le jour et la nuit. L'exposition des cergypontois aux nuisances aériennes fera l'objet d'un suivi régulier durant la période d'application du présent PPBE.

Enfin, des thématiques non demandées par la directive européenne ont été prises en compte faisant de ce Plan de prévention un document unique de gestion des nuisances sonores sur le territoire de la CACP ; il s'agit par exemple du bruit des 2 roues motorisées ou des activités de loisirs liées à la présence de la Base de loisirs régionale de Cergy-Pontoise.

Aussi les actions retenues dans ce PPBE sous maîtrise d'ouvrage de la CACP au titre de sa compétence « lutte contre les nuisances sonores » sont de trois ordres :

5.1. Protéger les populations, prévenir l'apparition de nouvelles nuisances,

Axe de travail 1 : Inciter les gestionnaires à améliorer la connaissance du bruit et réaliser des mesures acoustiques sur site

Axe de travail 2 : Réduire et prévenir le bruit

Axe de travail 3 : Former, informer, sensibiliser et éduquer

5.2. Préserver les zones calmes

Axe de travail 4 : Définir, délimiter et préservation des zones calmes

5.3. Assurer un suivi

Axe de travail 5 : Assurer la gestion des plaintes

Champ d'intervention	Axes de travail	Actions	Gains
Protection des populations et prévention de l'apparition de nouvelles nuisances	Inciter les gestionnaires à améliorer la connaissance du bruit et réaliser des mesures acoustiques sur site	<ul style="list-style-type: none"> - Bases de données sources de bruit optimisées ; - validation des résultats des simulations ; - validation des PNB (antériorité, destination et caractéristiques) - prise en compte des derniers aménagements. 	Meilleure connaissance du site et des PNB ==> optimisation des actions
	Réduire et prévenir le bruit	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau communautaire et/ou communal : aménagement de voirie; amélioration du revêtement; pose de protections à la source, isolation acoustique du bâti, urbanisation réfléchi(e) ; - Autres réseaux : sollicitation des gestionnaires pour la réalisation d'études acoustiques affinées et l'engagement de mesures de résorption; suivi des actions engagées, vigilance accrue des nouveaux projets. 	Diminution des nuisances.
	Former, informer, sensibiliser et éduquer	<ul style="list-style-type: none"> - actions auprès des communes : promouvoir PPBE; intégrer la dimension acoustique aux PLU, action information / formation, développer une batterie d'outils de sensibilisation ; - actions auprès du grand public : publication du PPBE sur site internet CACP; information / sensibilisation grand public. 	<p>Sensibilisation et meilleure prise en compte du bruit aux projets.</p> <p>Meilleure compréhension et acceptation des aménagements de la part des riverains.</p>
Préservation des zones calmes	Définir, délimiter et préserver les zones calmes	<ul style="list-style-type: none"> - Décrire plus finement les zones calmes ; - Demander intégration des zones calmes aux documents urbanisme - Améliorer la qualité sonore des zones calmes. 	<p>Délimitation des zones calmes.</p> <p>Prévention des zones calmes.</p>
Assurer un suivi	Gestion plaintes	<ul style="list-style-type: none"> - Inventaire des plaintes et de leur suivi - Amélioration la connaissance du site. 	Programmation et adaptation des aménagements.

5.1 - Protection des populations et prévention de l'apparition de nouvelles nuisances

5.1.1 - Protection des populations

Le premier axe de travail porte sur la réalisation d'une étude acoustique affinée.

En effet, les tableaux mettent en avant un certain nombre d'actions déjà réalisées ou programmées. Or ces dernières n'ayant pas toujours été réalisées dans un but acoustique, une validation de l'environnement acoustique avant engagement d'un programme d'actions apparaît indispensable. De plus, le diagnostic de la cartographie stratégique est un diagnostic réalisé à l'échelle macroscopique rendant difficile la prise de décision sur certains secteurs. La réalisation d'une étude acoustique affinée permettra, au contraire, une parfaite maîtrise des solutions acoustiques et d'optimiser les coûts liés aux contraintes acoustiques. L'étude acoustique affinée aura plusieurs objectifs: valider les niveaux de bruit en façade, valider le type, la destination et la présence de tous les bâtis, valider les protections acoustiques à mettre en œuvre.

Le déclenchement des actions suivantes est fonction des résultats de la première action.

Axe de travail 1 : Inciter les gestionnaires à améliorer la connaissance du bruit et réaliser des mesures acoustiques sur site

Principe général :

Améliorer la qualité et la précision des bases de données utilisées pour l'élaboration des cartes de bruit stratégiques.

Contexte :

Les cartes de bruit stratégiques mettent en valeur les bâtiments d'habitation et les bâtiments sensibles potentiellement exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Ces bâtiments présumés PNB ne pourront être validés qu'après une confirmation du niveau d'exposition, du critère d'antériorité et de la destination du bâti.

En effet, étant réalisées à l'échelle du territoire de l'agglomération, les cartes de bruit ne permettent pas de renseigner sur les niveaux de bruit précis en des points précis. Les niveaux sonores calculés sont indicatifs. Il s'agit d'une représentation globale des niveaux de bruit sur l'ensemble du territoire concerné. Ces cartes aident à la localisation des secteurs plus ou moins affectés par le bruit. Le niveau de précision de ces cartes est adapté à un usage d'aide à la communication et non à une phase de dimensionnement de protections.

De plus, les données d'entrées utilisées dans les modélisations cartographiques soulèvent des interrogations au niveau de la qualité et de la précision des informations utilisées (l'année des derniers comptages de trafic varie selon les gestionnaires et les voies ...; la destination des bâtis et la géolocalisation précise des établissements sensibles sont à travailler ...).

Liste des actions à mettre en place :

- ▶ élaborer, gérer et mettre à jour une base de données route fiable comprenant des données actualisées de trafic, vitesse, largeur de voie, ... mais aussi des informations sur le revêtement et les protections à la source mises en place.
- ▶ valider les résultats des simulations acoustiques par des mesures terrains complétées, si nécessaire, par une simulation acoustique détaillée du secteur à enjeu concerné;
- ▶ vérifier les critères d'antériorité des PNB. Intégration à la base de données d'un champ "date de permis de construire" relevé à partir des fichiers cadastraux;
- ▶ valider in-situ la destination (habitation, enseignement, soin et santé ou autre) et les caractéristiques (nombre d'étages, nombre de logements exposés, ...) des bâtis PNB;
- ▶ inventorier les aménagements existants et les contraintes acoustiques du site.

Autorités concernées :

- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise et communes
- Département
- DDT
- SNCF Réseau

Gain attendu :

Optimisation des actions : une meilleure connaissance des PNB à résorber, du site donc des actions envisageables et des objectifs acoustiques à atteindre.

Coût :

Diagnostic objectif : 10 à 20 k€ (variable selon l'étendue du secteur enquêté, du nombre de mesures acoustiques à réaliser).

Forfait de 10 mesures acoustiques de 24h00 avec pose de boucles de comptage : 10 k€ environ.

Axe de travail 2 : Réduire et prévenir le bruit

Ce second axe sera déclenché seulement si l'axe 1 valide la présence de PNB.

Principe général:

Etudier les possibilités de réduire les PNB à court, moyen et long terme et réfléchir à la stratégie à adopter.

Contexte :

Sur les secteurs à enjeux identifiés sur le territoire de la CACP (liste détaillée fournie au paragraphe 3.1), si les résultats des actions déclenchées par l'Axe 1 montrent la présence de PNB avérés les réflexions engagées au sein de la CACP s'orienteront :

- pour les PNB avérés liés à une voie communautaire, à déterminer les solutions les plus adaptées à chacun des secteurs à enjeux,
- pour les secteurs liés aux nuisances de voies gérées par d'autres gestionnaires, à inciter les gestionnaires à poursuivre ou à engager des actions de résorption des nuisances le long de leur réseau.

Liste des actions à mettre en place :

► Actions pour la réduction et la prévention du bruit le long des routes communautaires et communales :

Pour chacun des secteurs subissant les nuisances sonores générées par une voie communale, la liste des actions à étudier envisageables porte sur les champs d'intervention suivants :

- l'aménagement de la voirie
- l'amélioration du revêtement
- la pose de protections à la source
- l'isolation acoustique du bâti
- la garantie d'une urbanisation réfléchie sur le plan acoustique (orientation des bâtis, localisation des bâtis d'habitation,...).

Les communes doivent également assurer une vigilance accrue sur les projets urbains, analyser leurs impacts acoustiques.

► Actions avec les gestionnaires non communaux :

- sollicitation des gestionnaires pour la réalisation d'un inventaire précis de leurs PNB, inciter les gestionnaires à engager les analyses complémentaires nécessaires (étude acoustique affinée) et à engager les travaux nécessaires (à minima des travaux d'isolation des bâtis PNB). La CACP prendra contact et travaillera en coopération avec les différents gestionnaires concernés afin de faire valoir les intérêts des habitants (réflexions engagées concernant les zones à traiter sur les thématiques des transports, de la voirie et ses aménagements ; les vitesses,...).

- suivi des actions engagées afin de s'assurer que le volet bruit est bien intégré au projet et qu'il est appliqué ;

- maintenir une vigilance accrue au niveau des projets via des échanges / un dialogue permanent avec les services de l'Etat, du Département et de SNCF Réseau ;

- mettre en place une stratégie d'actions groupées (commune(s) ou CACP / DDT; commune(s) ou CACP / Département; commune(s) ou CACP / SNCF réseau, ...).

- surveiller le bruit aérien en s'appuyant sur l'expertise et la connaissance de Bruitparif.

La CACP est adhérente à l'association Bruitparif qui réalise des campagnes et analyses de mesures grâce à son réseau de stations développé sur l'Île-de-France. Une station de mesure permanente installée sur la commune de Neuville effectue des relevés sur un secteur où les niveaux de bruit font l'objet d'une surveillance particulière.

Les réflexions devront s'inscrire dans la continuité des principes directeurs définis au Plan Local de Déplacement (PLD) et du SCOT (en cours de révision)

Autorités concernées:

- Commune / communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Département
- DDT
- SNCF Réseau
- ADP

Gain attendu:

Diminution des nuisances sonores et meilleure prise en compte des nuisances sonores si des aménagements sont engagés.

Coût:

Type d'opération	Coût	Gain acoustique en dB(A)
Aménagement de voirie	De quelques k€ (pose de panneaux) à plusieurs centaines k€ (réfection de la chaussée)	1,5 à 3
Amélioration de revêtement	10 €/m ² environ	5
Pose écran acoustique	500 €/m ² environ	10 à 15
Merlon	10 €/m ³	10
GBA	200 €/ml	0,5 à 2,5
Isolation de façade	6 à 10 000 €/habitation	5 à 15

5.1.2 - Prévention de l'apparition de nouvelles nuisances

Les stratégies de planification définies dans les documents d'urbanismes ont déjà mis en œuvre un certain nombre d'actions de prévention : développer la desserte en transport en commun, les circulations douces, ...

Le champ d'intervention retenu dans le cadre de ce PPBE vise à améliorer les connaissances "bruit" dans l'agglomération des gestionnaires comme des riverains.

- axe de travail 3 : former, informer, sensibiliser et éduquer

Axe de travail 3 : Former, informer, sensibiliser et éduquer

Principe général :

Développer une culture du bruit à l'attention des communes, des gestionnaires intervenant sur le territoire de la CACP mais également des habitants.

Contexte :

La prise en compte du bruit en amont des projets permet de déterminer des solutions d'aménagement durable, plus efficaces et moins onéreuses que les actions de rattrapage de situation dégradées. Ainsi une bonne connaissance de la problématique bruit et des bonnes pratiques de la part des communes et des gestionnaires permettra de prévenir l'apparition de nouvelles nuisances et des habitants une meilleure compréhension donc acceptation des aménagements réalisés.

Liste des actions à mettre en place :

► Actions auprès des communes et gestionnaires :

- promouvoir le PPBE auprès des gestionnaires et acteurs de l'aménagement urbain (présentation des objectifs et des recommandations du PPBE);
- intégrer la dimension acoustique aux PLU des communes lors de leur révision : description et représentation graphique des seuils réglementaires.
- identifier les acteurs qui seraient concernés par une action d'information, de sensibilisation ou de formation. Les maîtres d'ouvrage à l'initiative de nouvelles ZAC ou autres projets d'aménagement sur le territoire de la CACP sont les premiers concernés.
- définir et élaborer un plan de formation adapté aux besoins (rappel des notions de base en acoustique, la propagation sonore du bruit des infrastructures, les actions de prévention et curatives pouvant agir sur l'environnement sonore des sites, ...)
- proposer aux services concernés une batterie d'outils de sensibilisation à diffuser en interne.

► Actions auprès du grand public:

- Publication du PPBE qui sera arrêté par le Conseil de Communauté sur le site internet de CACP.
- Campagne d'information et de sensibilisation à destination publics ciblés (automobilistes, motos, scolaires....)

Contenu : kit pédagogique pour comprendre les grandeurs et les phénomènes liés à la propagation acoustique, les unités de mesure, les différents indicateurs de gêne sonore et les niveaux de bruit équivalents.

- Moyen :
- articles via les journaux communaux, le site internet des communes, ...
 - rechercher des partenaires pour lancer une campagne de sensibilisation dans les écoles et les collèges (éco-conduite des 2 roues, écoute de la musique...)
 - élaboration d'outils pédagogiques à diffuser dans les structures communales ou intercommunales (conservatoire de musique, bibliothèques; salle de spectacles ...)

Autorités concernées:

- Commune / communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Département
- DDT
- SNCF Réseau

Gain attendu :

Meilleure sensibilisation et intégration du bruit aux projets de la part des services communaux et gestionnaires.

Meilleure compréhension et acceptation des aménagements de la part des riverains.

Coût :

Temps humain (formation, communication, ...) : 1000 € pour la préparation et l'animation d'une journée de formation.

PROJET

5.2 - Préserver les zones calmes

Axe de travail 4 : Définir, délimiter et préservation des zones calmes.

Principe général :

En raison de leurs usages actuels ou potentiels et de leur niveau sonore actuel, la qualité sonore des zones calmes est un enjeu pour le développement durable de ces espaces.

Contexte :

Les premières analyses menées en croisant les résultats des cartes de bruit stratégiques aux données communales (liste des sites d'intérêts référencés sur le site internet des communes) nous ont amenées à mettre en avant la diversité des zones calmes recensées et la nécessité d'entreprendre un travail de partenariat avec les communes de l'agglomération pour définir les zones à enjeux calme.

Liste des actions à mettre en place :

- ▶ Décrire plus finement les zones calmes. Il s'agit de définir précisément les critères d'identification des zones calmes et de dresser la liste des sites classés « zone calme ». Dans cet objectif, on pourra s'inspirer des enquêtes réalisées par Bruitparif pour réaliser le travail terrain nécessaire pour inventorier les sites à classer en « zone calme ».
- ▶ Chaque « zone calme » fera l'objet d'une description affinée (établissement, par secteur, d'une fiche descriptive type intégrant une carte de localisation et de délimitation du site, sa dénomination, sa fonction, sa superficie, ses caractéristiques, les usages autorisés et interdits ... mais également une quantification de l'ambiance sonore et la liste des éléments d'objectivation nécessaires à sa préservation).
- ▶ Demander l'intégration des zones calmes au sein des documents d'urbanisme (PLU) – rédiger un document de synthèse à intégrer au PLU qui définirait et listerait les secteurs classés « zones calmes » (cartes de délimitation).
- ▶ Améliorer la qualité sonore dans les zones calmes. A partir des données contenues dans la fiche descriptive, une réflexion devrait être engagée afin de lister les actions à mettre en place pour améliorer l'environnement sonore des zones calmes : réduire les nuisances générées par les activités d'entretien, proposer des animations temporaires plus respectueuses de l'environnement, veiller et sensibiliser les usagers à une bonne utilisation des sites.

Autorités concernées :

- Commune / communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Département
- DDT
- SNCF Réseau

Gain attendu:

Des sites à ambiance sonore maîtrisée clairement identifiés favorisant leur prévention voire une amélioration, à terme, de l'environnement sonore suite aux divers aménagements programmés.

Coût:

Temps humain (réunions, enquêtes terrain, production de rapports, formation, communication, ...) : une dizaine de k€ environ.

5.3 - Assurer un suivi

Axe de travail 5 : Assurer la gestion des plaintes

Principe général:

Les plaintes émises lors de la consultation publique du PPBE ou adressées directement aux gestionnaires ou à la collectivité nécessitent une réponse.

Contexte :

Les plaintes émises par les riverains sont un indicateur de nuisance à ne pas négliger. Le PPBE de par ses objectifs (réduction des bruits ; prévention et préservation des zones calmes), doit en assurer le suivi et la connaissance.

Liste des actions à mettre en place :

► Dresser un inventaire des plaintes et de leur suivi. Il s'agit de regrouper au sein de la CACP l'ensemble des plaintes et des remarques émises par la population concernant des nuisances générées par les sources de bruit cartographiées dans les cartes de bruit stratégiques de l'agglomération. Production d'une base de données homogène qui regroupera l'ensemble des plaintes collectées par les communes, les divers gestionnaires, les services de police, ... Le contenu de la base de données est à préciser, il pourra renseigner sur la date de la plainte, la nature de la plainte, le secteur concerné, ..., les réponses et les actions engagées, la résolution ou non des nuisances...

► Améliorer la connaissance du site. Cette connaissance pourra être réalisée en 2 étapes. Il s'agira dans un premier temps de resituer la plainte dans son contexte (concerne-t-elle une zone bruyante ou zone calme ? Le site a-t-il fait l'objet d'aménagements récents ? Combien de constructions sont impactées ?...) afin de s'assurer de la présence de nuisances.

Si les premières investigations ne permettent pas d'apporter d'éléments de réponses, il s'agira, dans une seconde étape, de quantifier les nuisances via la réalisation d'une étude acoustique affinée (mesures de bruit 24h00 couplées à la réalisation de comptages routiers et selon la complexité et l'étendue du secteur simulation acoustique du site) en vue d'objectiver les nuisances et d'apporter les éléments nécessaires à la définition des actions à engager.

Autorités concernées:

- Commune / communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Département
- DDT
- SNCF Réseau

Gain attendu:

Amélioration de la connaissance du site et meilleure adaptation des aménagements programmés.

Coût:

Mesures acoustiques 24h00 + comptage routier + enquête terrain+ rapport : environ 2000 € par plainte.

Calendrier:

Action à la demande.

Chapitre 6

Suivi du plan d'actions

6.1 - Impact des mesures sur les populations

L'impact acoustique des mesures curatives présentées dans ce PPBE permet de répondre aux objectifs fixés par la réglementation, à savoir la réduction du bruit lié à la route et donc la suppression des points noirs du bruit existants.

L'impact sera mesuré via les indicateurs suivants :

1. le nombre d'habitants et d'établissements sensibles qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites,
2. le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

6.2 - Mise en cohérence des outils

Le PPBE doit être cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la CACP des investissements à efficacité multiple.

Les documents pris en compte en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Plan de déplacement urbain (PDU) de la région Ile-de-France
- Plan local de déplacement (PLD) de la CACP
- Plan local de l'habitat (PLH) de la CACP
- Schéma de cohérence territorial (SCOT) de la CACP

Le SCOT est en phase de révision et devra intégrer un volet de prévention des nuisances sonores.

6.3 - Suivi du plan d'actions

Le suivi du PPBE est nécessaire dans le cadre de sa révision réglementaire (tous les 5 ans).

Des indicateurs de suivi seront précisés lors de la mise en place du PPBE.

L'avancement de la mise en œuvre du programme d'actions fera l'objet d'un bilan à mi-parcours au sein d'une instance de pilotage regroupant l'ensemble des communes de la CACP et des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire.

Chapitre 7

Annexes

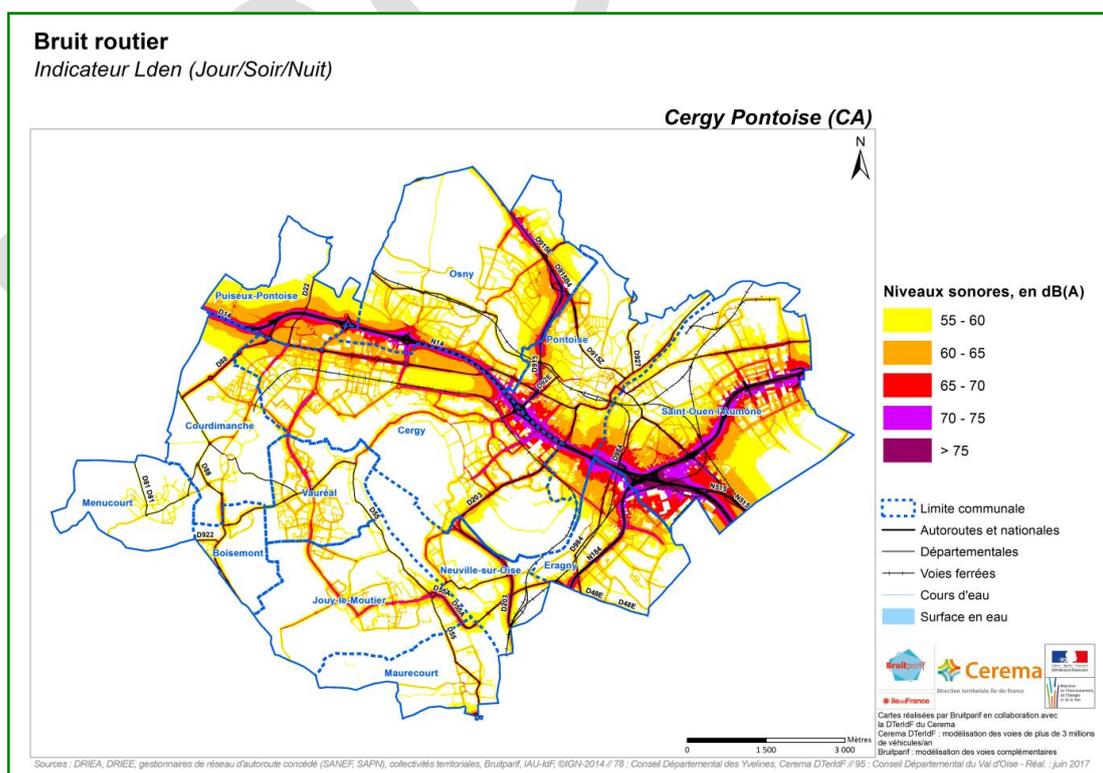
7.1 - Exposition des populations aux nuisances sonores

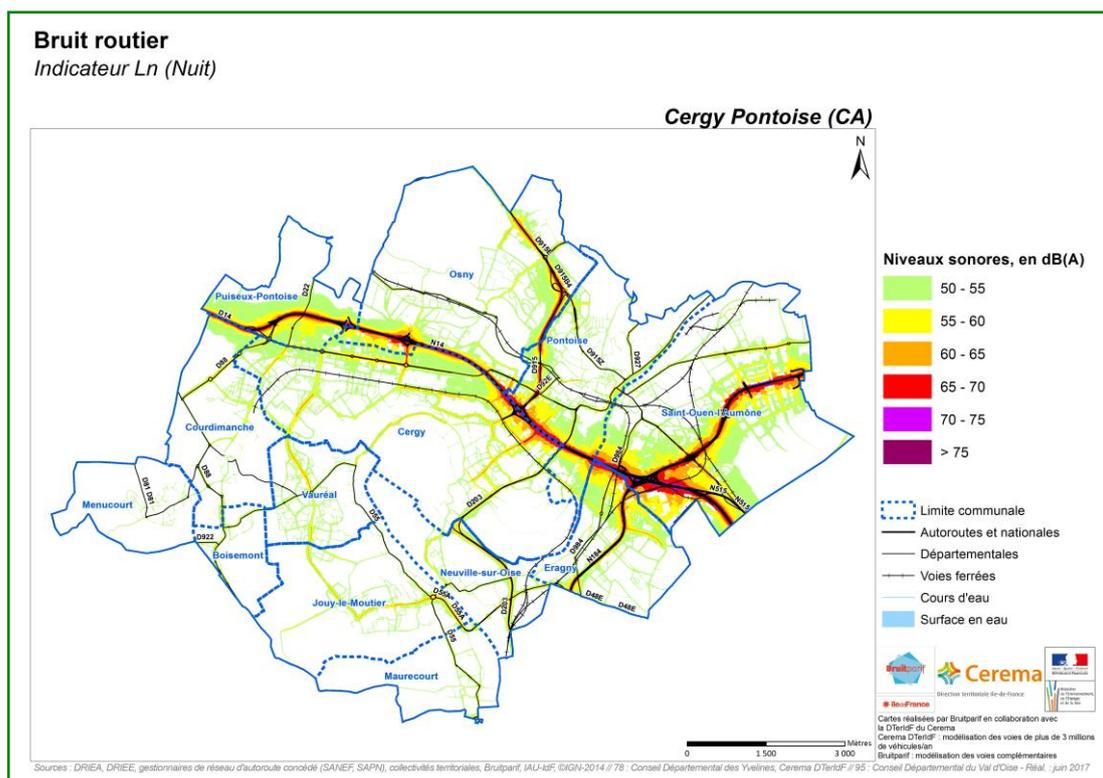
L'exploitation des cartes de bruit de type A permet de qualifier la situation acoustique globale de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

7.1.1 - Bruit routier

Les statistiques d'exposition au bruit routier de la CACP montrent que 2% de la population est potentiellement exposée à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires en période Lden et 1% en période Ln.

L'analyse des résultats cartographiques présentés ci-dessous nous amène à mettre en avant les disparités communales.

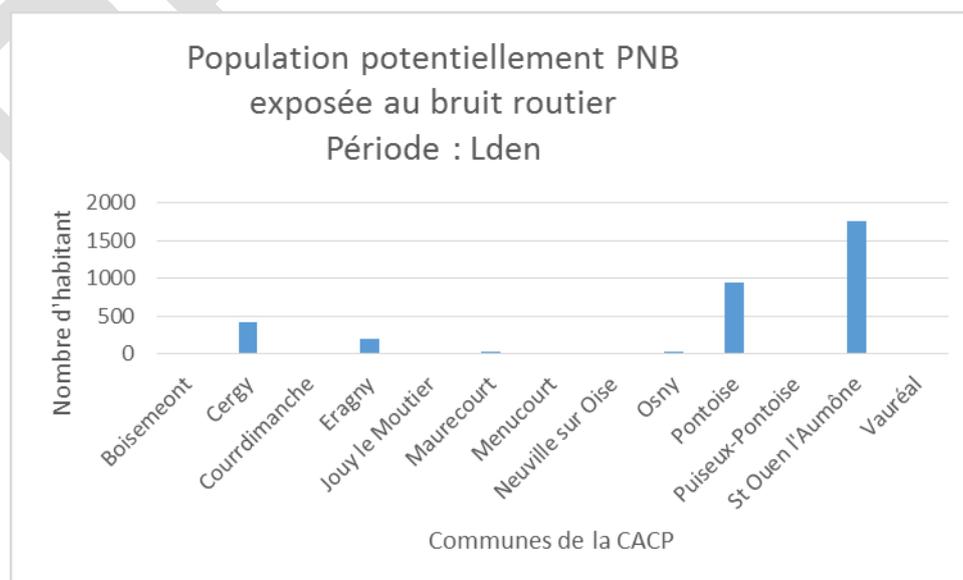


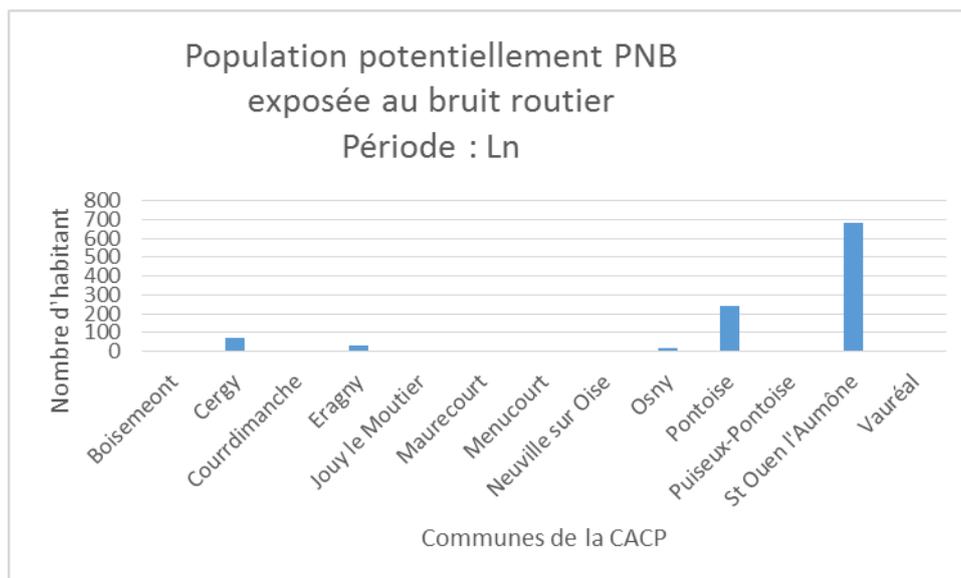


A la lecture de ces cartes, on note que les nuisances sonores sont essentiellement générées quatre sources routières. Il s'agit de :

- l'autoroute A15
- la N184
- la N14
- la D915

Les graphiques ci-dessous, élaborés à partir des résultats des CBS, comparent les communes en fonction du nombre d'habitants exposés au-delà des seuils réglementaires.





L'analyse de ces diagrammes montre que :

- quatre communes ne comptent aucun habitant exposé au-delà des seuils réglementaires en période Lden et Ln. Il s'agit des communes de Courdimanche ; Jouy-le-Moutier ; Menucourt ; Neuville-sur-Oise et Puisieux-Pontoise.
- quatre communes comptent moins de 20 habitants exposés en période Lden et Ln à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Il s'agit des communes de Boisemeont ; Maurecourt ; Vauréal et Osny.
- quatre communes exposent plus de 100 habitants à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Il s'agit des communes de St Ouen-l'Aumône ; Pontoise ; Cergy et Eragny. Ces dernières font l'objet d'une analyse détaillée au paragraphe 3.4.

7.1.2 - Bruit ferroviaire

Les statistiques d'exposition au bruit ferroviaire de la CACP montrent que moins d'1% de la population est potentiellement exposée à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires en période Lden et Ln.

L'analyse des résultats cartographiques présentés ci-dessous nous amène à mettre en avant les disparités communales.

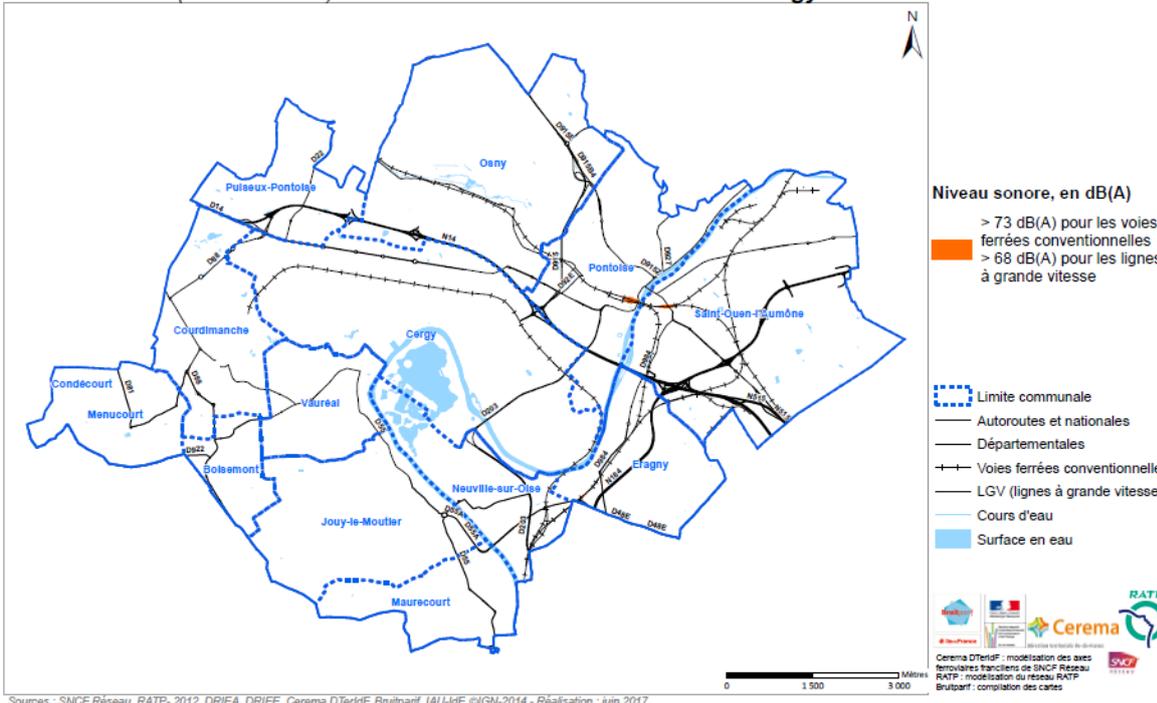
Bruit ferré

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 73 dB(A) (voies conventionnelles) ou 68 dB(A) (lignes à grande vitesse)

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

CA Cergy Pontoise



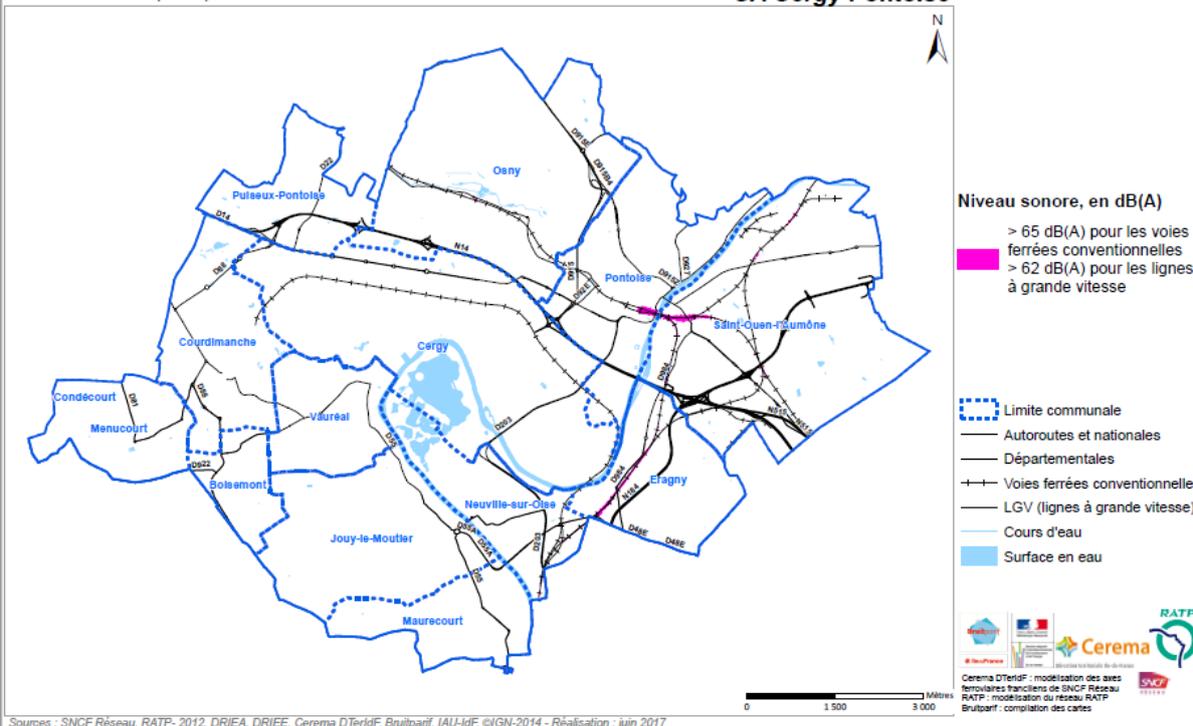
Bruit ferré

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A) (voies conventionnelles) ou 62 dB(A) (lignes à grande vitesse)

Indicateur Ln (Nuit)

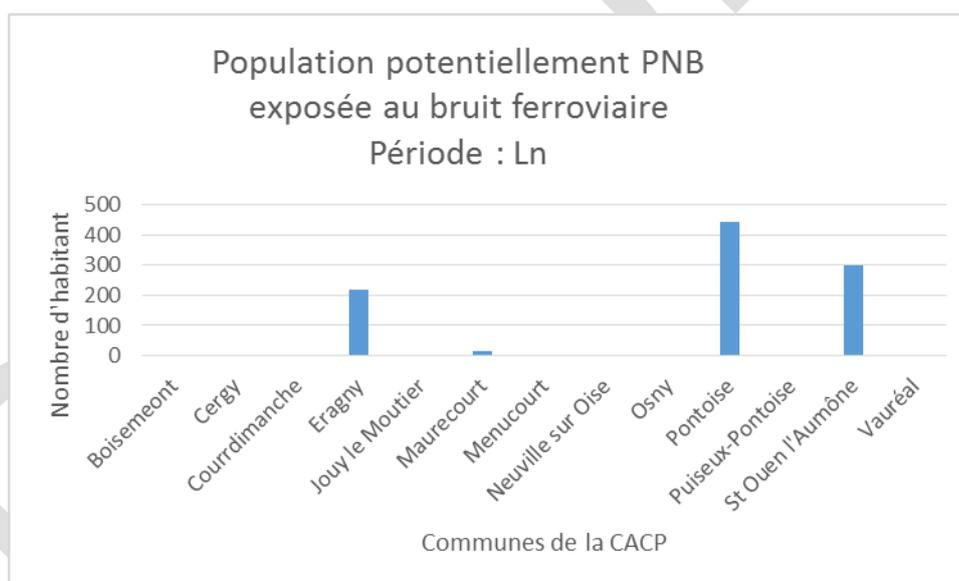
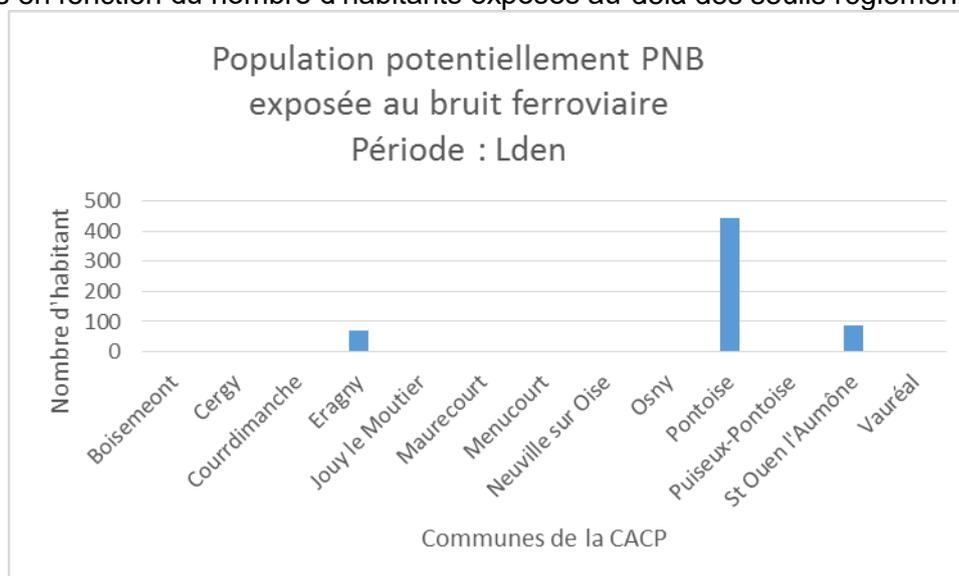
CA Cergy Pontoise



A la lecture de ces cartes, on note que les nuisances sonores sont essentiellement générées trois lignes ferroviaires. Il s'agit de :

- la ligne C du RER
- les lignes H et J du Transilien

Les graphiques ci-dessous, élaborés à partir des résultats des CBS, comparent les communes en fonction du nombre d'habitants exposés au-delà des seuils réglementaires.



L'analyse de ces diagrammes montre que :

- neuf communes ne comptent aucun habitant exposé à des seuils dépassant les limites réglementaires en période Lden et Ln. Il s'agit des communes de Boisemeont, Cergy, Courdimanche ; Jouy-le-Moutier ; Menucourt ; Neuville-sur-Oise, Osny ; Pusieux-Pontoise et Vauréal.
- une commune compte moins de 20 habitants exposés en période Ln à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Il s'agit de la commune de Maurecourt.
- trois communes exposent plus de 80 habitants à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires. Il s'agit des communes de St Ouen-l'Aumône ; Pontoise

et Eragny. Ces dernières font l'objet d'une analyse détaillée au paragraphe 3.4 permettant d'identifier les secteurs critiques.

7.1.3 - Bruit industriel

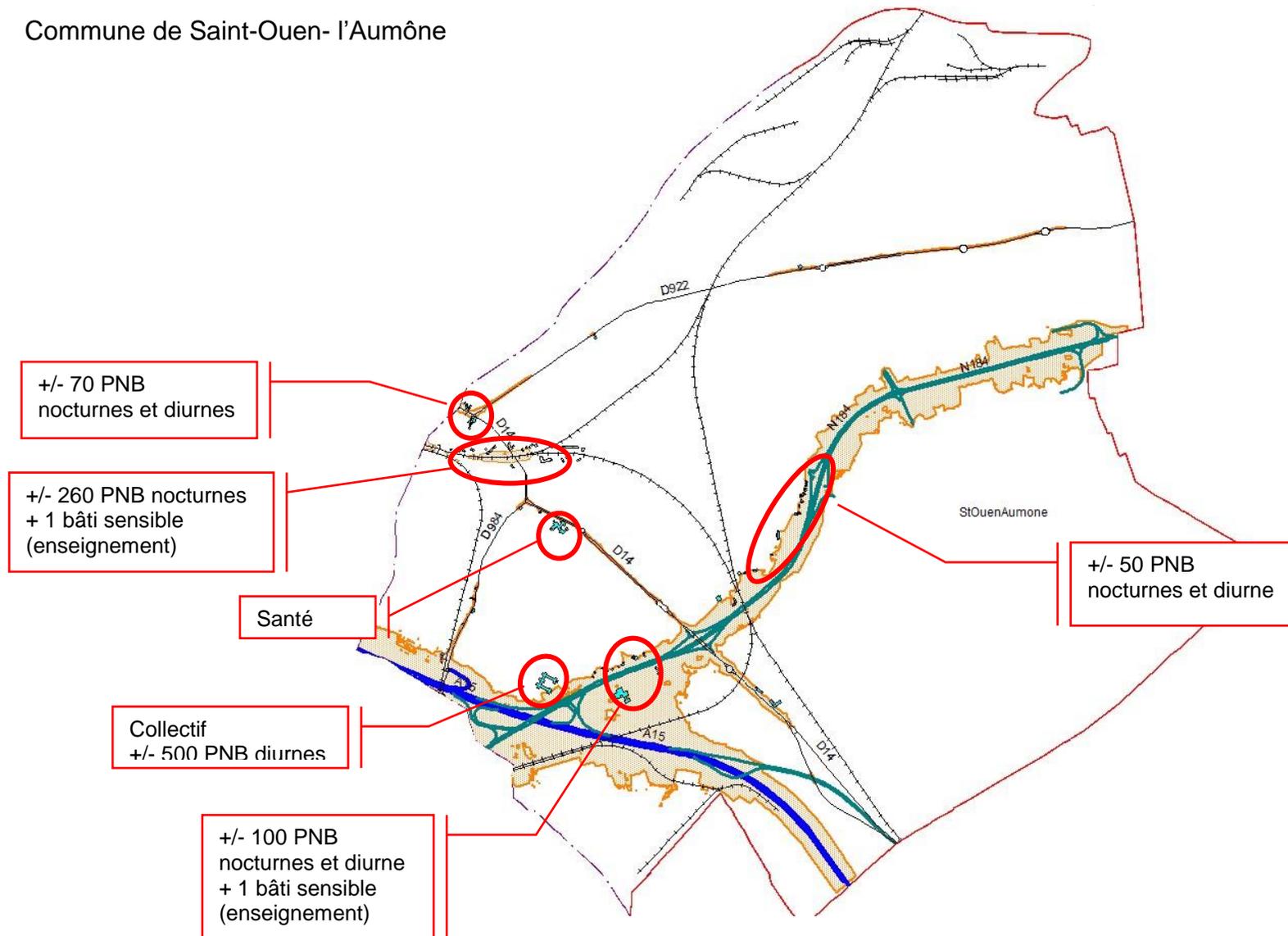
Pour l'application de la deuxième/troisième échéance de la directive 2002/49/CE, l'actualisation des cartes de bruit industriel (Installation Classées pour la protection de l'Environnement et soumises à autorisation – ICPE A) ne constitue pas un enjeu prioritaire en Île-de-France. Aussi, dans le contexte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

7.1.4 - Bruit aérien

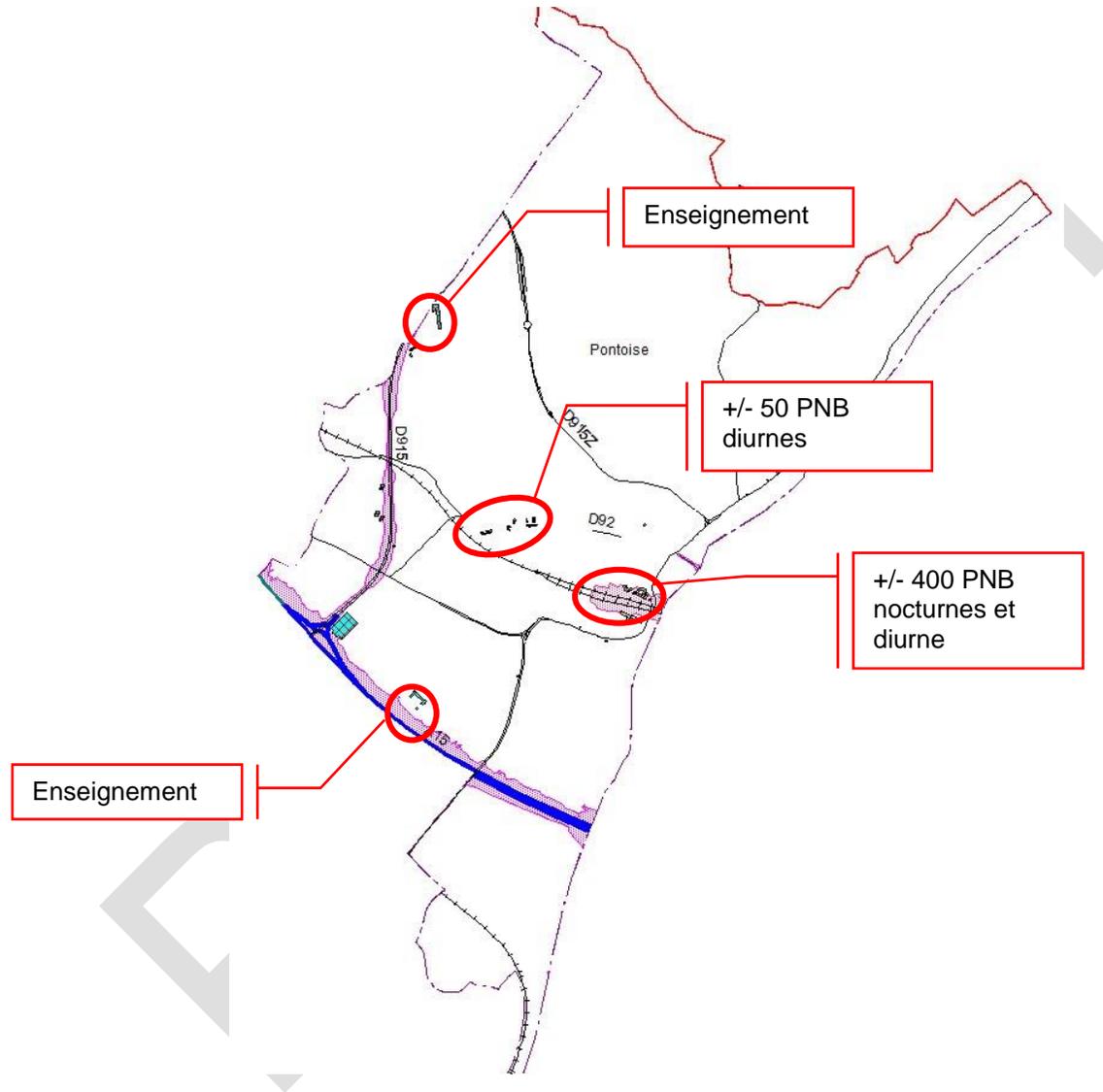
Au regard des seuils réglementaires le trafic aéroportuaire ne génère pas de nuisances sonores sur le territoire de la CACP.

7.2 - Les zones à enjeux prioritaires détaillés par commune

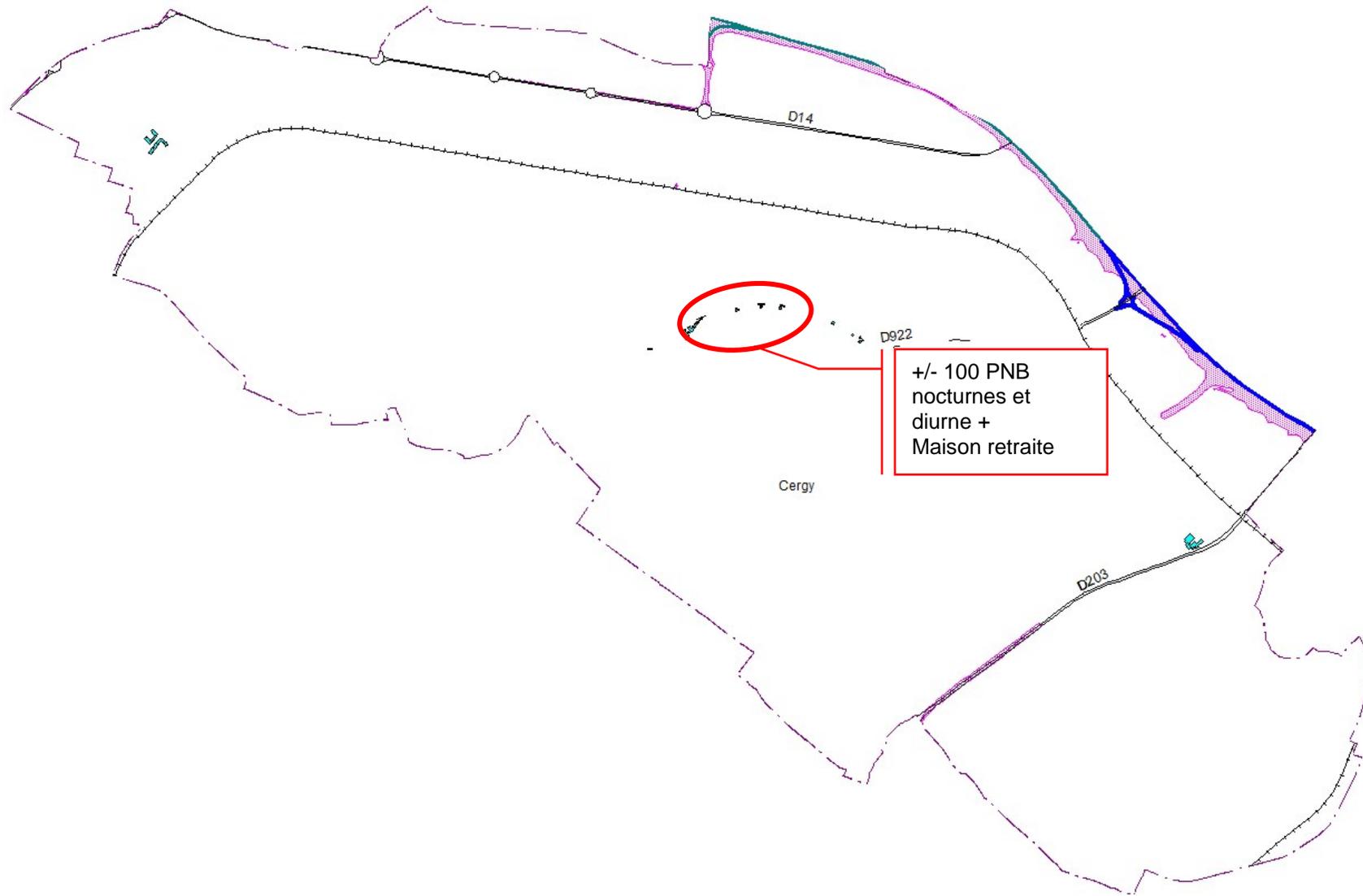
Commune de Saint-Ouen- l'Aumône



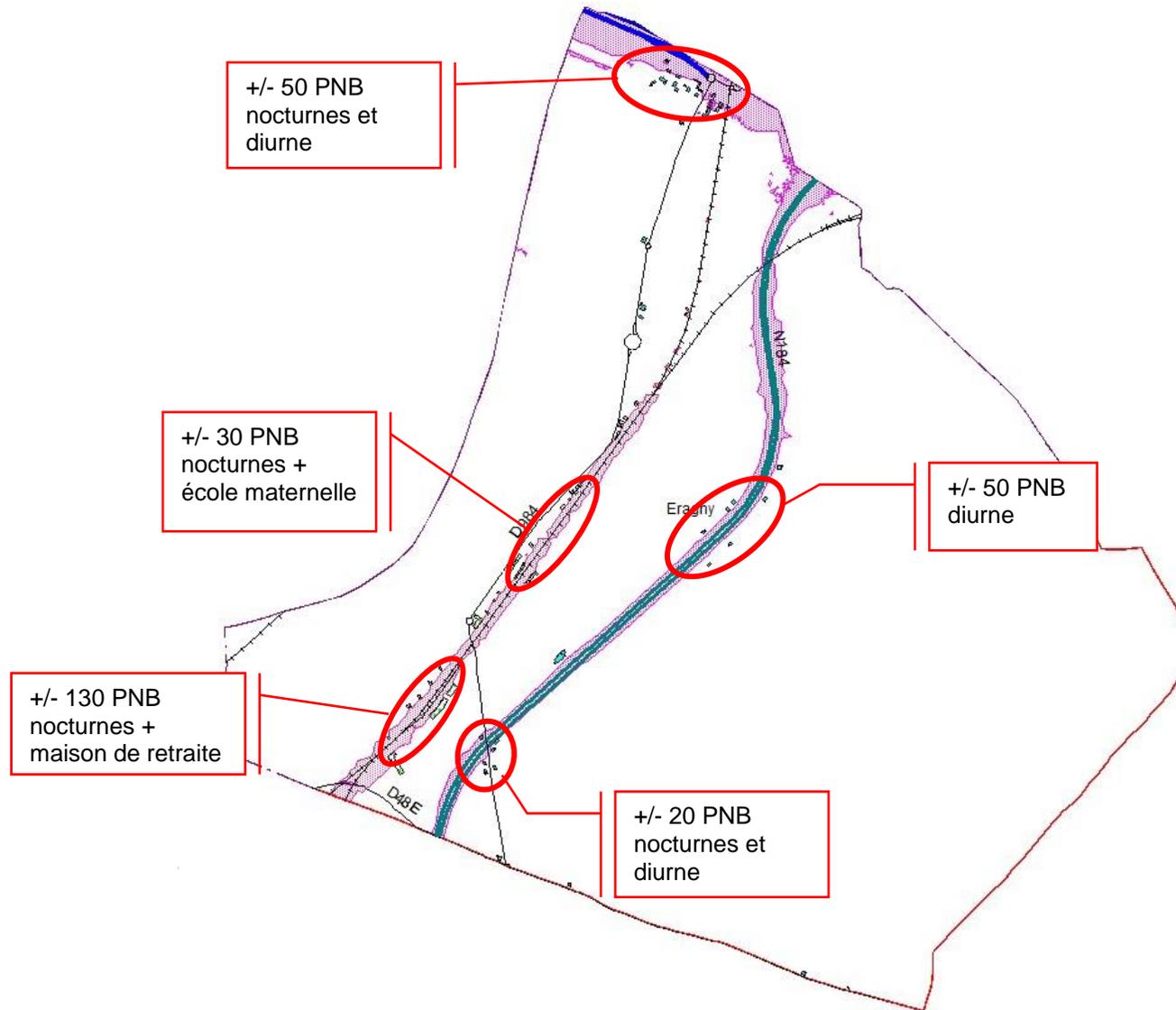
Commune de Pontoise



Commune de Cergy

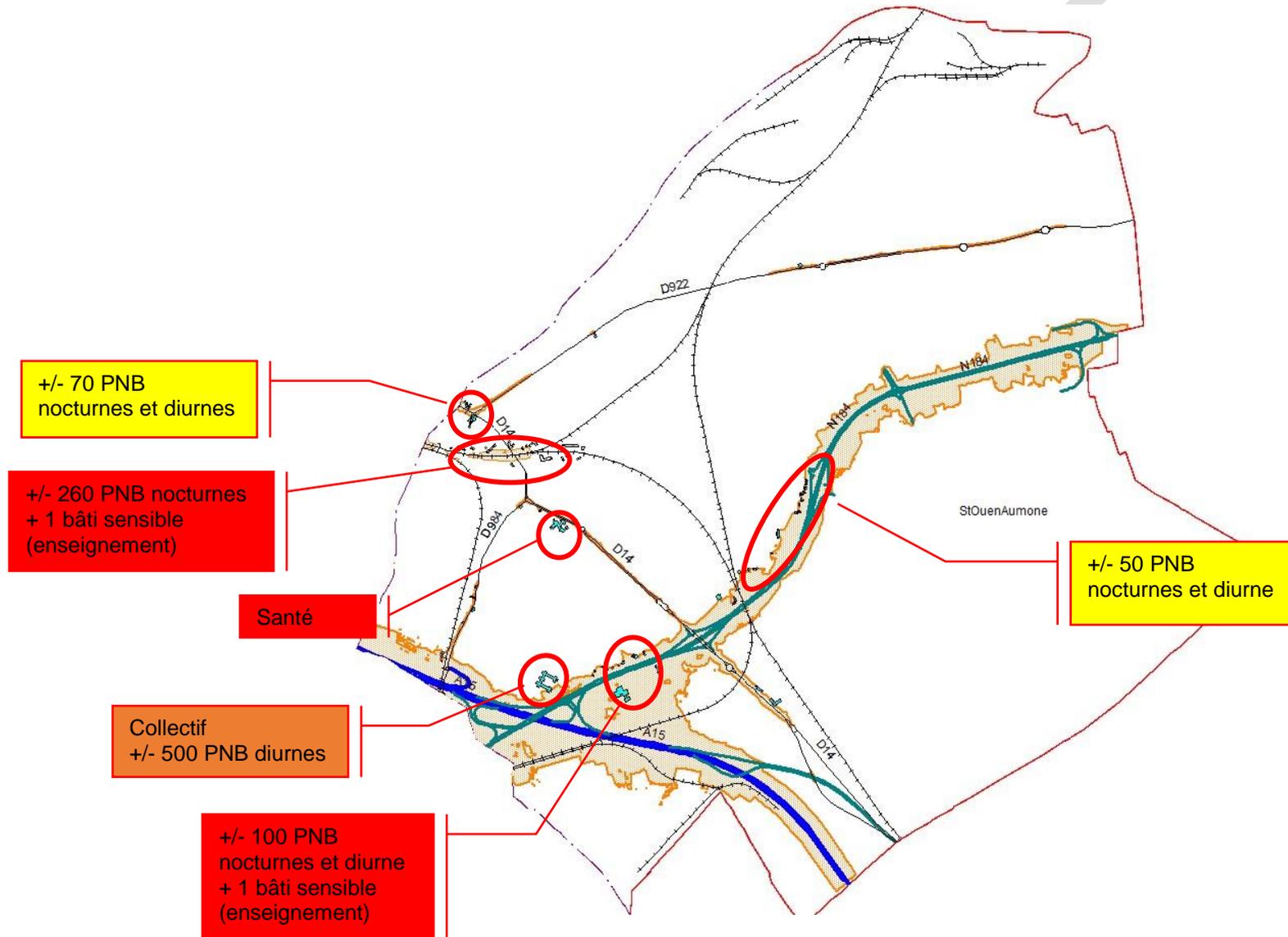


Commune d'Eragny

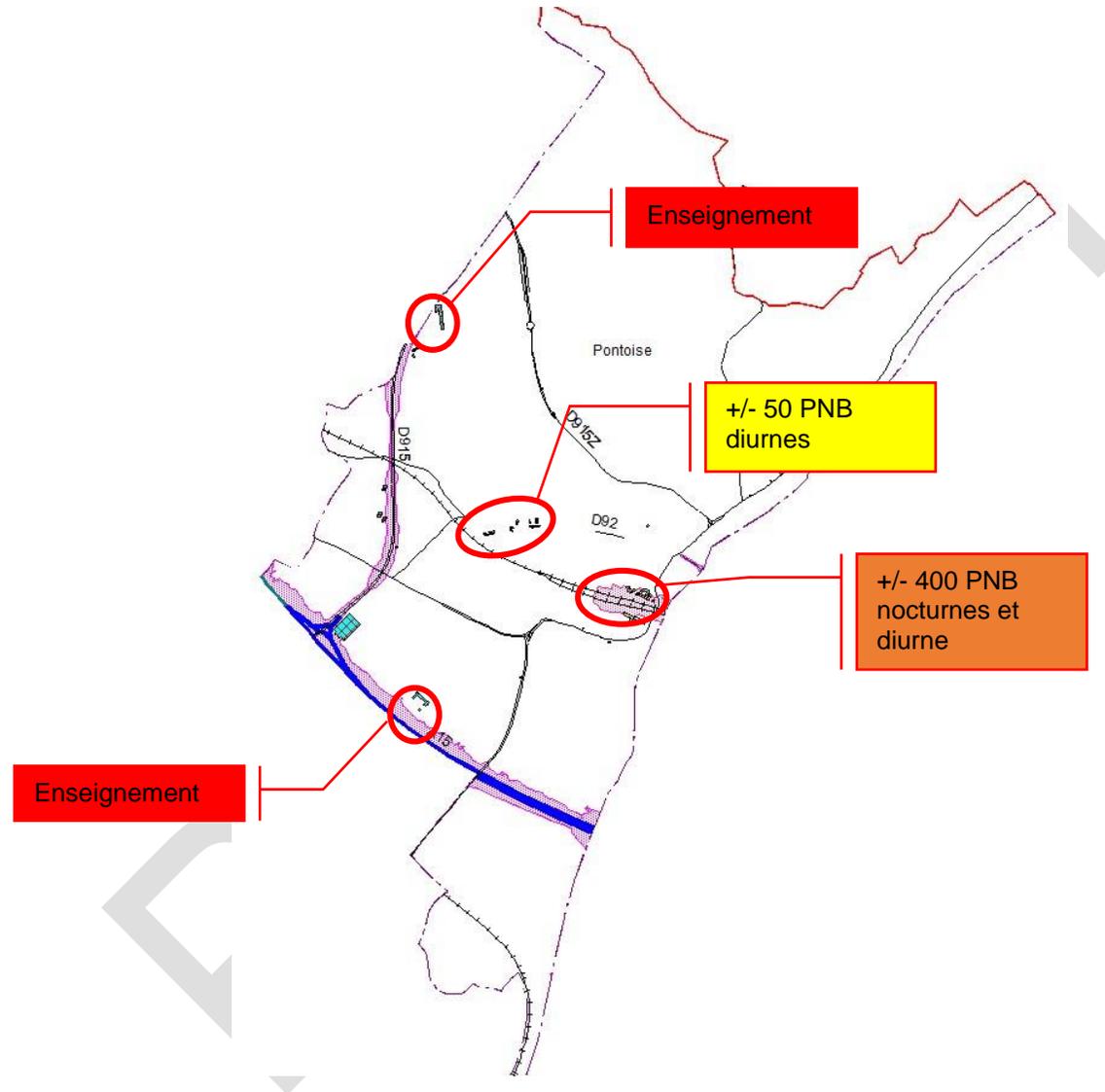


7.3 - Classification et présentation des secteurs à enjeux prioritaire

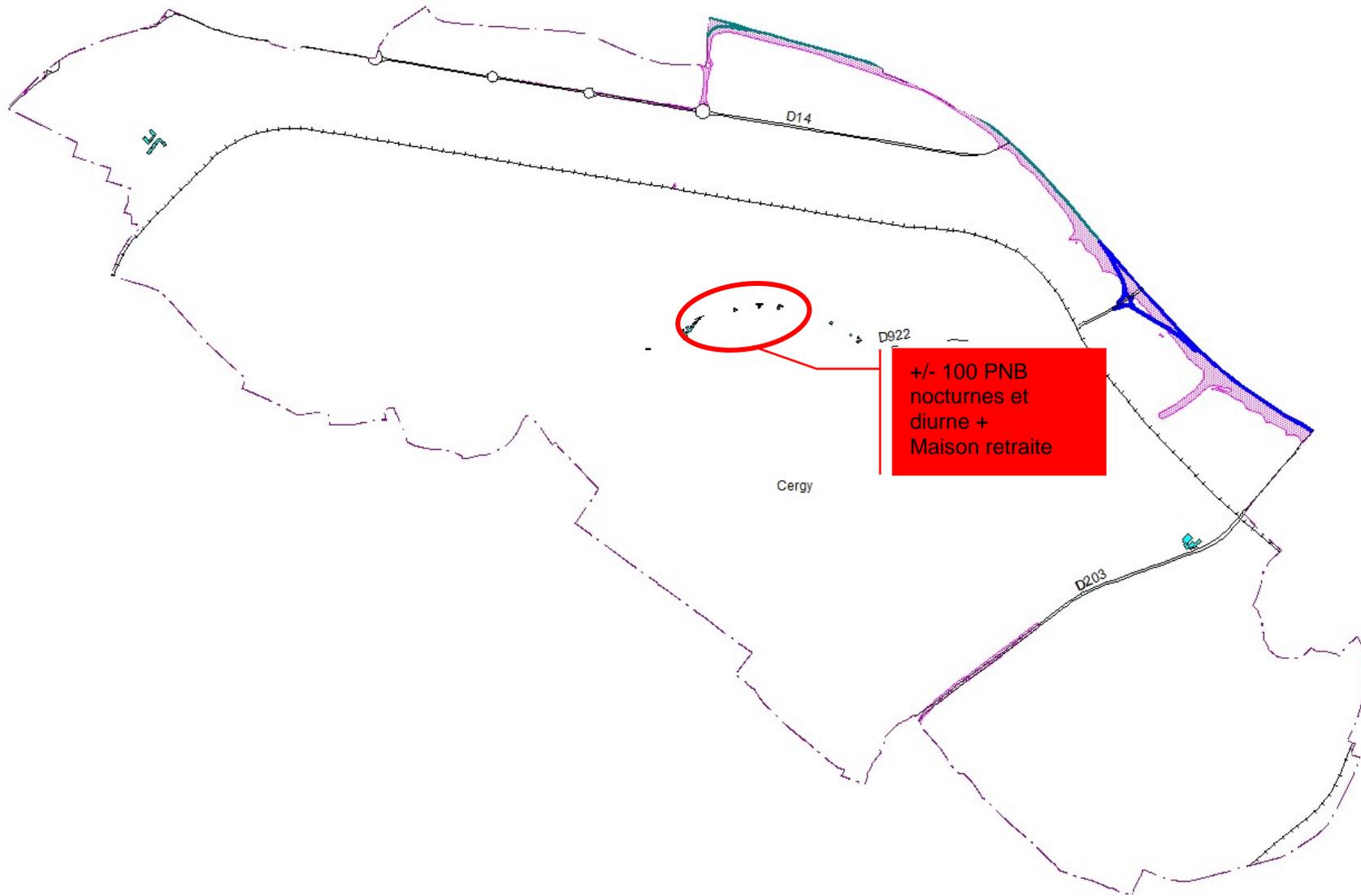
Commune de Saint-Ouen- l'Aumône



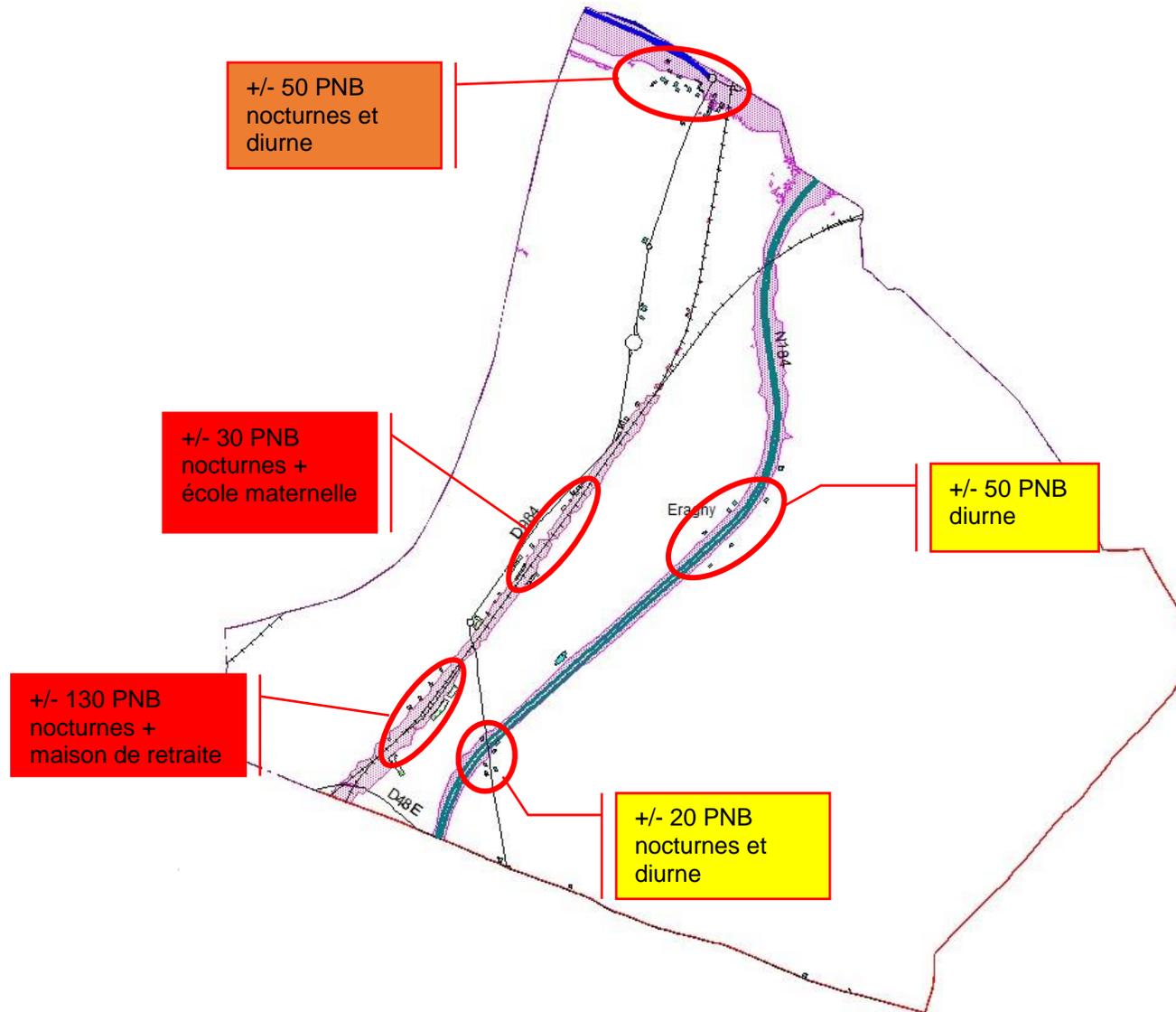
Commune de Pontoise
Indicateur de nuisance sonore – Source de bruit : routes



Commune de Cergy

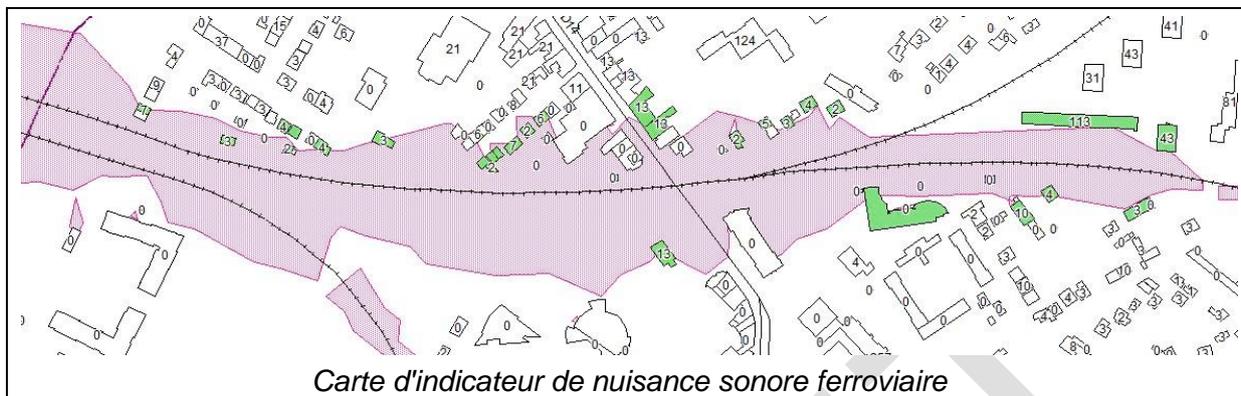


Commune d'Eragny



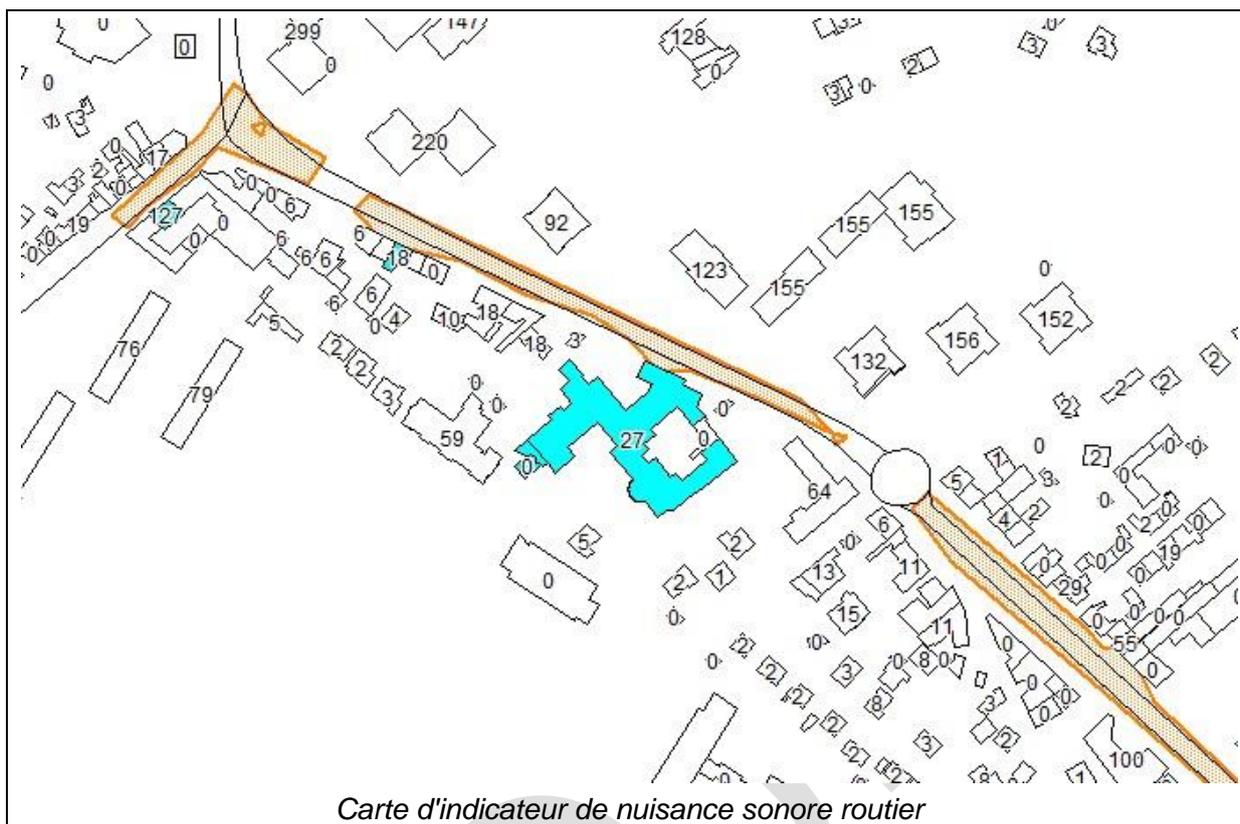
a - Secteurs impactant des établissements sensibles

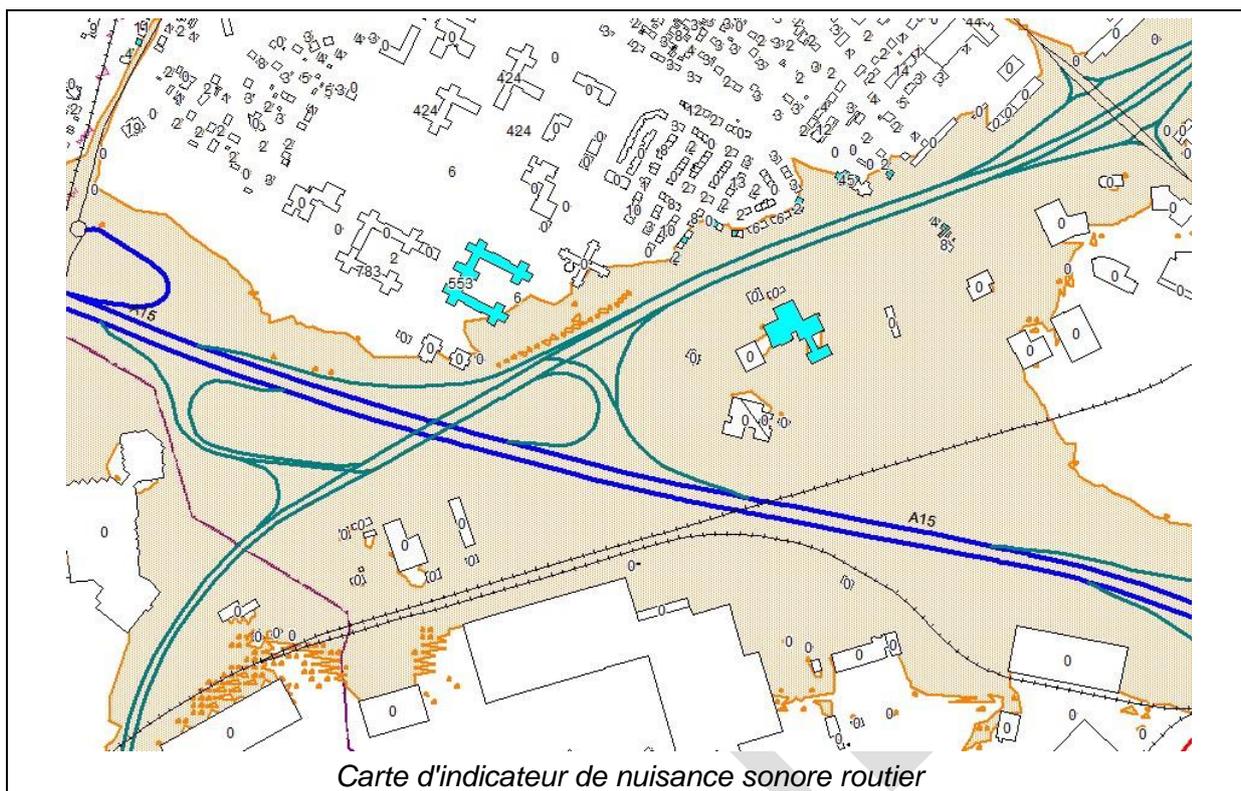
Commune de St-Ouen-l'Aumône : Impact de la voie ferrée au croisement avec la D14

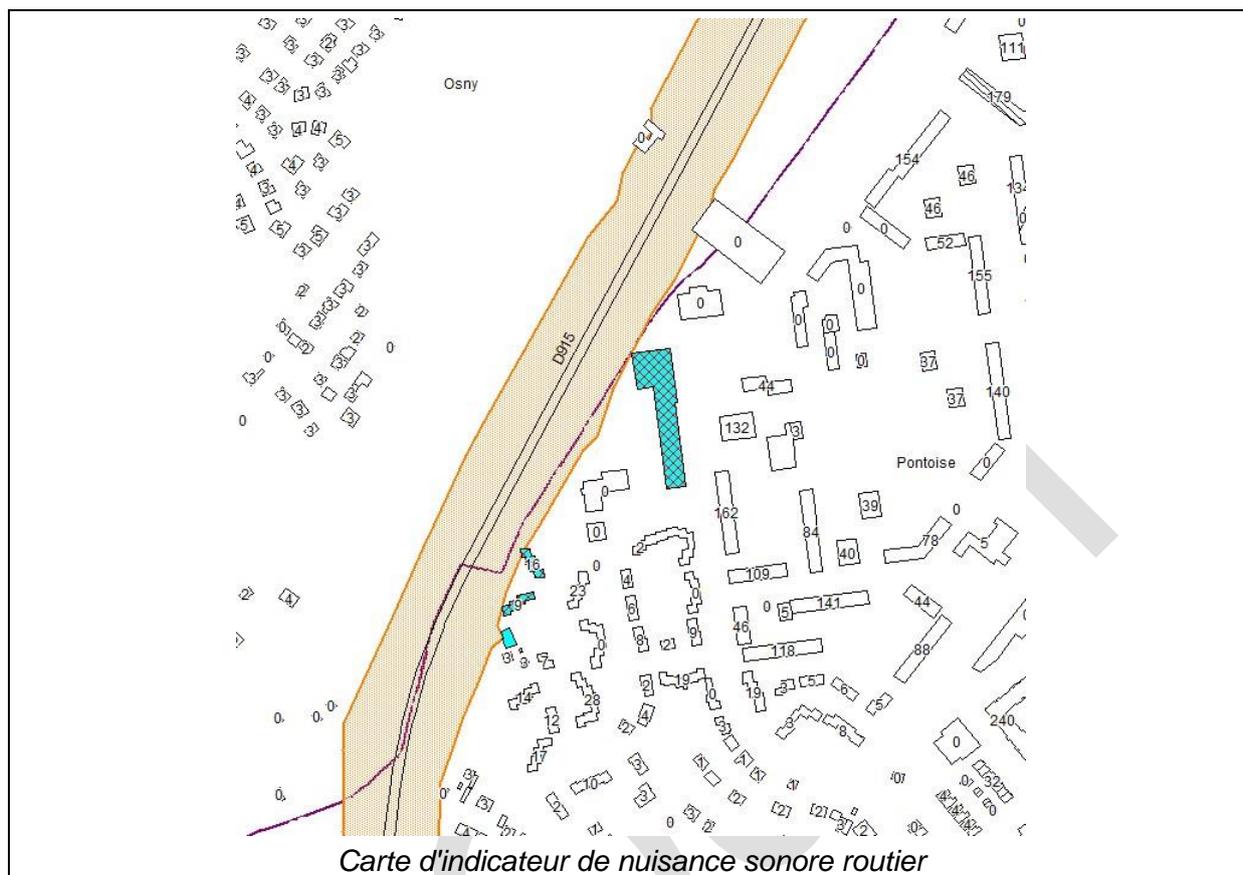


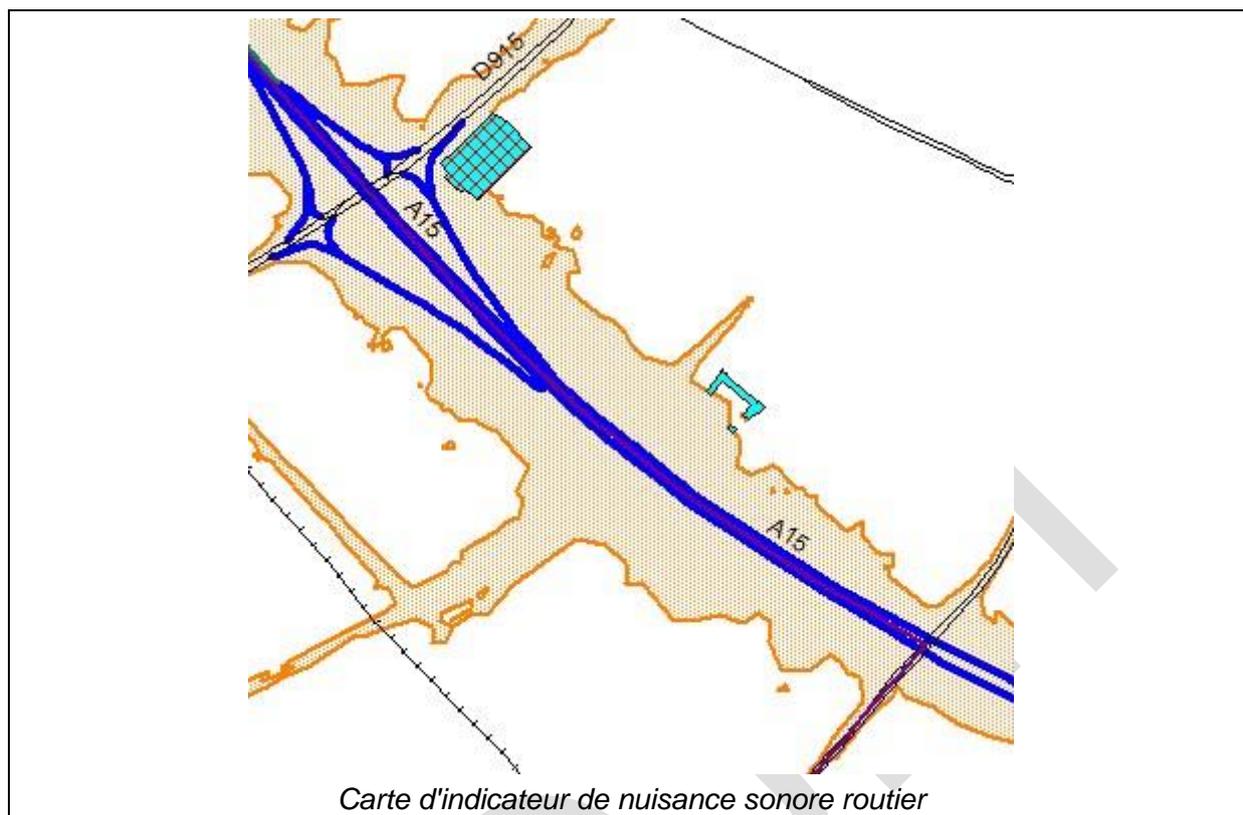


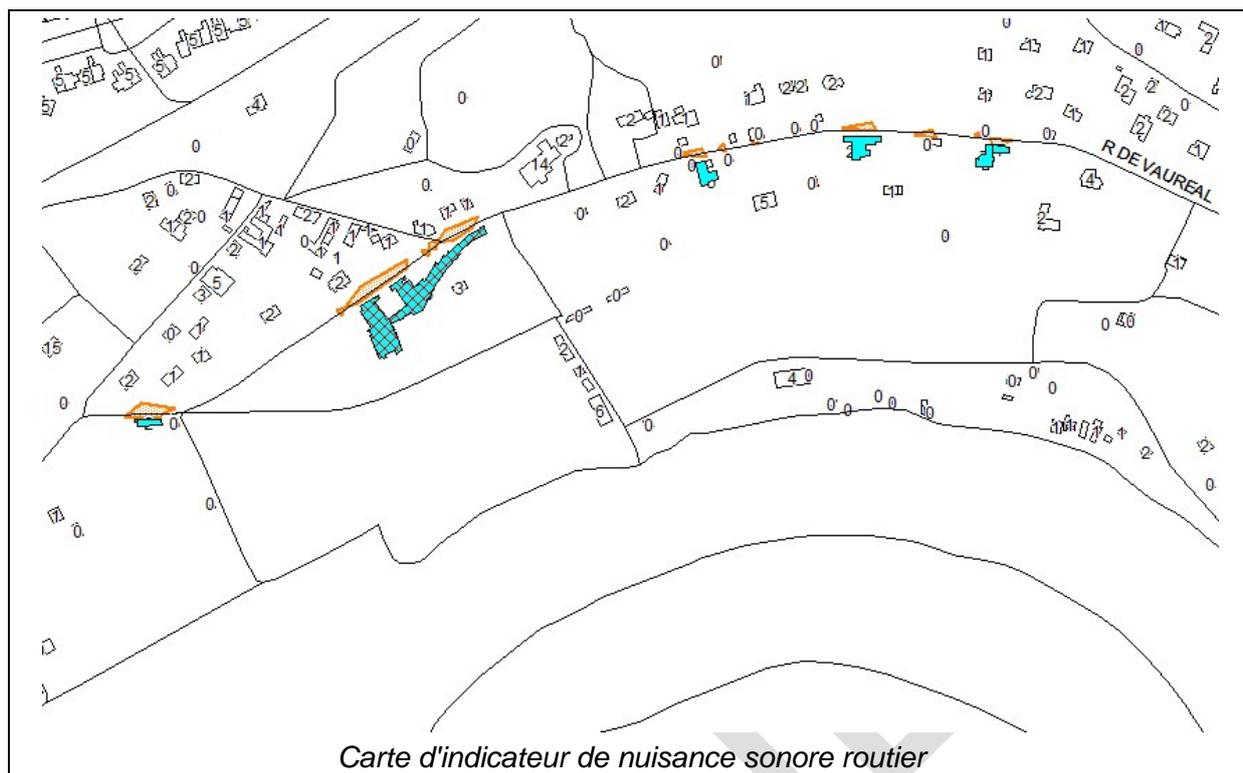
Habitat individuel et collectif + bâti sensible (école Matisse) impactés par la voie ferrée

Commune de St-Ouen-l'Aumône : Impact de la D14

Commune de St-Ouen-l'Aumône : Impact de la N184

Commune de Pontoise : Impact de la D915 à l'ouest de la commune

Commune de Pontoise : Impact de l'A15

Commune de Cergy : Impact de la rue de Vauréal

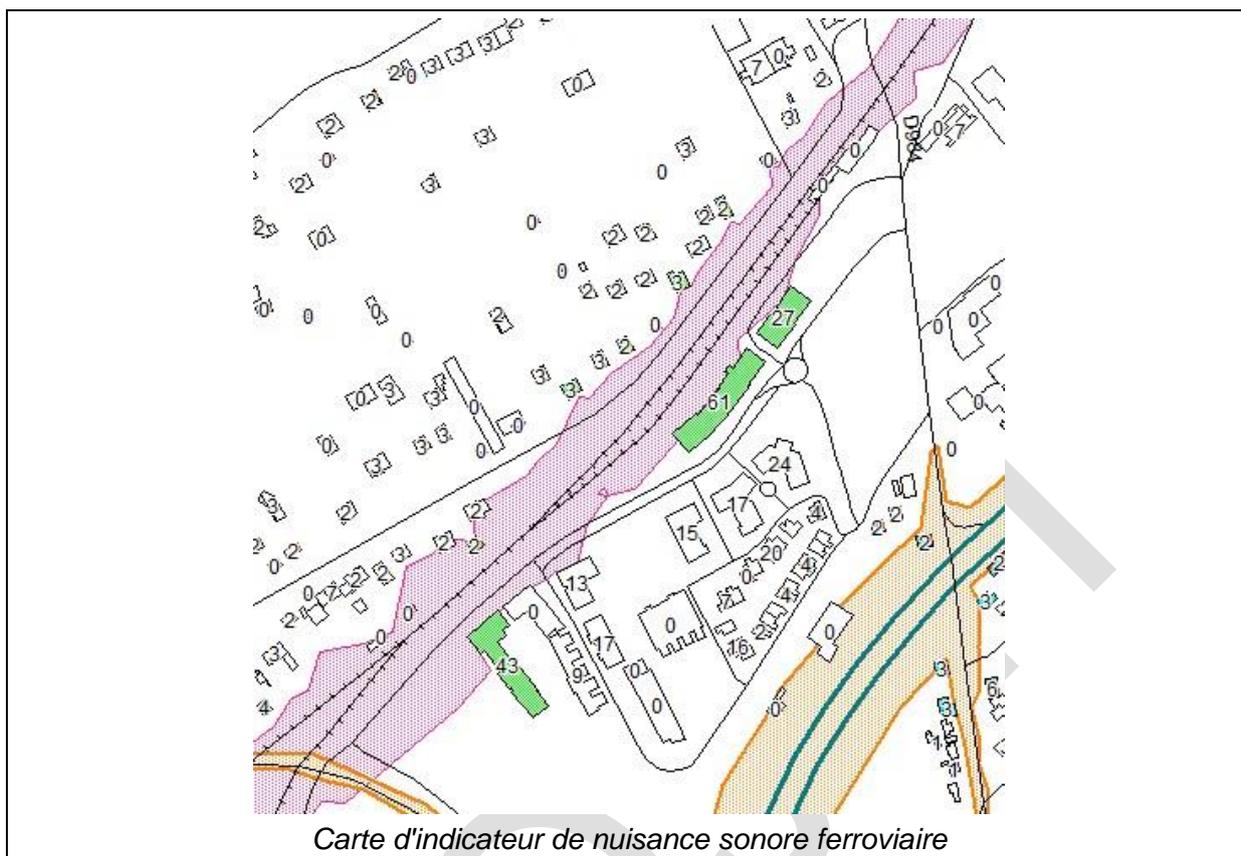
*Logement individuel + bâti sensible (Maison de retraite ACPPA Le Menhir)
impactés par la rue Vauréal*

Commune d'Eragny: Impact de la voie ferrée au nord du croisement avec la D984

Carte d'indicateur de nuisance sonore ferroviaire

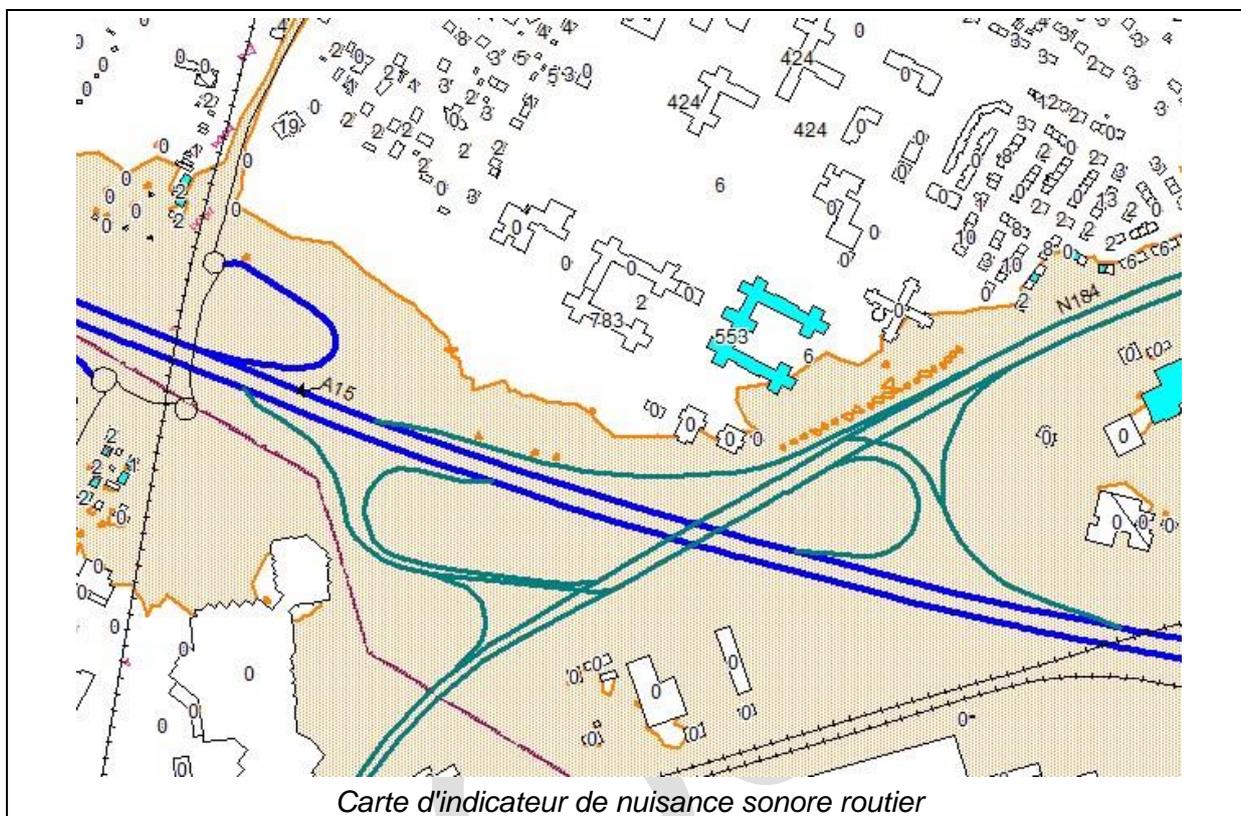


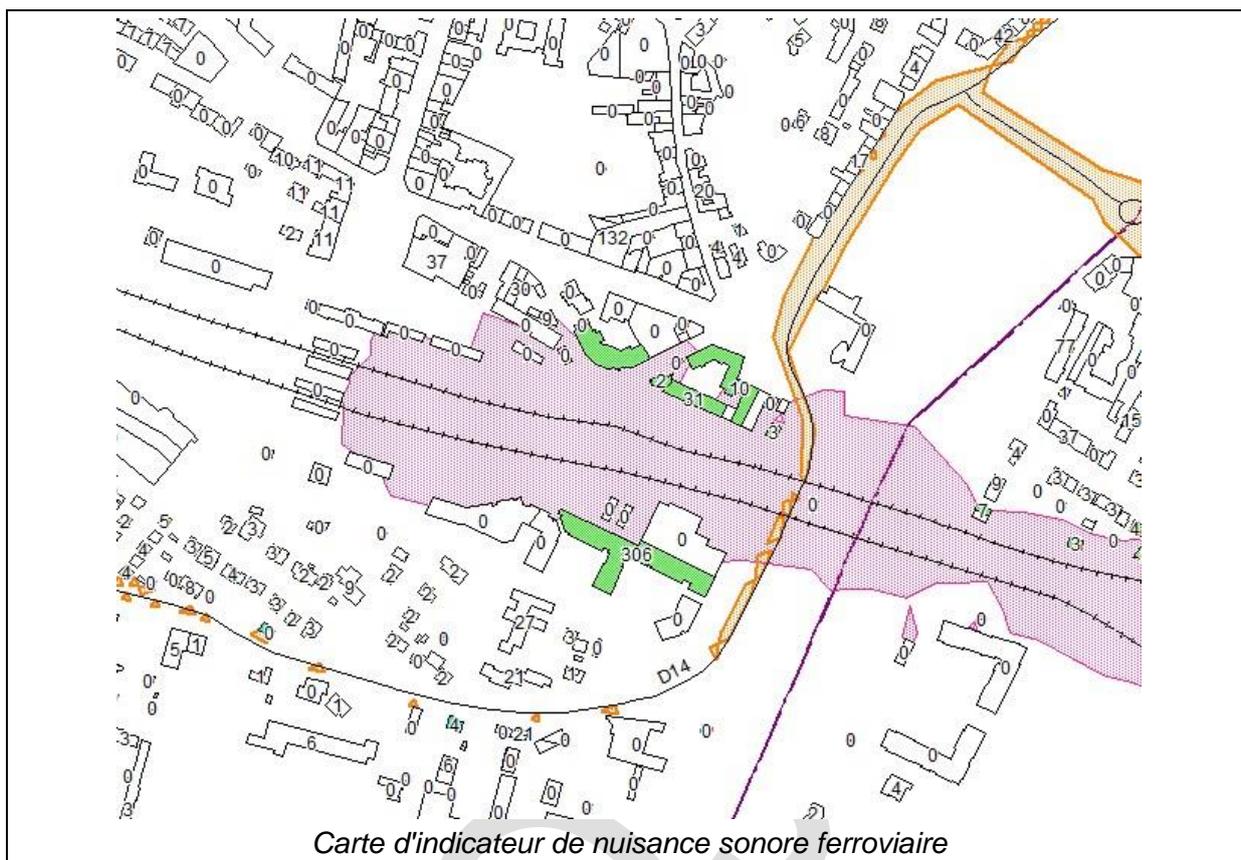
*Logement individuel + bâti sensible (groupe scolaire H. Fillette Bas)
impactés par la voie ferrée*

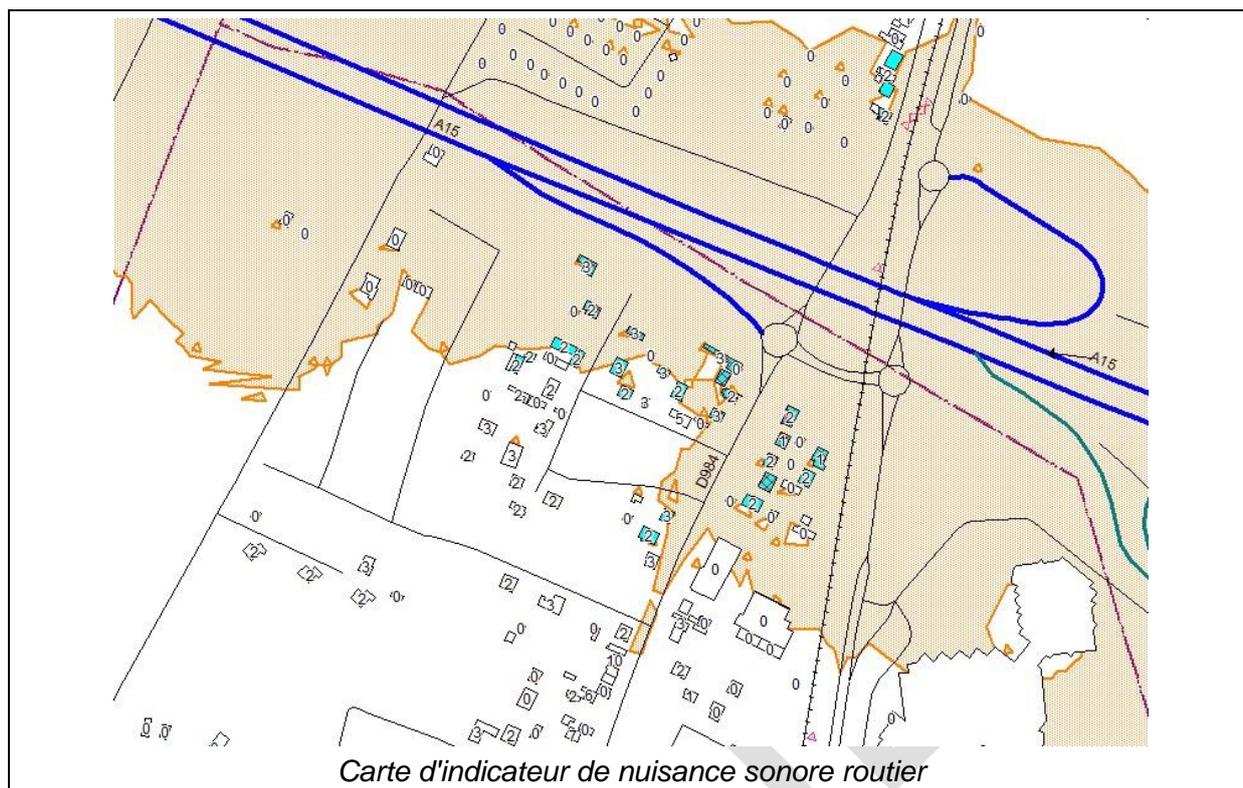
Commune d'Eragny : Impact de la voie ferrée au sud du croisement avec la D984

b - Secteurs exposés à de forte densité de PNB nocturnes et diurnes

Commune de St-Ouen-l'Aumône : Impact de la N184 au croisement avec l'A15

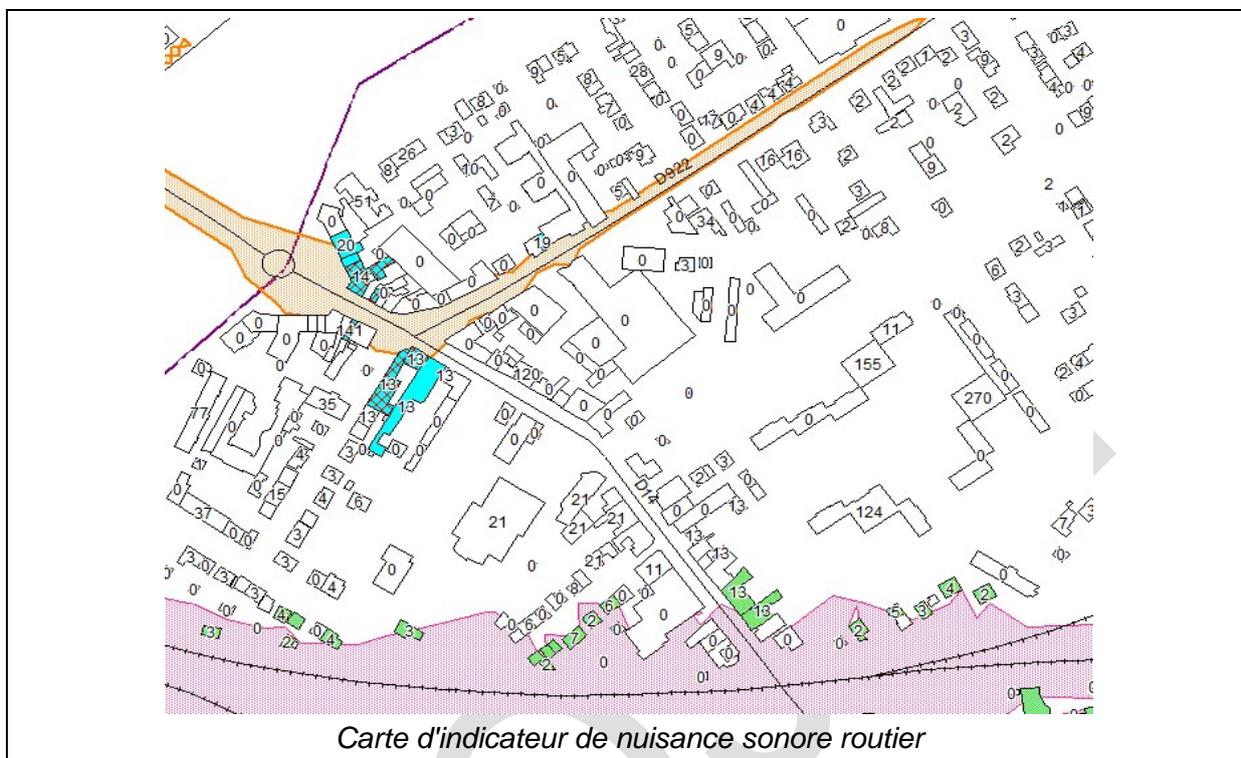


Commune de Pontoise : Impact de la voie ferrée à l'est de la commune

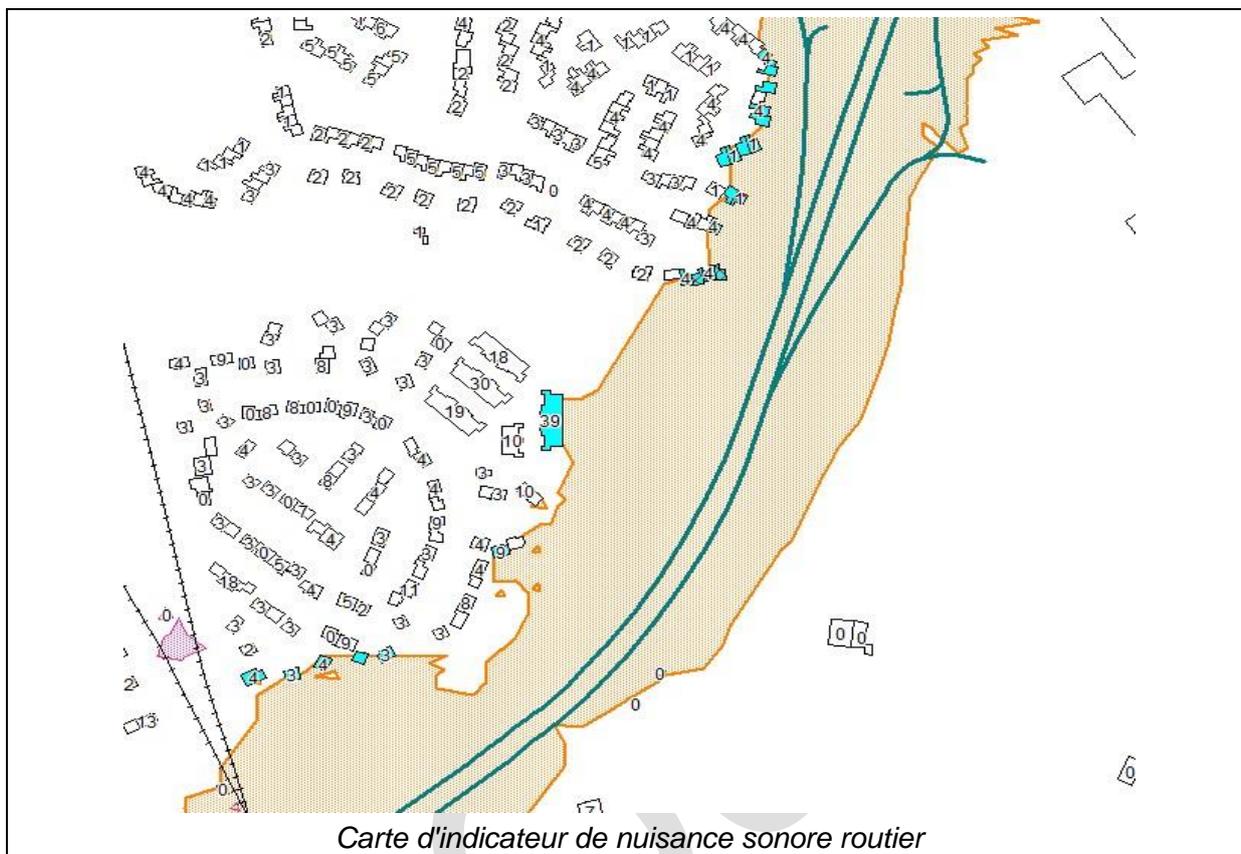
Commune d'Eragny : Impact de l'A15 au croisement avec la D984 et la voie ferrée

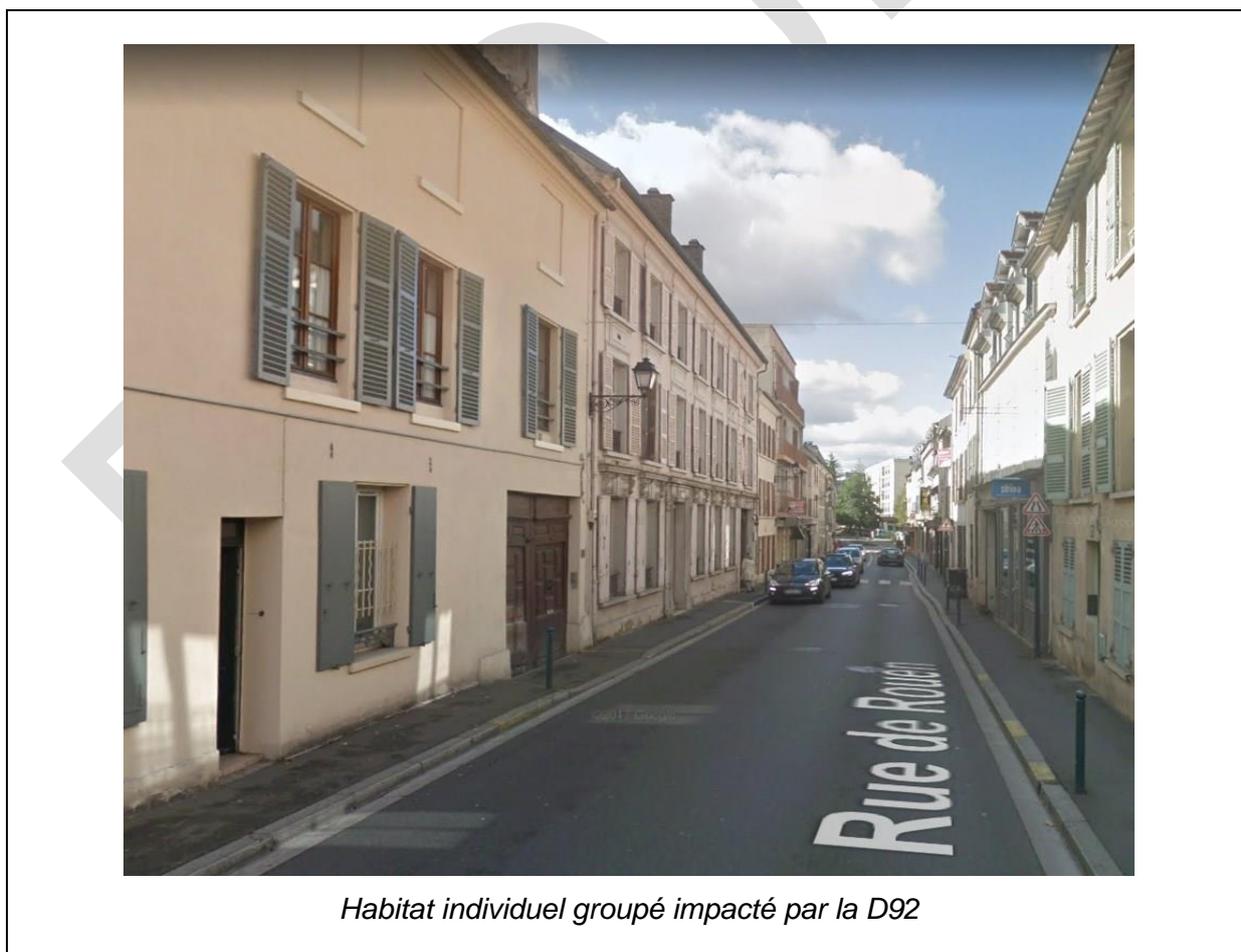
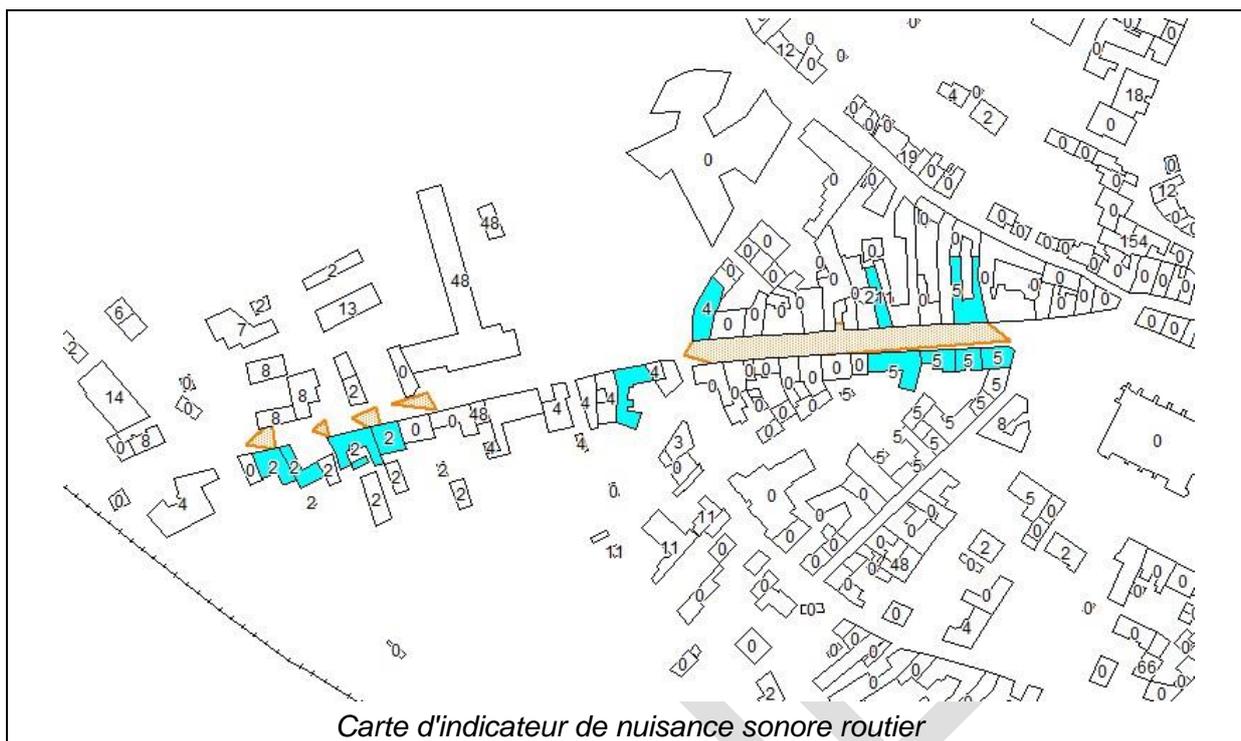
c - Secteurs impactant des PNB nocturnes et diurnes

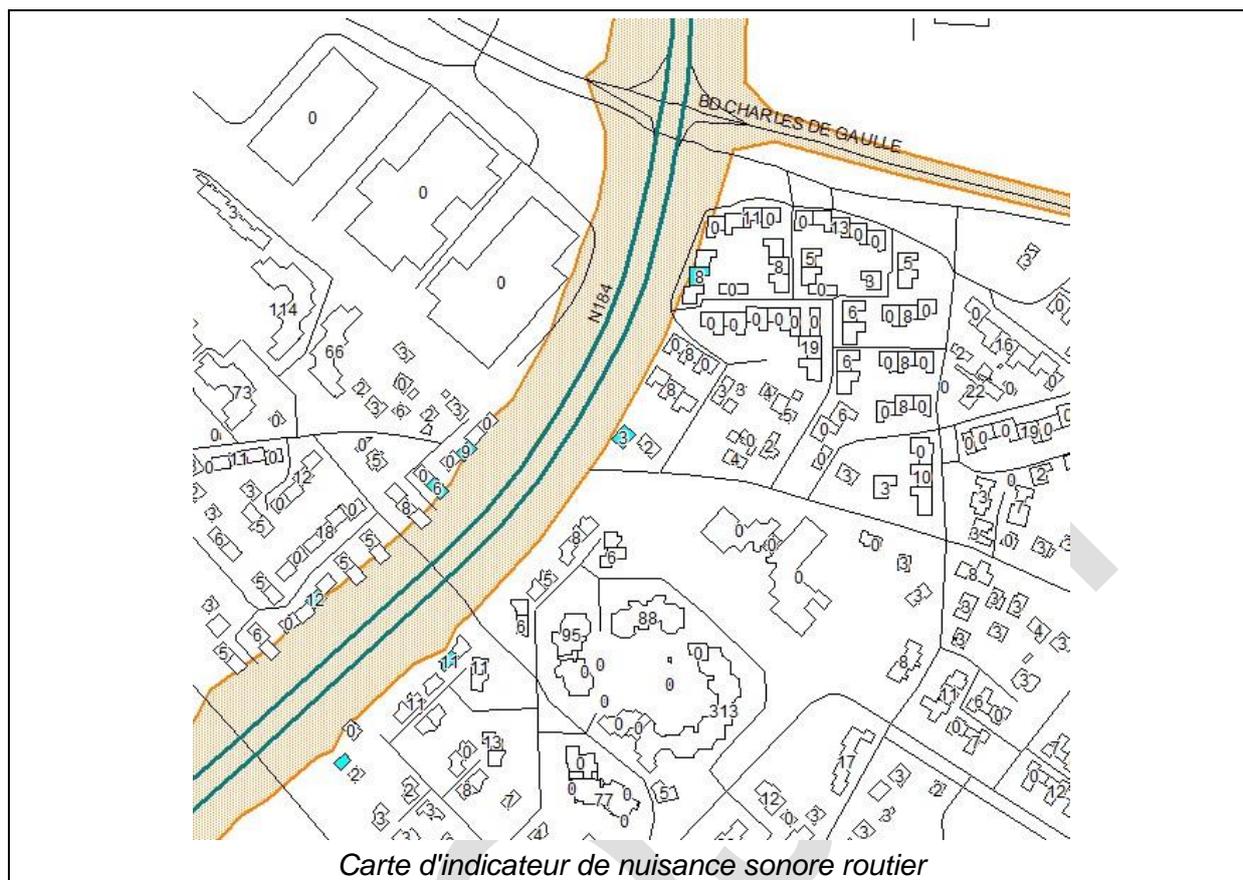
Commune de St-Ouen-l'Aumône : Impact de la D922 au croisement avec la D14

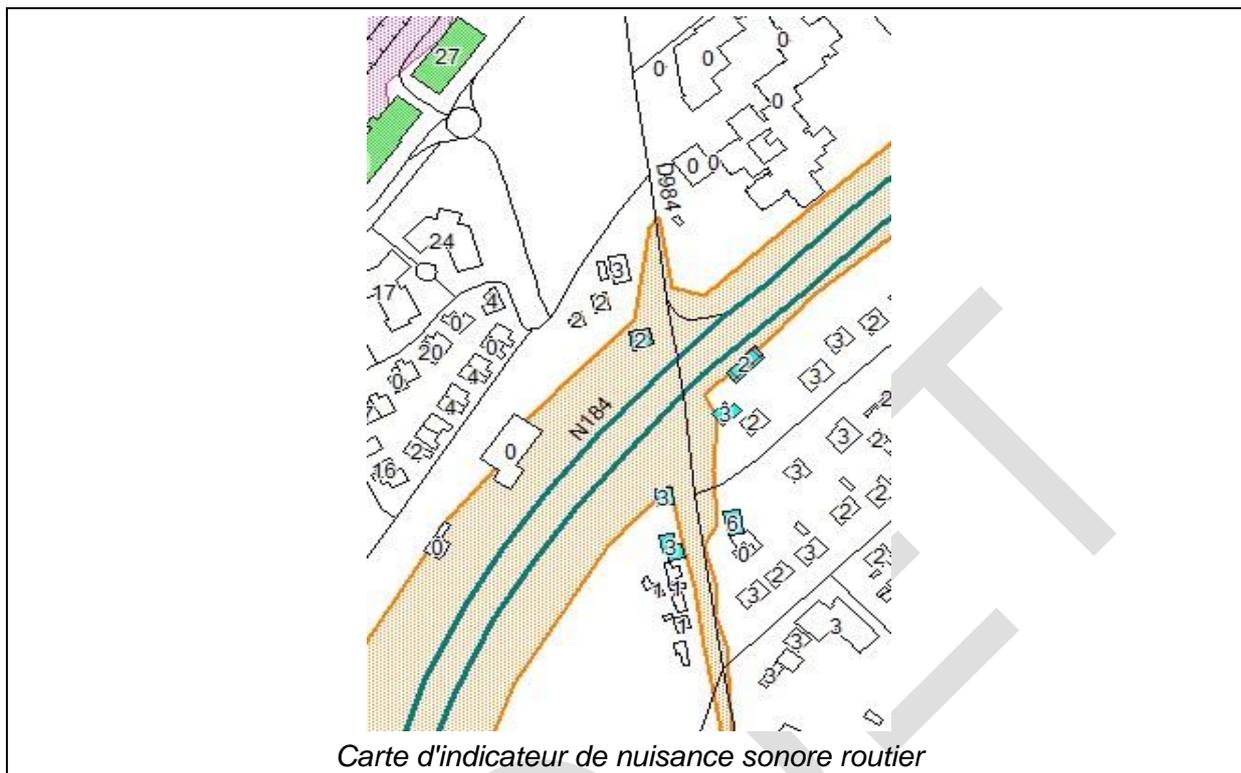


Commune de St-Ouen-l'Aumône : Impact de la N184 au croisement avec la rue M. Dassault



Commune de Pontoise : Impact de la D92 - rue de Rouen

Commune d'Eragny: Impact de la N184 au croisement avec le bd Ch. De Gaulle

Commune d'Eragny : Impact de la N184 au croisement avec la D984

7.4 - Motion contre le projet d'itinéraire de fret



E XTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

20181218-n°38

Séance du 18 décembre 2018

Date de la convocation du Conseil : 12 décembre 2018

Le nombre de conseillers en exercice est de : 59

L'an deux mille dix huit, le 18 décembre, à 20H30, le Conseil de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, légalement convoqué le 12 décembre 2018, s'est réuni à l'Hôtel d'agglomération, sous la Présidence de Monsieur Dominique LEFEBVRE, Président.

ETAIENT PRESENTS :

Bénédicte ARIES, Abdelmalek BENSEDDIK, Anne-Marie BESNOUIN, Daniel BOUSSON, Marie-Madeleine COLLOT, Elina CORVIN, Françoise COURTIN, Didier DAGUE, Marc DENIS, Moussa DIARRA, Daniel DIGNE, Anne FROMENTEIL, Maryse GINGUENE, Philippe HOUILLON, Michel JUMELET, Céline KALNIN, Gilles LE CAM, Dominique LEFEBVRE, Monique LEFEBVRE, Jean-Michel LEVESQUE, Régis LITZELLMANN, Claude MATHON, Yannick MAURICE, Marie MAZAUDIER, Joël MOTYL, Eric NICOLLET, Raoul NKANWA NJINKE, Véronique PELISSIER, Emmanuel PEZET, Tatiana PRIEZ, Alain RICHARD, Jean-Marie ROLLET, Gérald RUTAUT, Rose-Marie SAINT-GERMES-AKAR, Gérard SEIMBILLE, Thierry THOMASSIN, Frédérick TOURNERET, Mohamed Lamine TRAORE, Jean-Christophe VEYRINE, Jean-Claude WANNER, Malika YEBDRI.

ABSENTS AYANT DONNE POUVOIR :

Annaëlle CHATELAIN ayant donné pouvoir à Marie MAZAUDIER, Hawa FOFANA ayant donné pouvoir à Eric NICOLLET, Eric LOBRY ayant donné pouvoir à Gérald RUTAUT, Cédric LAPERTEAUX ayant donné pouvoir à Jean-Marie ROLLET, Elvira JAOUEN ayant donné pouvoir à Didier DAGUE, Monique MERIZIO ayant donné pouvoir à Frédérick TOURNERET, Thibault HUMBERT ayant donné pouvoir à Marie-Madeleine COLLOT, Nadège CORNELOUP ayant donné pouvoir à Daniel DIGNE, Pascal BOURDOU ayant donné pouvoir à Jean-Claude WANNER, Jean-Paul JEANDON ayant donné pouvoir à Malika YEBDRI, Sylvie COUCHOT ayant donné pouvoir à Dominique LEFEBVRE, Rebiha MILI ayant donné pouvoir à Tatiana PRIEZ, Christophe SCAVO ayant donné pouvoir à Alain RICHARD.

ABSENTS :

Béatrice BREDAS, Béatrice MARCUSSY, Thierry SIBIEUDE, Hervé TECHER, Alexandra WISNIEWSKI.

SECRETAIRE DE SEANCE : Raoul NKANWA NJINKE

Acte rendu exécutoire après :

- transmission à la Préfecture le: 21/12/2018
- et publication au Recueil des actes administratifs n°

Accusé de réception en préfecture
095-249500109-20181218-lmc140471-DE-1-1
Date de télétransmission : 21/12/2018
Date de réception préfecture : 21/12/2018

n°20181218-n°38

OBJET : DÉVELOPPEMENT URBAIN - MOTION CONTRE LE PROJET D'ITINÉRAIRE DE FRET FERROVIAIRE ENTRE LE HAVRE ET VALENTON VIA SERQUEUX-GISORS ET LA LIGNE J DU FAIT DE SES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX SUR LE TERRITOIRE DE CERGY-PONTOISE

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU la loi constitutionnelle n°2005-205 du 1^{er} mars 2005 portant charte constitutionnelle de l'environnement (et notamment son article 7),

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

VU le code général des collectivités territoriales,

VU le code de l'urbanisme et notamment l'article L.300-2,

VU le code de l'environnement,

VU le code des transports,

VU l'engagement national pour le fret ferroviaire issu du plan d'action du Grenelle de l'environnement de 2009, qui a pour objectif de porter, à l'horizon 2022, à 25% la part des transports de marchandises alternatifs à la route,

VU l'avis du 6 mai 2015 de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (AE-CGEDD), émis dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors,

VU les statuts de la Communauté d'agglomération et notamment sa compétence en matière de protection et de mise en valeur du cadre de vie, ainsi qu'en matières d'aménagement de l'espace communautaire et de transport,

VU sa délibération n° 8 du 2 octobre 2018 arrêtant les cartes stratégiques de bruit (CSB) du territoire de Cergy-Pontoise établies par Bruiparif, en préalable à l'adoption du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE),

VU l'avis favorable de la commission « Services Urbains et Ecologie Urbaine » du 11 décembre 2018,

VU le rapport, de Gérard SEIMBILLE,

CONSIDÉRANT que le projet dit de « *Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors* » est identifié comme l'un des projets prioritaires de l'Etat en matière de fret ferroviaire ; que les travaux sont destinés à l'ouverture d'un nouvel itinéraire de fret, entre Le Havre et Paris empruntant la ligne J (Saint Lazare-Gisors) qui traverse Cergy-Pontoise,

CONSIDÉRANT que ce nouvel itinéraire fret est prétendument présenté comme le seul itinéraire alternatif compétitif à l'axe historique longeant la vallée de la Seine entre Le Havre Rouen Mantes la Jolie et la région parisienne, arrivé à saturation,

CONSIDÉRANT que la mise en service de cette ligne de fret, prévue à l'origine pour fin 2019, reste programmée à court terme,

CONSIDÉRANT que ce fret transitera via la ligne J actuelle, dédiée aux voyageurs, laquelle traverse le territoire cergy-pontois dont Osny, Eragny-sur-Oise, Pontoise et Saint Ouen l'Aumône ; que ce transit induira le passage de 25 trains de fret supplémentaires, moitié de jour, moitié de nuit (22h-6h) sur cette ligne voyageurs ; que les trains feront 500 à 750 m de long, avec à terme une longueur

<p>Accusé de réception en préfecture 095-249500109-20181218-lmc140471-DE-1-1 Date de télétransmission : 21/12/2018 Date de réception préfecture : 21/12/2018</p>
--

n°20181218-n°38

maximale possible de 1 000 m ; que la vitesse moyenne de ces convois étant approximativement de 60 km heure, l'ensemble engendrera une excessive nuisance sonore à chaque passage de train, proche de une (1) minute complète,

CONSIDERANT qu'en matière d'itinéraires de contournement, des solutions alternatives ont été trop rapidement écartées par la SNCF, tant pour l'itinéraire de contournement par Serquigny /Evreux, que pour celui par Amiens, que ces itinéraires ont pourtant l'avantage de traverser des zones beaucoup moins urbanisées et qu'en conséquence il apparaît que les contraintes économiques ont primé sur les préjudices subis par les riverains,

CONSIDERANT que la SNCF et RFF ont mené une concertation par trop discrète sur le projet entre 2012 et 2015 et que l'enquête publique conduite au printemps 2016 n'a pas permis de créer les conditions d'un dialogue entre la SNCF maître d'ouvrage, la population, les associations et les élus concernés, ce qui a créé un climat de tension autour du dossier ainsi que des contentieux,

CONSIDERANT que la directive européenne 2002/CE/49 rend obligatoire l'établissement de cartes de bruit par les intercommunalités compétentes ; que ces cartes visent à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations dont celles impactées par les infrastructures de transport ferroviaire,

CONSIDERANT que la carte du bruit ferroviaire actuel établie par Bruiparif montre le long des voies des niveaux d'exposition en moyenne au-dessus de 65 dB(A) avec ponctuellement au droit de Pontoise et Saint Ouen l'Aumône des valeurs supérieures à 75 dB(A), qui sont par conséquent déjà des « Points Noirs Bruit » ; que cette situation ne pourra qu'aller en s'aggravant si des convois de fret circulent en sus,

CONSIDERANT qu'il est établi par l'OMS que le bruit a des répercussions négatives sur l'organisme, qu'il est par conséquent considéré comme un enjeu sanitaire et de santé environnementale et qu'il convient donc de prévoir des mesures de réduction du bruit et non d'aggravation, ce qui n'est pas cohérent avec l'introduction d'une nouvelle ligne de fret en zone dense,

CONSIDERANT, pour mémoire, que toute la conception du dossier d'enquête publique a reposé sur un postulat et un choix méthodologique biaisés, à savoir une distinction artificielle en terme d'impact entre le tronçon Serqueux-Gisors et les sections en amont et en aval de ce tronçon et notamment les communes traversées par la ligne J ; qu'il apparaît que cette approche a induit une distorsion importante dans l'évaluation des impacts notamment sonores du projet, impacts minorés dans la zone dense,

CONSIDERANT qu'il résulte de cette méthode que les habitants de l'agglomération de Cergy-Pontoise devront subir un niveau de bruit ressenti deux fois supérieur au niveau de bruit ressenti sur le tronçon Serqueux-Gisors pour pouvoir prétendre à une protection acoustique, différence de traitement que l'Autorité environnementale du CGEDD a critiqué dans son avis du 6 mai 2015,

CONSIDERANT, s'agissant du bruit, que la notion de pics de bruit n'est pas prise en compte par la SNCF, laquelle raisonne en termes de bruit « moyenné », ce qui ne correspond pas au ressenti quotidien des riverains,

CONSIDERANT que le passage de trains de fret sera source de vibrations au passage de chaque convoi, nuisance qui se cumulera anormalement avec celle du bruit alors même qu'il n'existe étonnement pas à ce jour de seuils réglementaires pour les vibrations,

CONSIDERANT qu'en matière d'impacts sur le bâti et de sécurité même du transport ferroviaire, il peut être souligné qu'une partie du territoire communautaire traversé par la ligne J, dont Osny et Pontoise, comprend des sols identifiés comme fragiles, que cette fragilité n'a pas été étudiée par le projet de fret critiqué afin d'adapter les travaux aux exigences de sécurité publique ; que ce manque

<p>Accusé de réception en préfecture 095-249500109-20181218-Imc140471-DE-1-1 Date de télétransmission : 21/12/18 Date de réception préfecture : 21/12/18</p>
--

n°20181218-n°38

d'anticipation peut être à l'origine de drames, ce qui d'ailleurs aurait pu intervenir si le fret avait déjà circulé sur le pont SNCF de Corneilles-en-Parisis (ligne J) étayé en urgence en octobre 2017,

CONSIDERANT que, en matière de transport de matières dangereuses, certains des sillons de fret seront consacrés au convoyage de matières dangereuses ; que ces convois traverseront des zones très urbanisées, notamment au travers de l'agglomération, et que, même si la circulation de ce type de convois est strictement encadrée, cet état de fait est source d'inquiétudes de la part de la population et des élus,

CONSIDERANT qu'il convient également de s'interroger sur le niveau d'adéquation technique des infrastructures actuelles et, notamment, de la conformité du viaduc ferroviaire entre Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône au regard du tonnage prévu des convois (22,5 tonnes à l'essieu) et de leur passage fréquent, avec des risques à évaluer en termes de sécurité,

CONSIDERANT que la dégradation du cadre de vie induite par la mise en service d'une telle ligne de fret fonctionnant de jour comme de nuit conduira à une perte de qualité de vie et d'attractivité pour l'agglomération,

CONSIDERANT que cette activité de fret conduira également à une dégradation de l'image des secteurs riverains de la ligne J qui portera préjudice à l'ensemble de l'agglomération au plan économique, touristique et culturel,

CONSIDERANT le problème corollaire de la dépréciation de la valeur du bâti, qui est certaine du fait du cumul des nuisances induites par un environnement urbain dégradé,

CONSIDERANT que ce projet a cristallisé très tôt les inquiétudes, tant des associations et riverains, que des élus locaux et qu'il continue de susciter une forte mobilisation,

CONSIDERANT enfin et surtout, que la cohabitation du trafic fret et du trafic voyageurs n'a pas été étudiée par la SNCF, alors que les trains de fret viendront s'ajouter à un trafic voyageurs sur la ligne J, déjà saturée et vétuste ; que se pose ainsi la question, non-étudiée et donc non-tranchée par la SNCF, de la coordination précise des temps de passage du fret au sein d'un trafic francilien déjà dense et sans sections de dévoiement exploitables ; que ce même problème de limitation du nombre de voies disponibles, se limitant le plus souvent au stricte nécessaire, à savoir 2 voies qui se croisent, mais pouvant également aller jusqu'à une voie unique empruntée à double sens, est de nature à congestionner la totalité du trafic voyageur en Ile-de-France en cas de panne technique, qu'il s'agisse d'une panne fret ou voyageur ; que la qualité du trafic voyageur est déjà extrêmement dégradée et que la ligne J sert, notamment en période de grève, de voie de secours pour différents usagers, une telle conclusion est évidemment inacceptable pour la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise,

APRES EN AVOIR DELIBERE À LA MAJORITÉ PAR 45 VOIX POUR, 3 VOIX CONTRE ET 6 ABSTENTIONS :

1/ S'OPPOSE au projet de fret dit SERQUEUX-GISORS pour tous les motifs précédemment évoqués et notamment la priorisation et la sécurisation impératives du trafic voyageur, la protection du développement du territoire communautaire, ainsi que la préservation du cadre de vie des cergy-pontains.

2/ PRECISE qu'en matière d'itinéraires de contournement, des solutions alternatives ont été trop rapidement écartées par la SNCF, tant pour l'itinéraire de contournement par Serquigny /Evreux, que pour celui par Amiens ; que ces itinéraires ont pourtant l'avantage de traverser des zones beaucoup moins urbanisées et qu'en conséquence il apparait que les contraintes économiques ont primé sur les préjudices subis par les riverains,

Accusé de réception en préfecture 095-249500109-20181218-lmc140471-DE-1-1 Date de télétransmission : 21/12/2018 Date de réception préfecture : 21/12/2018
--

n°20181218-n°38

3/ **PRECISE** que cette délibération sera notifiée au Ministre chargé des transports, au Président de SNCF Réseau, au Préfet de la Région Ile de France, ainsi qu'aux Préfets du Val d'Oise et de Seine Maritime.

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président



Dominique LEFEBVRE

Accusé de réception en préfecture
095-249500109-20181218-lmc140471-DE-1-1
Date de télétransmission : 21/12/18
Date de réception préfecture : 21/12/18

7.5 - Synthèse de la consultation du public

PROJET