

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil départemental du Val d'Oise

4^{ème} échéance : 2026-2029

Sommaire

RESUME NON TECHNIQUE.....	3
INTRODUCTION	6
1 GENERALITES SUR LE BRUIT.....	7
1.1 Echelle des bruits	7
1.2 Arithmétique des décibels.....	7
1.3 Indicateurs réglementaires pour le bruit des infrastructures de transports	8
1.4 Point Noir du Bruit.....	8
2 PARTIE 1 : PRESENTATION DU CADRE REGLEMENTAIRE	10
2.1 La directive européenne 2002/49/CE	10
2.2 Principaux textes réglementaires de référence	10
2.3 Le contenu réglementaire d'un PPBE	11
2.4 Etat d'avancement dans le Val d'Oise	11
2.5 Le PPBE du Conseil départemental du Val d'Oise	12
3 PARTIE 2 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	14
3.1 Rappel de la méthodologie des cartes stratégiques de bruit, indicateurs, seuils réglementaires	14
3.2 Modalités de réalisation du diagnostic territorial	14
3.3 Synthèse de la situation sonore du territoire valdoisien	15
3.4 Synthèse des principaux résultats de la carte stratégique du bruit du réseau routier départemental.....	17
3.4.1 Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit des routes départementales	17
3.4.2 Bâtiments départementaux surexposés au bruit cumulé toutes sources confondues.....	23
3.5 Identification des zones prioritaires	24
3.6 Identification des zones potentiellement calmes	26
3.7 Impacts sanitaires du bruit dans l'environnement	27
3.8 Objectifs de résorption du bruit selon sa source et son impact sanitaire dans les zones prioritaires et pour les bâtiments départementaux.	28
3.8.1 Objectifs de résorption du bruit dans les zones prioritaires :	28
3.8.2 Objectifs de résorption du bruit pour les bâtiments départementaux :	29
4 PARTIE 3 : OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSEES A UN BRUIT DEPASSANT LES VALEURS LIMITES REGLEMENTAIRES	30
4.1 Actions sur les caractéristiques des infrastructures	30
4.2 Actions sur l'organisation des flux de déplacements et la réduction des vitesses.....	30

4.3	Actions sur l'isolation du bâti par des travaux d'insonorisations de façade	30
5	PARTIE 4 : MESURES VISANT A PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT REALISEES AU COURS DE LA PERIODE 2014-2024	31
5.1	Réduction du bruit permise par les interventions sur le réseau routier départemental et la politique du Département en matière de transports	31
5.1.1	L'investissement	31
5.1.2	Le maintien de la qualité du réseau routier favorable à la réduction du bruit	33
5.1.3	Les travaux d'apaisement et de sécurisation des déplacements : aménagements routiers, réduction de vitesse réglementaire	34
5.1.4	La politique de promotion des transports en commun et des modes actifs : TCSP, réseaux cyclables et piétonniers	35
5.2	Actions d'amélioration de la connaissance et de sensibilisation de la population : ...	37
6	PARTIE 5 : PROGRAMME D'ACTIONS PREVUES PAR LE DEPARTEMENT POUR LES 5 ANNEES A VENIR	41
6.1	Interventions programmées sur le réseau routier départemental	41
6.1.1	Le renouvellement des couches de roulement et la mise en œuvre d'enrobés phoniques.....	41
6.1.2	L'usage des enrobés phoniques ou peu bruyants	41
6.1.3	Les dispositifs d'aide aux communes du Département (2025-2029)	42
6.1.4	L'isolation des bâtiments sensibles par des travaux d'insonorisation de façades ..	42
6.1.5	Budget spécifique attribué à la résorption du bruit dans les zones prioritaires	43
6.2	Interventions programmées sur le patrimoine bâti du département.....	43
6.2.1	Budget spécifique attribué pour le traitement du patrimoine bâti du département	43
6.3	Protection et mise en valeur des zones de ressourcement	43
6.4	Politique de déplacement du département	45
6.5	Mise en cohérence des différentes politiques sectorielles en lien avec le bruit : urbanisme, habitat.....	51
6.6	Information et sensibilisation sur le bruit	51
6.7	Prise en considération de grands projets structurants dans le département	53

RESUME NON TECHNIQUE

Le Conseil départemental du Val d'Oise poursuit et accentue son investissement dans la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures routières, notamment en réalisant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures du département (PPBE), dit de 4^{ème} échéance relevant de sa compétence en tant que gestionnaire de voiries de plus de 3 millions de véhicules/an.

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, le PPBE s'inscrit dans la continuité de la réalisation des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) arrêtées par le Préfet le 9 mars 2023.

L'actualisation du PPBE adopté le 30 septembre 2022, porte sur la période 2026-2029. Elle montre les évolutions du bruit routier dans l'environnement, s'étend aux impacts sanitaires des sources de bruits cumulés (bruit routier, ferré et aérien), et propose des actions en faveur du patrimoine bâti du département et de la préservation des zones de ressourcement de la population.

Le diagnostic territorial de juillet 2025 s'est appuyé sur un travail réalisé avec Bruitparif, pour intégrer des données complémentaires à celles déjà transmises pour l'élaboration des cartes de bruit de 4^{ème} échéance (résultats des campagnes de mesures, état du réseau routier, évolution des flux et des vitesses, mesures de résorption du bruit réalisées). Au regard de ces éléments, Bruitparif a pu affiner avec le Département, l'identification des zones à enjeux de la cartographie de 4^{ème} échéance, inscrite dans le projet de PPBE afin de hiérarchiser les interventions sur les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires et de prioriser les objectifs de réduction du bruit.

Les cartes stratégiques du bruit routier des voiries départementales de plus de 3 millions de véhicules/an, indiquent que :

- 202 503 habitants sont soumis à des niveaux de bruit de plus de 55 dB(A) en journée ; dont environ 12 % seraient potentiellement en surexposition sonore.
- De nuit, 151 900 habitants sont soumis à des niveaux de bruit de plus de 50 dB(A) ; dont environ 6 % seraient en surexposition sonore.

45 zones de bruit prioritaires¹ sont localisées sur le réseau routier départemental, comprenant 23 550 habitants en situation potentielle de Point Noir du Bruit² dont 3 établissements sensibles.

Le PPBE 4^{ème} échéance présente une carte identifiant les zones de bruit prioritaires ainsi que les zones de ressourcement à préserver et à valoriser.

Le diagnostic territorial démontre la nécessité de poursuivre et d'augmenter les actions en faveur de la réduction du bruit routier dans l'environnement, trois objectifs seront poursuivis :

- Réduire le bruit issu du réseau routier départemental et protéger les établissements sensibles en bordure des routes départementales ;
- Préserver les zones de ressourcement du département ;
- Faire partager la connaissance sur le bruit et sensibiliser les valdoisiens.

Du bilan des actions visant à prévenir ou réduire le bruit routier au cours de la période 2014-2024, on retiendra :

¹ La détermination des zones prioritaires est basée sur l'analyse conjointe du bruit émis en dépassement de seuil, de l'occupation du sol, du nombre de logements, du nombre d'habitants et de bâtiments sensibles.

² Un point noir du bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade sont supérieurs aux valeurs ci-dessous :

- 68 dB(A) Lden (ou mesure équivalente : 70 dB(A) LAeq) ;
Lden : Niveau de bruit moyen pondéré par période de (6 h - 18 h), (18 h - 22 h) et (22 h - 6 h) ;
- 62 dB(A) Lnight (ou mesure équivalente : 65 dB(A) LAeq) ;
Lnight : Niveau de bruit moyen sur la période (22 h - 6 h).

Les bâtiments concernés sont des bâtiments d'habitation, des établissements d'enseignement ou de santé.

- Les investissements pour le développement du réseau routier et de transports collectifs, avec particulièrement :
 - le BHNS entre la gare RER D de Villiers le Bel-Gonesse - Arnouville et la gare RER B du parc des Expositions de Villepinte - Section 1 entre la gare RER D d'Arnouville et Carrefour Patte d'Oie de Gonesse ;
 - la déviation BIP GONESSE – BONNEUIL-EN-France - Section RD 370 - Déviation de la RD84 ;
 - la déviation RD 983 – ARTHIES.
 - la déviation de la RD 14 qui traverse actuellement le centre du village de la Chapelle-en-Vexin. Plus de 14 millions € seront investis. Lancement des travaux estimé en 2026. ;
 - le réaménagement de la Patte d'Oie d'Herblay. Les objectifs du projet sont d'améliorer les conditions de trafic dans le secteur de la Patte d'Oie d'Herblay, offrir une desserte de qualité vers les commerces de la zone d'activité, mieux partager la voirie entre les usagers. Coût du projet : 17,5 millions €
 - le Bus entre Seine. Pour améliorer la desserte en bus entre le pont de Bezons (Tram T2) et les gares d'Argenteuil (Ligne J), Sartrouville (RER A et Ligne L), et Corneilles-en-Parisis (Ligne J). Ce projet prévoit la mise en place de voies dédiées aux bus sur un linéaire de 8,2 km, la création d'itinéraires cyclables sécurisés, ainsi que de nouveaux espaces publics sur la RD 392,, tout en préservant la trame arborée existante. Mise en service à l'horizon 2029.
- Le maintien de la qualité du réseau routier et l'adaptation aux évolutions des modes de transports (couche de roulement, covoiturage, électromobilité, modes actifs).
- Les actions de préservation et de mise en valeur des espaces de qualité sonores en gestion départementale ainsi que les actions d'amélioration de la connaissance et de sensibilisation de la population.

Les propositions d'actions du programme 2026-2029 s'inscrivent dans la continuité et le renforcement de la stratégie de lutte contre le bruit routier dans le département :

- La poursuite des travaux d'entretien et d'amélioration du réseau routier départemental, des interventions sur les bâtiments sensibles ;
- La protection et la mise en valeur des zones calmes et de ressourcement par l'information du public ;
- La poursuite de la politique de déplacement, d'information et de sensibilisation du public sur le bruit et la mise en cohérence des différentes politiques sectorielles en lien avec le bruit : urbanisme, habitat...

Les actions se concrétiseront à travers les grands projets structurants en cours d'étude et concordants avec la politique éviter, réduire et compenser les impacts environnementaux dont le bruit :

- Les déviations de sections de route départementale pour la réduction du trafic de transit dans les agglomérations denses comme :
 - Le réaménagement de la Patte d'Oie d'Herblay ;
 - La création d'un accès au Nord de Goussainville depuis la RN104 ;
 - La création d'un barreau routier pour assurer la liaison RD9/RD10,
 - La requalification de la RN1 et intégration au réseau routier départemental (future RD78) sur Montsoult / Maffliers,
- Le développement des offres de transport en commun avec, en particulier, l'étude de la création de trois lignes de Bus du Grand Roissy :
 - Garges-Sarcelles (RER) – Roissy pôle via le Triangle de Gonesse et Villepinte ;
 - Villiers-le-Bel – Roissy pôle via le Triangle de Gonesse et Villepinte ;
 - Goussainville – Parc des expositions de Villepinte.
- Le Plan vélo du Val d'Oise approuvé le 20 décembre 2019.

Enfin, au-delà des nuisances sonores routières, les résultats généraux montrent (en valeurs exprimées en Lden – Level day evening night) que :

- Environ 23 % des valdoisiens seraient concernés par des dépassements de seuils par le bruit aéroportuaire, localisés dans le sud-est du département ;
 - Environ 1 % de la population totale du Val d'Oise serait en potentielle surexposition sonore pour le bruit des transports ferroviaires.
- Le Département engage également des actions de réduction au regard de ces nuisances.

PROJET

INTRODUCTION

Le présent document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures départementales (PPBE) dit de 4^{ème} échéance du Conseil départemental du Val d'Oise.

Le PPBE de 1^{ère} échéance, relatif aux infrastructures routières départementales supportant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an, a été publié le 22 mars 2013.

Le PPBE de 3^{ème} échéance, relatif aux infrastructures routières départementales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, a été approuvé le 30 septembre 2022.

La rédaction de cette nouvelle version du PPBE s'est appuyée sur un travail réalisé avec Bruitparif, pour intégrer des données complémentaires à celles déjà transmises pour l'élaboration des cartes de bruit de 4^{ème} échéance, approuvées en 2023 (résultats des campagnes de mesures, état du réseau routier, évolution des flux et des vitesses, mesures de résorption du bruit réalisées). Au regard de ces éléments, Bruitparif a pu affiner avec le Département, l'identification des zones à enjeux de la cartographie de 4^{ème} échéance, inscrite dans le projet de PPBE, afin de hiérarchiser les interventions sur les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires et de prioriser les objectifs de réduction du bruit.

Il s'agit d'un document réglementaire issu de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, qui doit être révisé tous les cinq ans.

Il s'applique au Conseil départemental du Val d'Oise, en tant que gestionnaire d'infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules/an, sur la base des cartes stratégiques du bruit, produites par le CEREMA.

L'objectif est de prévenir et de réduire les effets du bruit routier, en recensant les actions engagées et celles programmées par le Conseil départemental du Val d'Oise, ainsi que de valoriser les espaces naturels, zones de ressourcement identifiées dans le département.

1 GENERALITES SUR LE BRUIT

Le son est une onde acoustique qui est la propagation d'une variation de la pression dans l'air. Il peut être caractérisé par :

- sa force perçue, son volume ou son amplitude (dépendant de son intensité), exprimé en décibel (dB) ;
- sa hauteur appelée fréquence, exprimée en hertz (Hz) permettant de distinguer les sons graves des sons aigus ;
- sa durée, mesurée en unité de temps, permettant de distinguer les sons brefs des sons persistants.

Le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé. Le bruit est un phénomène complexe à appréhender : la sensibilité au bruit varie en effet selon un grand nombre de facteurs :

- la mesure des bruits eux-mêmes (l'intensité, la fréquence, la durée, ...) ;
- la perception de la gêne sonore liée à la personne qui entend (sensibilité personnelle, état de fatigue, ...) ;
- les conditions d'exposition (distance, hauteur, forme de l'espace, autres bruits ambiants, ...).

1.1 Echelle des bruits

Un bruit se caractérise par son niveau sonore, son intensité, dont l'unité utilisée est le décibel (dB). L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 dB et 120 dB, seuil de douleur.



Figure 1 : Echelle des bruits (Source : ADEME)

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon à toutes les fréquences d'un son : elle est beaucoup plus sensible aux fréquences aiguës qu'aux graves. Deux sons de même intensité et de fréquences différentes provoquent une sensation de force sonore différente. Afin de prendre en compte cette particularité de l'oreille humaine, la pondération A est utilisée. Il s'agit d'appliquer un « filtre » dont la réponse en fréquence est la même que celle de l'oreille. L'unité de mesure s'appelle alors le décibel pondéré A (dB(A)).

1.2 Arithmétique des décibels

L'échelle logarithmique du décibel induit une arithmétique particulière. En effet, les décibels ne peuvent pas être directement additionnés.

Quand on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 décibels. Par exemple, le doublement du trafic routier correspond à une augmentation du niveau sonore de 3 décibels.



Figure 2 : Addition de niveaux sonores (Source : Bruitparif)

Si deux niveaux de bruit sont émis par deux sources sonores, et si l'une est au moins supérieure de 10 dB(A) par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égal au plus élevé des deux (effet de masque).
 $60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$



Figure 3 : Effet de masque (Source : Bruitparif)

Notons que l'oreille humaine ne perçoit généralement de différence d'intensité que pour des écarts d'au moins 2 dB(A).

1.3 Indicateurs réglementaires pour le bruit des infrastructures de transports

Les niveaux de bruit dans l'environnement varient constamment, ils ne peuvent donc être décrits aussi simplement qu'un bruit continu. Afin de les caractériser simplement, le niveau sonore continu équivalent utilisé, est exprimé en dB(A), noté LAeq,T (T étant la période de temps sur laquelle cet indice est déterminé). Dans la réglementation française, les indicateurs réglementaires se nomment LAeq (6h-22h) pour la période de jour et LAeq (22h-6h) pour la nuit.

Outre ces deux indicateurs, la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par le décret n°2006-361, introduit les indicateurs complémentaires Lden et Lnight.

- L'indicateur Lden décrit un niveau de bruit moyen sur une durée de 24 heures. Il est composé des indicateurs Lday, Levening, Lnight, niveaux sonores perçus de jour, de soirée et de nuit, auxquels une pondération est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+5 dB(A)) et de la nuit (+10 dB(A)), afin de tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes ;
- L'indicateur Lnight (ou Ln) décrit le niveau de bruit moyen perçu en période de nuit.

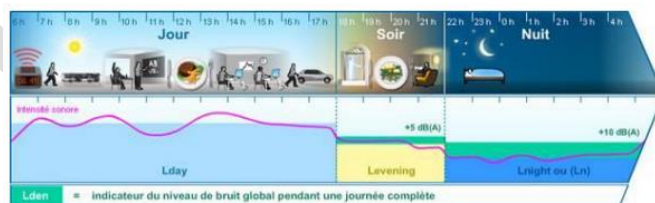


Figure 4 : Illustration des indicateurs sonores Lden et Lnight

La mesure ou le calcul des niveaux de bruit selon ces deux indicateurs européens doit être réalisée sans tenir compte de la dernière réflexion acoustique en façade.

1.4 Point Noir du Bruit

Un point noir du bruit des réseaux de transports est un bâtiment sensible qui répond aux critères acoustiques et d'antériorité ci-dessous.

Un bâtiment sensible est un bâtiment composé de locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

CRITERES ACOUSTIQUES

Un bâtiment peut être qualifié de point noir du bruit si les niveaux sonores mesurés en façade dépassent les valeurs limites suivantes :

Valeurs limites relatives aux contributions sonores dB(A) en façade			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + Voie ferrée conventionnelle
$L_{Aeq}(6h-22h)$	70	73	73
$L_{Aeq}(22h-6h)$	65	68	68
L_{den}	68	73	73
L_{night}	62	65	65

Valeurs limites pour un point noir du bruit (Source : Circulaire du 25 mai 2004)

CRITERES D'ANTERIORITE

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de points noirs du bruit du réseau national des transports terrestres, les bâtiments sensibles suivants :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés ;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L. 571-10 du Code de l'Environnement.

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

2 PARTIE 1 : PRESENTATION DU CADRE REGLEMENTAIRE

2.1 La directive européenne 2002/49/CE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement met en place une approche commune à tous les Etats-membres pour éviter, prévenir et réduire les effets nuisibles liés à l'exposition au bruit dans l'environnement.

Transposée en droit français dans les articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 du Code de l'Environnement, elle prévoit la réalisation et la mise à jour, tous les cinq ans, pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ainsi que pour les grandes infrastructures de transport, d'une cartographie stratégique du bruit (CSB) sur leur territoire, puis l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Les autorités compétentes s'engagent à mettre en œuvre des actions qu'elles auront déterminées afin d'atteindre les objectifs attendus. Ces plans d'actions, sur la base d'un diagnostic réalisé à partir des cartes de bruit notamment, constituent ainsi des documents d'orientation et de programmation, qui recensent et prévoient les mesures pour traiter les zones et les bâtiments sensibles fortement exposés au bruit, ainsi que les zones calmes à préserver.

Les sources de bruit concernées par cette directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, de compétence nationale, départementale, communautaire et communale ;
- Les infrastructures de transport ferroviaire ;
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires ;
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement et soumises à autorisation (ICPE-A).

Les articles R. 572-1 à R. 572-11 du Code de l'Environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit qui en découlent. Pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit, les autorités compétentes sont les Préfets de département pour les grandes infrastructures, et les communes et intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle des agglomérations.

Les autorités compétentes pour la réalisation des plans de prévention du bruit des grandes infrastructures sont :

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

Sur le territoire de la région Île-de-France, les autorités compétentes pour la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017.

Pour le Val d'Oise, il s'agit des Communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise, Plaine Vallée, Roissy Pays de France et Val Parisis, ainsi que la Métropole du Grand Paris (pour la commune d'Argenteuil) et la Communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (pour la commune de Bezons).

2.2 Principaux textes réglementaires de référence

Les textes réglementaires de référence, relatifs à la fois à la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), sont, pour la France :

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ;
- Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le Code de l'Urbanisme ;
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Instruction du 23 juillet 2008 précisant l'organisation de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires ;
- Circulaire du 10 mai 2011 relative à l'organisation et au financement des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013.
- Décret n° 2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

2.3 Le contenu réglementaire d'un PPBE

Le contenu d'un PPBE doit comprendre, a minima, les éléments suivants, définis par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 :

- une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit excessif et la description des infrastructures concernées ;
- l'identification et la localisation des zones calmes du territoire, telles que définies à l'article L. 572-6, et les mesures permettant de les préserver ;
- les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires ;
- les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures ;
- les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;
- les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;
- l'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permise par la mise en œuvre des mesures prévues ;
- un résumé non technique du plan.
- En annexe, une synthèse des remarques formulées par le public lors de la consultation et des réponses que l'autorité compétente leur apporte.

2.4 Etat d'avancement dans le Val d'Oise

GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Les cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules de 4^{ème} échéance ont été approuvées le 9 mars 2023 (Arrêté préfectoral n° 17-179 du 09/09/2023). Elles sont consultables sur le site de la Préfecture du Val d'Oise³.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures de transports terrestres de l'Etat dans le Val d'Oise a été mis à disposition du public par voie électronique du 28 novembre 2024 au 27 janvier 2025. Il est téléchargeable sur le site de la Préfecture du Val d'Oise⁴.

AUTRES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les cartes stratégiques de bruit des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 trains par an ont été approuvées le 9 mars 2023 (Arrêté préfectoral n° 17-179 du 09/03/2023). Elles sont consultables sur le site de la Préfecture du Val d'Oise⁵.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures ferroviaires de l'Etat dans le Val d'Oise est intégré au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures de transports terrestres de l'Etat présenté précédemment.

Le projet du PPBE 2022-2026 de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle a fait l'objet d'une consultation du public du 20 janvier au 22 mars 2022. Il est consultable sur le site de la Préfecture du Val d'Oise⁶.

PLANS DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES AGGLOMERATIONS

Le PPBE de 3^{ème} échéance de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise a été adopté le 2 juillet 2019, Val Parisis le 7 avril 2022, Plaine Vallée le 5 octobre 2022, Roissy Pays de France le 17 mars 2022 de la MGP (Argenteuil) le 4 décembre 2019 et sont téléchargeables sur le site de Bruitparif⁷.

Les PPBE de 4^{ème} échéance des ces intercommunalité sont en cours d'élaboration

2.5 Le PPBE du Conseil départemental du Val d'Oise

Le tableau ci-après présente les réalisations et les échéances pour la mise en œuvre de la directive européenne à l'échelle du Département du Val d'Oise pour son réseau concerné en tant que gestionnaire des infrastructures départementales.

Cadre réglementaire	Action du Département
1^{ère} échéance (Grd infra >6 millions véh/an) : - CSB : 30 juin 2007 - PPBE : 18 juillet 2008 – CSB approuvées par arrêté préfectoral du 3 septembre 2008	Plan de Prévention du Bruit des Routes Départementales (PPBRD) du Val d'Oise approuvé le 22 mars 2013
2^{ème} échéance (Grd infra >3 millions véh/an) : - CSB : 30 juin 2012 - PPBE : 18 juillet 2013 La préfecture du Val d'Oise a demandé un report pour les PPBE à juillet 2019	- CSB : non réalisées - PPBE : non réalisé

³ [Cartes de bruit stratégiques d'échéance 4 en vigueur - Prévention du bruit dans l'environnement \(CBS et PPBE\) - Bruit - Environnement, risques et nuisances - Actions de l'Etat - Les services de l'État du Val-d'Oise](#)

⁴ [PPBE des grandes infrastructures routières et ferroviaires 4ème échéance - PPBE grandes infrastructures - PPBE - Prévention du bruit dans l'environnement \(CBS et PPBE\) - Bruit - Environnement, risques et nuisances - Actions de l'Etat - Les services de l'État du Val-d'Oise](#)

⁵ [Cartes de bruit stratégiques d'échéance 4 en vigueur - Prévention du bruit dans l'environnement \(CBS et PPBE\) - Bruit - Environnement, risques et nuisances - Actions de l'Etat - Les services de l'État du Val-d'Oise](#)

⁶ [PPBE aéroports - PPBE grandes infrastructures - PPBE - Prévention du bruit dans l'environnement \(CBS et PPBE\) - Bruit - Environnement, risques et nuisances - Actions de l'Etat - Les services de l'État du Val-d'Oise](#)

⁷ ppbe.bruitparif.fr/#

3^{ème} échéance (réexamen/révision de la 2 ^{ème} échéance) : - CSB : 30 juin 2017 - PPBE : 18 juillet 2018 CSB approuvées par arrêté préfectoral du 5 décembre 2018 et transmises au Conseil départemental	- CSB réalisées - Projet de PPBE validation en AD le 18 février 2022 - Consultation du public en mars et mai 2022 - Approbation du PPBE le 30 septembre 2022
4^{ème} échéance (réexamen/révision de la 3 ^{ème} échéance) : - CSB : 30 juin 2022 - PPBE : 18 juillet 2024 CSB approuvées par arrêté préfectoral du 9 mars 2023 et transmises au Conseil départemental	- CSB réalisées - Projet de PPBE validation en AD le 17 octobre 2025 - Consultation du public en novembre et décembre 2025 - Approbation du PPBE en février 2026

Le projet validé en Assemblée Départementale du 17 octobre 2025 sera soumis à la consultation du public entre novembre et décembre 2025, pour une approbation en Assemblée Départementale en février 2026.

Les routes concernées par ce PPBE sont les routes départementales les plus importantes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (TMJ 8200 véh/jour). Le linéaire est estimé à 447 km environ sur les 54 routes départementales listées dans le tableau ci-après.

Liste des routes départementales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (TMJ 8200 véh/jour)

10	184	317C3	84A
106	193E	370	9
109	22	392	902
121	29	4	902A
121E	301	41	902AG
124	308	44	909
125	311	47	915
14	316	47A	915Z
141	316A1	47AG	917
144	316A3	48	92
144E	316A4	4Z	922
15E	317	64	928
170	317C2	78	929Z
170E		84	

3 PARTIE 2 : DIAGNOSTIC TERRITORIAL

3.1 Rappel de la méthodologie des cartes stratégiques de bruit, indicateurs, seuils réglementaires

Les cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ont été réalisées par le CEREMA. Issues de modélisation à partir de données descriptives de l'environnement (topographie, bâti, obstacles...) et des sources de bruit de transports (trafic, infrastructures), la cartographie stratégique du bruit produit une représentation graphique des niveaux de bruit moyen calculés ainsi que les statistiques d'exposition des populations et des bâtiments dits sensibles (établissements sanitaires, sociaux et d'enseignement).

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

- **Lden** (Level day-evening-night) : niveau sonore moyen pondéré sur 24h (les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie plus importante le soir et la nuit par rapport au jour) ;
- **Ln** (Level night) : niveau sonore moyen pour la période nuit (22h-6h). Les niveaux sonores sont évalués en décibels « pondérés A », dB(A), et moyennés sur une année de référence.

Les cartes de bruit offrent une représentation des nuisances sonores des routes départementales sur le territoire du Val d'Oise. Trois types de cartes sont produites :

- Les cartes de type A qui représentent les zones exposées au bruit. Ces zones sont définies par des courbes de même niveau sonore, par pas de 5 dB(A), allant de 55 à 75 dB(A) pour l'indicateur Lden et de 50 à 70 dB(A) pour l'indicateur Ln ;
- Les cartes de type B, qui présentent les secteurs affectés par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures de transport terrestre. Le classement sonore est une classification du réseau de transports par tronçon en 5 catégories et une délimitation de secteurs affectés par le bruit. La largeur de ce secteur varie de 10 m à 300 m de part et d'autre de l'infrastructure classée, et entraîne des prescriptions en matière d'urbanisme ;
- Les cartes de type C qui localisent les zones en dépassement des seuils limites réglementaires.

L'ensemble des cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières départementales de plus de 3 millions de véhicules/an, est disponible dans les annexes.

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

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

3.2 Modalités de réalisation du diagnostic territorial

La mise en œuvre des actions de traitement des points de bruit, en application du PPBE de 3^{ème} échéance, a mis en évidence des différences importantes entre les niveaux d'exposition modélisés par la cartographie et ceux constatés sur le terrain, lors des campagnes de mesures effectuées par le Département.

Dans ce contexte, afin de hiérarchiser les interventions sur les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires et de prioriser les objectifs de réduction du bruit, un travail a été engagé avec Bruitparif, pour intégrer des données complémentaires à celles déjà transmises pour l'élaboration des

cartes de bruit de 4^{ème} échéance (résultats des campagnes de mesures, état du réseau routier, évolution des flux et des vitesses, mesures de résorption du bruit réalisées).

Au regard de ces éléments, Bruitparif a pu affiner avec le Département, les zones à enjeux de la cartographie de 4^{ème} échéance, inscrites dans le présent projet de PPBE

3.3 Synthèse de la situation sonore du territoire valdoisien

Le Val d'Oise est un département étendu, d'environ 1 200 km², au nord-ouest de l'Île-de-France, comprenant plus de 1,2 million d'habitants. Le territoire valdoisien est situé à l'interface entre un tissu dense métropolitain au sud, concentré en activités et habitats, et des espaces ruraux à l'ouest et au nord du département.

Le Val d'Oise est traversé par d'importantes infrastructures de transport génératrices de nuisances sonores :

- 2 aéroports : Roissy Charles de Gaulle et Le Bourget ;
 - Des infrastructures ferroviaires dont 4 lignes de RER, 2 lignes de tramway, 3 lignes de transilien, 1 ligne de LGV et d'autres voies ferrées ;
 - Des infrastructures routières dont 5 autoroutes (A1, A3, A15, A16, A115), 4 routes nationales (N1, N14, N104, N184), plus de 1 200 km de routes départementales et 3 500 km de voies communales.
-
- Bruit aérien :

Les cartographies des niveaux sonores aéroportuaires permettent d'estimer qu'environ 23 % de la population valdoisienne est concernée par des dépassements de seuils par le bruit aéroportuaire, répartie dans le sud-est du département du Val d'Oise.

Carte de bruit aérien des grandes infrastructures



Les cartes stratégiques du bruit de type A du bruit aérien pour les indicateurs Lden et Ln, sont présentées en annexe.

- Bruit des grandes infrastructures routières dans le Val d'Oise :

Les cartes stratégiques du bruit des grandes infrastructures routières représentent les niveaux sonores moyens pour les autoroutes, les nationales, départementales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Le bruit du trafic routier sur le territoire du Val d'Oise concerne environ 7 % de la population du département en surexposition sonore, située en milieu urbain et à proximité de voies importantes.

Carte de bruit routier des grandes infrastructures Sur le périmètre de la zone agglomérée

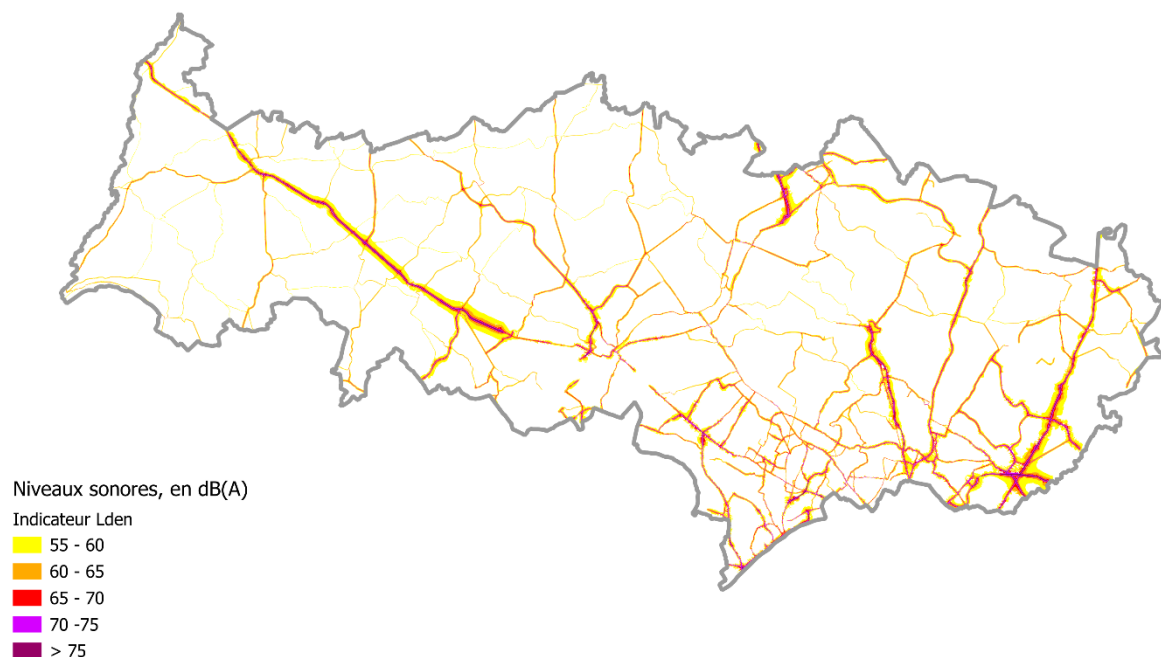


Les cartes stratégiques du bruit de type A pour les indicateurs Lden et Ln des grandes infrastructures routières dans le Val d'Oise, sont présentes en annexe.

- Bruit des routes départementales du Val d'Oise :

Concernant le bruit du trafic routier du réseau départemental, environ 3 % de la population totale du Val d'Oise est en potentielle surexposition sonore.

Carte de bruit routier du réseau départemental



Les cartes stratégiques du bruit de type A pour les indicateurs Lden et Ln, pour les routes départementales du Val d'Oise de plus de 3 millions de véhicules sont présentes en annexe.

Ce qu'il faut retenir...

Le Val d'Oise est traversé par d'importantes infrastructures de transports potentiellement génératrices de nuisances sonores :

- Environ 23 % des valdoisiens seraient concernés par des dépassements de seuils par le bruit aéroportuaire, localisés dans le sud-est du département ;
- 7 % de la population du Val d'Oise serait en dépassement des valeurs limites concernant le bruit routier, située en milieu urbain et à proximité de voies importantes ;
- Environ 3 % de la population totale du Val d'Oise serait en potentielle surexposition sonore pour le bruit des routes départementales.

3.4 Synthèse des principaux résultats de la carte stratégique du bruit du réseau routier départemental

3.4.1 Estimation de la population et des établissements sensibles exposés au bruit des routes départementales

Le diagnostic territorial de l'impact sonore des routes départementales permet d'estimer l'exposition au bruit de la population et des établissements sensibles. Au sens réglementaire, les établissements sensibles sont les établissements d'enseignement (école, collège, lycée, université...), de nature

sanitaire et sociale (hôpital, clinique, maison de retraite, crèche...). Les chiffres suivants montrent la répartition de la population, par tranche de bruit, impactée par les routes départementales.

▪ Indicateur de bruit sur 24 h, Lden :

Exposition aux routes départementales (> 3 millions de véhicules par an)	
Indicateurs de bruit: Lden	Nombre d'habitants
55 à 60 dB(A)	75 378
60 à 65 dB(A)	67 343
65 à 70 dB(A)	49 308
70 à 75 dB(A)	9 978
> 75 dB(A)	496
> valeur limite de 68 dB(A)	23 550

La population totale, à proximité des routes départementales, soumise à un niveau de bruit supérieur à 55 dB(A) est de 202 503 habitants selon l'indicateur Lden. La proportion d'habitants dépassant la valeur limite de 68 dB(A) pour l'indicateur Lden est de 23 550 habitants, soit 12 % de la population soumise au bruit des routes départementales.

3 établissements sensibles sont en potentiel dépassement de seuil :

- PMI Voltaire à Soisy-sous-Montmorency
- Collège Paul Eluard à Garges-lès-Gonesse
- Collège l'Ardillière de Nézant à Saint-Brice-sous-Forêt

▪ Indicateur de bruit nocturne, Ln :

Exposition aux routes départementales (> 3 millions de véhicules par an)	
Indicateurs de bruit: Ln	Nombre d'habitants
50 à 55 dB(A)	69 152
55 à 60 dB(A)	61 489
60 à 65 dB(A)	19 829
65 à 70 dB(A)	1 281
> 70 dB(A)	149
> valeur limite de 62 dB(A)	8 504

La population totale, exposée à un niveau de bruit supérieur à 50 dB(A) est de 151 900 habitants selon l'indicateur Ln. 8 504 habitants à proximité des routes départementales dépassent la valeur limite de 62 dB(A) pour l'indicateur Ln, soit 6 % de la population impactée par le bruit des routes départementales.

Le tableau suivant présente pour chaque commune, le décompte des populations soumises à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires, à savoir 68 dB(A) selon l'indicateur Lden et 62 dB(A) selon l'indicateur Ln.

COMMUNES	Population exposée à un dépassement de seuil de 68 dB(A) Lden	Population exposée à un dépassement de seuil de 62 dB(A) Ln
ABLEIGES	0	0
AINCOURT	0	0
AMBLEVILLE	0	0
AMENUCOURT	14	0
ANDILLY	192	21
ARGENTEUIL	4480	1208
ARNOUVILLE	274	123
ARRONVILLE	2	0
ARTHIES	0	0
ASNIERES-SUR-OISE	0	0
ATTAINVILLE	3	3
AUVERS-SUR-OISE	56	0
AVERNES	0	0
BAILLET-EN-FRANCE	0	0
BANTHELU	0	0
BEAUCHAMP	68	24
BEAUMONT-SUR-OISE	153	88
BELLEFONTAINE	3	0
BELLOY-EN-FRANCE	3	0
BERNES-SUR-OISE	24	4
BERVILLE	0	0
BESSANCOURT	309	140
BETHEMONT-LA-FORET	0	0
BEZONS	1828	858
BOISEMONT	12	0
BOISSY-L'AILLERIE	105	3
BONNEUIL-EN-FRANCE	90	47
BOUFFEMONT	6	0
BOUQUEVAL	0	0
BRAY-ET-LU	3	0
BREANCON	0	0
BRIGNANCOURT	0	0
BRUYERES-SUR-OISE	0	0
BUHY	0	0
BUTRY-SUR-OISE	6	3
CERGY	32	25
CHAMPAGNE-SUR-OISE	3	3
CHARMONT	0	0

CHARS	3	0
CHATENAY-EN-FRANCE	0	0
CHAUMONTEL	6	4
CHAUSSY	0	0
CHAUVRY	0	0
CHENNEVIERES-LES-LOUVRES	0	0
CHERENCE	0	0
CLERY-EN-VEXIN	6	6
COMMENY	0	0
CONDECOURT	18	9
CORMEILLES-EN-PARISIS	460	204
CORMEILLES-EN-VEXIN	0	0
COURCELLES-SUR-VIOSNE	0	0
COURDIMANCHE	0	0
DEUIL-LA-BARRE	1045	482
DOMONT	29	8
EAUBONNE	766	244
ECOUEN	324	95
ENGHIEN-LES-BAINS	438	202
ENNERY	0	0
EPIAIS-LES-LOUVRES	0	0
EPIAIS-RHUS	10	2
EPINAY-CHAMPLATREUX	0	0
ERAGNY	82	9
ERMONT	577	24
EZANVILLE	126	31
FONTENAY-EN-PARISIS	0	0
FOSES	105	5
FRANCONVILLE	178	20
FREMAINVILLE	0	0
FREMECOURT	6	3
FREPILLON	61	27
FROUVILLE	0	0
GARGES-LES-GONESSE	597	100
GENAINVILLE	0	0
GENICOURT	12	12
GONESSE	537	78
GOUSSAINVILLE	13	8
GOUZANGREZ	0	0
GRISY-LES-PLATRES	33	0
GROSLAY	148	25

GUIRY-EN-VEXIN	0	0
HARAVILLIERS	0	0
HAUTE-ISLE	0	0
HEDOUVILLE	0	0
HERBLAY-SUR-SEINE	64	33
HEROUVILLE-EN-VEXIN	0	0
HODENT	10	2
JAGNY-SOUS-BOIS	0	0
JOUY-LE-MOUTIER	0	0
L'ISLE-ADAM	324	185
LA CHAPELLE-EN-VEXIN	36	24
LA FRETTE-SUR-SEINE	101	52
LA ROCHE-GUYON	0	0
LABBEVILLE	4	2
LASSY	0	0
LE BELLAY-EN-VEXIN	0	0
LE HEAULME	0	0
LE MESNIL-AUBRY	0	0
LE PERCHAY	0	0
LE PLESSIS-BOUCHARD	10	4
LE PLESSIS-GASSOT	0	0
LE PLESSIS-LUZARCHES	0	0
LE THILLAY	72	33
LIVILLIERS	0	0
LONGUESSE	0	0
LOUVRES	48	18
LUZARCHES	2	2
MAFFLIERS	0	0
MAGNY-EN-VEXIN	8	8
MAREIL-EN-FRANCE	0	0
MARGENCY	66	48
MARINES	0	0
MARLY-LA-VILLE	11	0
MAUDETOUT-EN-VEXIN	0	0
MENOUVILLE	0	0
MENUCOURT	3	0
MERIEL	193	125
MERY-SUR-OISE	548	357
MOISSELLES	17	17
MONTGEROULT	0	0
MONTIGNY-LES-CORMEILLES	623	344

MONTLIGNON	335	263
MONTMAGNY	382	72
MONTMORENCY	733	277
MONTREUIL-SUR-EPTE	0	0
MONTSOULT	0	0
MOURS	0	0
MOUSSY	0	0
NERVILLE-LA-FORET	0	0
NESLES-LA-VALLEE	0	0
NEUILLY-EN-VEXIN	0	0
NEUVILLE-SUR-OISE	4	4
NOINTEL	0	0
NOISY-SUR-OISE	0	0
NUCOURT	0	0
OMERVILLE	0	0
OSNY	92	36
PARMAIN	190	50
PERSAN	675	204
PIERRELAYE	43	15
PISCOP	34	22
PONTOISE	868	107
PRESLES	0	0
PUISEUX-EN-FRANCE	0	0
PUISEUX-PONTOISE	0	0
ROISSY-EN-FRANCE	9	6
RONQUEROLLES	0	0
SAGY	3	0
SAINT-BRICE-SOUS-FORET	276	60
SAINT-CLAIR-SUR-EPTE	4	3
SAINT-CYR-EN-ARTHIES	0	0
SAINT-GERVAIS	0	0
SAINT-GRATIEN	540	398
SAINT-LEU-LA-FORET	479	331
SAINT-MARTIN-DU-TERTRE	0	0
SAINT-OUEN-L'AUMONE	1277	441
SAINT-PRIX	1	0
SAINT-WITZ	30	6
SANNOIS	226	34
SANTEUIL	0	0
SARCELLES	511	231
SERAINCOURT	24	24

SEUGY	0	0
SOISY-SOUS-MONTMORENCY	685	311
SURVILLIERS	85	9
TAVERNY	16	3
THEMERICOURT	0	0
THEUVILLE	0	0
US	0	0
VALLANGOUJARD	0	0
VALMONDOIS	3	3
VAUDHERLAND	4	2
VAUREAL	0	0
VEMARS	0	0
VETHEUIL	0	0
VIARMES	0	0
VIENNE-EN-ARTHIES	0	0
VIGNY	2	2
VILLAINES-SOUS-BOIS	3	0
VILLERON	4	0
VILLERS-EN-ARTHIES	0	0
VILLIERS-ADAM	0	0
VILLIERS-LE-BEL	629	190
VILLIERS-LE-SEC	0	0
WY-DIT-JOLI-VILLAGE	0	0
TOTAL	23550	8504

3.4.2 Bâtiments départementaux surexposés au bruit cumulé toutes sources confondues

L'exploitation des cartes de bruit a permis d'identifier 32 collèges et 3 PMI exposées à des nuisances sonores supérieures aux valeurs limites des seuils toutes sources de bruit confondues.

Pour le bruit aérien :

Communes	Etablissements sensibles propriétés du Département en dépassement de seuil de bruit aérien
Arnouville	COLLEGE JEAN MOULIN
Deuil la barre	COLLEGE DENIS DIDEROT, COLLEGE EMILIE DU CHATELET
Ecouen	COLLEGE JEAN BULLANT
Garges lès Gonesse	COLLEGE HENRI MATISSE, COLLEGE HENRI WALLON, COLLEGE PABLO PICASSO, COLLEGE PAUL ELUARD
Gonesse	COLLEGE FRANCOIS TRUFFAUT, COLLEGE PHILIPPE AUGUSTE, COLLEGE ROBERT DOISNEAU
Goussainville	COLLEGE GEORGES CHARPAK, COLLEGE MAXIMILIEN DE ROBESPIERRE, COLLEGE MONTAIGNE

Montmagny	COLLEGE NICOLAS COPERNIC
Montmorency	COLLEGE CHARLES BRUN
Saint Brice sous Forêt	COLLEGE L'ARDILLIERE DE NEZANT
Sarcelles	COLLEGE ANATOLE FRANCE, COLLEGE CHANTEREINE, COLLEGE EVARISTE GALOIS, COLLEGE JEAN-LURLAT, COLLEGE VICTOR HUGO, COLLEGE VOLTAIRE
Soisy-sous-Montmorency	COLLEGE DESCARTES
Villiers-le-Bel	COLLEGE LEON BLUM, COLLEGE MARTIN LUTHER KING, COLLEGE SAINT EXUPERY, PMI

Pour le bruit routier :

Communes	Etablissements sensibles propriétés du Département en dépassement de seuil de bruit routier
Garges lès gonesse	COLLEGE PABLO PICASSO COLLEGE PAUL ELUARD
Louvres	COLLEGE PUBLIC FRANCOIS MAURIAC
Saint-Brice-sous-Forêt	COLLEGE L'ARDILLIERE DE NEZANT
Saint-Gratien	COLLEGE JEAN ZAY
Sain-Ouen-l'Aumône	COLLEGE MARCEL PAGNOL
Sannois	COLLEGE JEAN MOULIN
Sarcelles	COLLEGE ANATOLE FRANCE, COLLEGE VICTOR HUGO
Soisy-sous-Montmorency	COLLEGE DESCARTES, COLLEGE SCHWEITZER
Soisy-sous-Montmorency	PMI
Survilliers	PMI

3.5 Identification des zones prioritaires

La détermination des zones à enjeux repose sur l'exploitation croisée des différentes sources d'information recueillies, à savoir :

- Le bruit émis évalué à partir des cartes de bruit des routes départementales ;
- La caractéristique du milieu, types d'occupation du sol ;
- Le nombre de logements ;
- La présence de sites sensibles (établissements de santé, d'enseignement et d'action sociale).

Ainsi, 45 zones de bruit prioritaires présentent des valeurs supérieures aux seuils réglementaires, sur 45 communes. Les zones les plus importantes sont situées en milieu urbain et à proximité de voies importantes.

L'identification des zones prioritaires est évaluée en fonction de trois critères d'analyse :

- Critère 1 : Habitations exposées au bruit routier en période nocturne. Sont inventoriées les habitations dépassant le seuil réglementaire de 62 dB(A) pour l'indicateur de bruit de nuit Ln .
- Critère 2 : Habitations exposées au bruit routier en journée. Pour ce critère, il est uniquement répertorié les logements dépassant le seuil réglementaire de 68 dB(A) pour l'indicateur en journée Lden ;
- Critère 3 : Etablissements sensibles (bâtiments d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale) exposés au bruit diurne. Ce critère présente uniquement les établissements sensibles exposés au bruit des routes départementales dépassant la valeur limite de 68 dB(A) pour l'indice en journée Lden.

Selon le critère 1, les dépassements de la valeur limite de 62 dB(A) de nuit, concernent environ 8 504 habitants. De plus, il convient de noter que lorsque la valeur limite de 62 dB(A) de nuit est dépassée, le seuil de 68 dB(A) en journée est également franchi.

L'analyse des cartes de bruit des routes départementales en fonction du critère 2 indique que 23 550 habitants sont potentiellement en dépassement de la valeur limite de 68 dB(A) en journée.

Selon le critère 3, les dépassements de la valeur limite de 68 dB(A) en journée, concernent 3 établissements sensibles.

Le tableau suivant présente l'ensemble des zones de bruit prioritaires pour chaque route départementale et le linéaire de RD concerné. La localisation des zones de bruit potentiel est disponible en annexe.

codeID	Communes concernées	Routes départementales concernées	Longueur (m)
1	Soisy-sous-Montmorency	D109	1091
		D928	648
2	Garges-lès-Gonesse	D125	386
3	Montmorency	D125	861
		D124	612
		D144	319
4	Sarcelles	D125	125
		D10	249
5	Saint-Brice-sous-Forêt, Montigny-lès-Cormeilles, Pierrelaye, Herblay-sur-Seine	D125	540
6	Herblay-sur-Seine, Montigny-lès-Cormeilles	D14	967
7	Herblay-sur-Seine, Pierrelaye	D392	266
		D106	759
		D14	749
8	La Chapelle-en-Vexin, Saint-Gervais	D14	522
9	Saint-Gratien	D14	519
10	Sannois, Saint-Gratien	D141	521
		D14	526
		D170	293
11	Argenteuil	D15E	298
12	Boissy-l'Aillerie	D22	545
13	Sarcelles, Groslay, Montmagny	D301	583
		D193E	278
14	Bezons	D308	935
15	Enghien-les-Bains, Deuil-la-Barre, Montmorency	D928	935
		D311	781
16	Villiers-le-Bel	D316	591
		D370	233
17	Bonneuil-en-France	D317	656
18	Gonesse	D317	584

19	Goussainville, Roissy-en-France, Le Thillay	D317	508
20	Louvres	D317	510
21	Saint-Witz, Survilliers, Fosses	D317	767
22	Gonesse, Arnouville	D370	847
23	Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis	D392	1150
24	Cormeilles-en-Parisis, La Frette-sur-Seine, Montigny-lès-Cormeilles, Herblay-sur-Seine	D392	4502
		D48	307
25	Argenteuil, Bezons	D392	2071
26	Parmain, L'Isle-Adam	D4	674
27	Argenteuil	D41	527
28	Goussainville	D47	511
29	Goussainville, Le Thillay	D47A	1136
30	Argenteuil	D48	1043
31	Parmain, L'Isle-Adam	D64	857
		D4	195
32	Persan	D4Z	262
		D78	519
33	Persan, Beaumont-sur-Oise	D78	426
		D929Z	325
34	Garges-lès-Gonesse	D84	907
35	Argenteuil, Sannois	D909	1619
		D170	475
36	Eaubonne, Ermont	D909	502
37	Pontoise, Osny	D92	507
		D915	506
38	Pontoise	D915Z	525
39	Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône	D922	283
		D14	538
40	Mériel	D922	513
		D9	320
41	Méry-sur-Oise, Frépillon	D44	274
		D928	655
42	Frépillon, Bessancourt	D928	525
43	Méry-sur-Oise	D928	878
		D922	521
44	Saint-Leu-la-Forêt	D928	509
45	Deuil-la-Barre, Enghien-les-Bains	D144E	248
		D928	905
		TOT	44719

3.6 Identification des zones potentiellement calmes

Les zones calmes sont définies dans le Code de l'Environnement, dans l'article L 571-6, comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit

le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. » Deux critères résultent de cette définition du Code de l'Environnement, pour caractériser une zone calme : un espace extérieur offrant un lieu de ressourcement aux usagers et un critère acoustique.

Selon le critère uniquement acoustique, une zone peut être considérée comme calme lorsqu'elle est exposée à un niveau de bruit inférieur à 55 dB(A).

Les espaces naturels gérés par le Conseil départemental, les Espaces Naturels Sensibles, les forêts, les parcs et jardins, peuvent être de potentielles zones de ressourcement, où les niveaux de bruit rencontrés (inférieurs à 55 dB(A) pour l'indicateur Lden comme pour les zones de calme) sont un élément de valorisation de ces espaces au profit de leurs usagers.

Pour les parcs et jardins, le dépassement de la valeur limite de 55 dB(A) concerne :

- Le parc Schulmberger exposé à la RD 122
- Le jardin du musée de l'outil exposé à la RD 159
- Le parc de Grouchy exposé à la RD 92
- Le parc de l'abbaye de Maubuisson exposé au réseau ferré
- Le parc du Château d'Auvers-sur-Oise exposé à la RD 928

La localisation des zones de ressourcement gérées par le Département est présentée en annexe.

3.7 Impacts sanitaires du bruit dans l'environnement

Les impacts sanitaires du bruit des transports à l'intérieur de la zone dense francilienne ont été quantifiés par Bruitparif en février 2019, sur la base de la méthodologie développée par l'Organisation mondiale de la santé (O.M.S.), utilisant un indicateur représentatif de la dégradation de l'état de santé occasionnée par le bruit, le nombre d'années de vie en bonne santé perdues (ou DALY – Disability Adjusted Life Years). Cette démarche permet d'approfondir les éléments apportés par les cartes stratégiques du bruit, en appliquant une méthodologie d'évaluation des impacts sanitaires déclinée à une échelle territoriale fine (mailles de 250 mètres de côté).

Le rapport complet est consultable sur le site internet de Bruitparif.

Il apparaît que près de 90% des habitants de la zone dense de l'Île-de-France, soit plus de 9 millions de personnes, y sont potentiellement exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'O.M.S. En termes d'impacts sanitaires, il est estimé que chaque habitant perdrait en moyenne 10,7 mois de vie en bonne santé du fait de l'exposition aux nuisances sonores générées par les transports, avec de forts écarts selon les territoires. Le risque individuel peut même atteindre, voire dépasser, les trois ans de vie en bonne santé perdue pour les communes qui conjuguent de fortes expositions aux nuisances sonores aéroportuaires à des expositions marquées aux nuisances générées par les transports terrestres.

**POTENTIEL DE RISQUES SANITAIRES INDIVIDUELS
LIÉS AU BRUIT CUMULÉ DES TRANSPORTS**
NOMBRE DE MOIS DE VIE EN BONNE SANTÉ PERDUE PAR INDIVIDU SUR UNE VIE ENTIÈRE

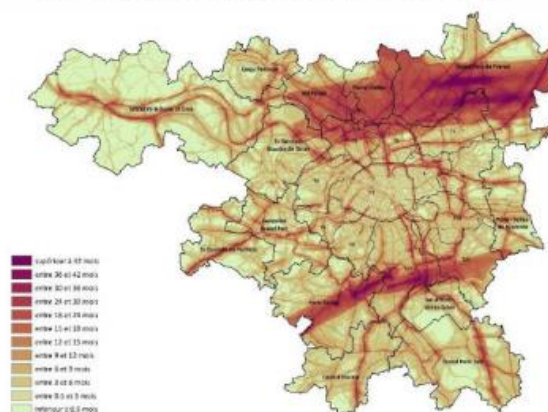


Figure 8 : Carte des risques individuels liés au bruit cumulé des transports (nombre de mois de vie en bonne santé perdue sur une vie entière)

Concernant le département du Val d'Oise, les impacts sanitaires du bruit quantifiés par Bruitparif sont localisés dans les grandes agglomérations du sud du Val d'Oise dans lesquelles se concentrent les grandes infrastructures de transports ; aéroportuaires, routières, ferroviaires, ainsi qu'une forte densité de population.

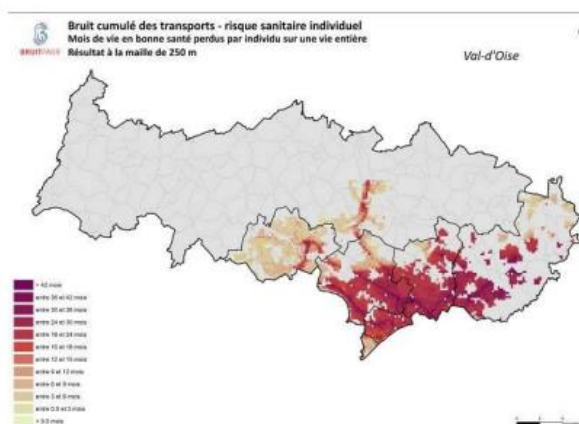


Figure 9 : Carte du risque sanitaire individuel lié au bruit cumulé des transports dans le département du Val d'Oise

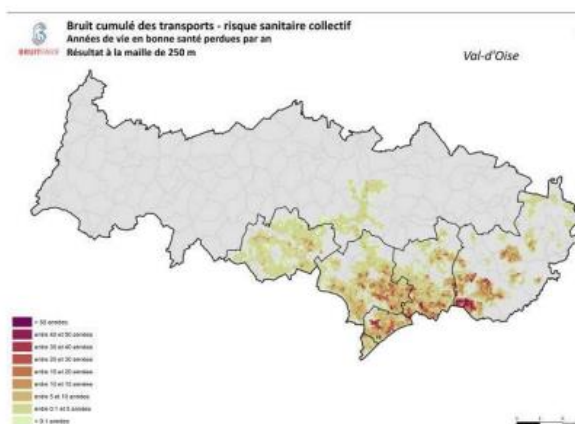


Figure 10 : Carte du risque sanitaire collectif lié au bruit cumulé des transports dans le département du Val d'Oise

L'ensemble des cartes présentant les risques sanitaires pour chaque source de bruit est disponible en annexe 7.15.

3.8 Objectifs de résorption du bruit selon sa source et son impact sanitaire dans les zones prioritaires et pour les bâtiments départementaux.

3.8.1 Objectifs de résorption du bruit dans les zones prioritaires :

Au regard de l'étude de Bruitparif précitée, l'objectif principal est de diminuer le nombre d'habitants soumis à un impact sanitaire accru associant une gêne et une perturbation du sommeil liées au bruit des routes départementales. Ainsi l'effort de résorption du bruit dans les zones prioritaires ciblera les habitations de critère 1 exposées à un cumul de dépassements des seuils de bruit nocturne et diurne.

Parmi les 45 zones de bruit listées au 3.4, seront traitées en priorité celles ayant une prédominance d'habitations en critère 1 en distinguant :

- 11 ZBP recensant le plus d'habitants exposés à un dépassement de seuil de bruit nocturne et diurne.
- les ZBP de moins de 100 habitants recensant uniquement des habitants exposés à un dépassement de seuil de bruit nocturne et diurne.

Ces interventions pourront toujours tenir compte des demandes issues du terrain

3.8.2 Objectifs de résorption du bruit pour les bâtiments départementaux :

L'objectif est d'agir en priorité sur l'ensemble des collèges puis les autres propriétés du Département, exposés à un dépassement de seuil réglementaire de bruit émis par des infrastructures de transport terrestre.

Les bâtiments départementaux soumis à un dépassement du seuil de bruit aérien sont avant tout pris en compte par des mesures de réduction du bruit à la source prévues dans les PPBE des aéroports de Paris Charles de Gaulle et du Bourget.

Parmi les 32 collèges et 3 PMI, les établissements impactés par le bruit routier listés au 3.3.2 seront traités en priorité.

4 PARTIE 3 : OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSEES A UN BRUIT DEPASSANT LES VALEURS LIMITES REGLEMENTAIRES

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

4.1 Actions sur les caractéristiques des infrastructures

- La réalisation d'enrobés peu bruyants dans le cadre des programmes de renouvellement des couches de roulement avec un objectif d'atténuation de bruit compris entre 3 et 8 dB.
- La protection des bâtiments par une protection acoustique en bordure de la voie bruyante (de type merlon ou écran) peut être également envisagée.

4.2 Actions sur l'organisation des flux de déplacements et la réduction des vitesses

- Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés peut être recherché par l'organisation d'un plan de circulation adapté ou l'aménagement des voies routières et de leurs abords immédiats.
- Mise en œuvre de plans de circulation permettant de réorganiser les flux de déplacements et de modérer la vitesse (zone 30, modération de la circulation ...).
- Le développement des modes de transport collectifs et actifs afin de favoriser le report modal.

4.3 Actions sur l'isolation du bâti par des travaux d'insonorisations de façade

- Les informations issues des données cartographiques permettent de localiser les points noirs de bruit routier en secteur urbanisé dense.
- Un traitement sur le bâti peut être effectué en tenant compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit.
- L'amélioration de l'isolement des façades, par notamment le renforcement des fenêtres, est prévue en proposant de subventionner partiellement les travaux de protection acoustique.

5 PARTIE 4 : MESURES VISANT A PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT REALISEES AU COURS DE LA PERIODE 2014-2024

5.1 Réduction du bruit permise par les interventions sur le réseau routier départemental et la politique du Département en matière de transports

5.1.1 L'investissement

Durant les dix dernières années, le Conseil départemental du Val d'Oise a orienté l'investissement dans le développement durable de son réseau routier, dans l'augmentation de l'offre de transport en commun et de modes actifs ; poursuivant ainsi, les objectifs de sa politique de déplacement, à savoir :

- Dévier les centres villes engorgés par le trafic de transit ;
- Moderniser et sécuriser le réseau routier départemental ;
- Augmenter l'offre de transport en commun de haut niveau de service ;
- Associer le développement du réseau de modes actifs au projet routier.

Entre 2009 et 2019, 33 opérations majeures ont été réalisées par le Département du Val d'Oise. Certaines opérations ont contribué efficacement à la réduction du bruit, en particulier :

- Le BHNS entre la gare RER D de Villiers le Bel-Gonesse - Arnouville et la gare RER B du parc des Expositions de Villepinte - Section 1 entre la gare RER D d'Arnouville et Carrefour Patte d'Oie de Gonesse ;
- La déviation BIP GONESSE – BONNEUIL-EN-France - Section RD 370 - Déviation de la RD84 ;
- La déviation RD 983 – ARTHIES.

Le tableau ci-après résume le bilan des actions du Département visant à réduire le bruit des routes départementales :

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ecrans et merlons, nombre de sites	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Linéaire d'écran réalisé (en ml)		1 902				1 035					
Coût en millions d'euros		8.480				0.645					
Enrobés peu bruyants, nombre de sites	1	2	2	-	-	2	2	-	-	11	4
Linéaire d'enrobé réalisé (en km)	3.5	0.55	0.36	-	-	0.2	1.175	-	-	7.32	2.1
Coût en millions d'euros	0.41	0.07	0.04	-	-	0.023	0.14	-	-	0.88	0.25
Total en millions d'euros	0.41	8.53	0.04	-	-	0.658	0.14	-	-	0.88	0.25

Entre 2020 et 2024 les projets contribuant à la résorption du bruit se sont poursuivies, en particulier :

- la déviation de la RD 14 qui traverse actuellement le centre du village de la Chapelle-en-Vexin Plus de 14 millions € investis. Lancement des travaux estimé en 2026. ;
- la poursuite du déploiement du réseau vélo Ile-de-France entre Sarcelles / Ecouen et de la V4 entre Neuville-sur-Oise et Cergy
- le réaménagement de la Patte d'Oie d'Herblay. Les objectifs du projet sont d'améliorer les conditions de trafic dans le secteur de la Patte d'Oie d'Herblay, offrir une desserte de qualité vers les commerces de la zone d'activité, mieux partager la voirie entre les usagers. Coût du projet : 17,5 millions €
- le Bus entre Seine. Pour améliorer la desserte en bus entre le pont de Bezons (Tram T2) et les gares d'Argenteuil (Ligne J), Sartrouville (RER A et Ligne L), et Cormeilles-en-Parisis (Ligne J). Ce projet prévoit la mise en place de voies dédiées aux bus sur un linéaire de 8,2 km, la création d'itinéraires cyclables sécurisés, ainsi que de nouveaux espaces publics, tout en préservant la trame arborée existante. Mise en service à l'horizon 2029.

Le tableau ci-après résume le bilan des actions du Département visant à réduire le bruit des routes départementales :

	2020	2021	2022	2023	2024
Enrobés peu bruyants, nombre de site	0	7	10	13	11
Linéaire d'enrobé réalisé (en ml)	0	3 320	6 619	9 326	10 996
Coût en millions d'euros	0	1.242	1.717	2.637	2.668

Zoom sur la déviation de la RD 14 à la Chapelle-en-Vexin

Ce projet soumis à la concertation en 2018 a évolué pour répondre aux attentes des habitants et des acteurs du territoire. Il prévoit la réalisation d'un contournement routier de 2,64 km au Nord du village en 2x1 voie limitée à 80 km/h. Cette variante permet le maintien de tous les échanges avec le bourg, grâce à deux giratoires, tout en détournant le trafic de transit, permettant d'apaiser la traversée du village où une zone de bruit prioritaire est identifiée.



Vue aérienne de la Chapelle-en-Vexin

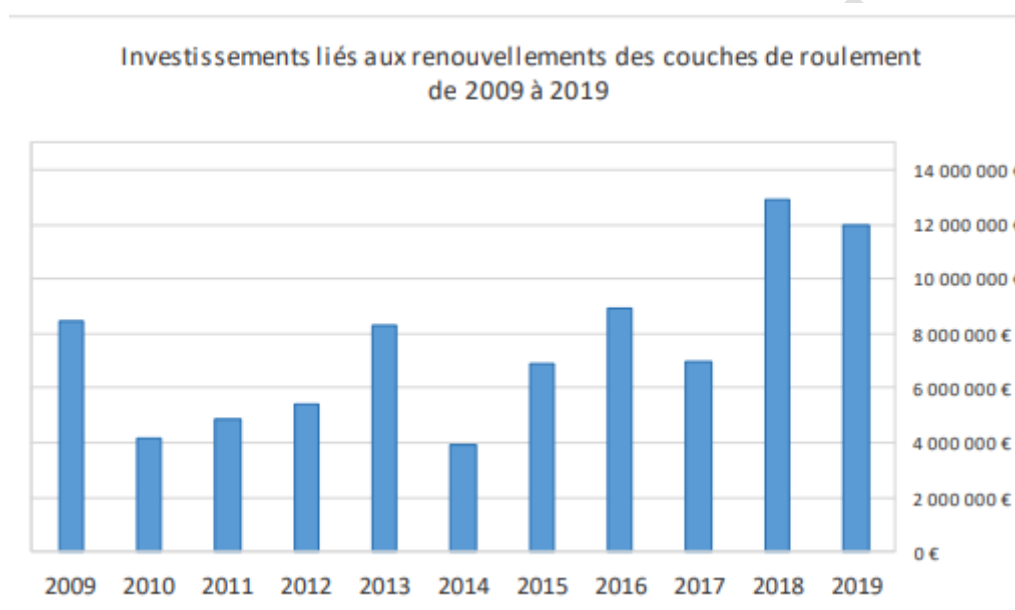
5.1.2 Le maintien de la qualité du réseau routier favorable à la réduction du bruit

Le renouvellement des revêtements routiers :

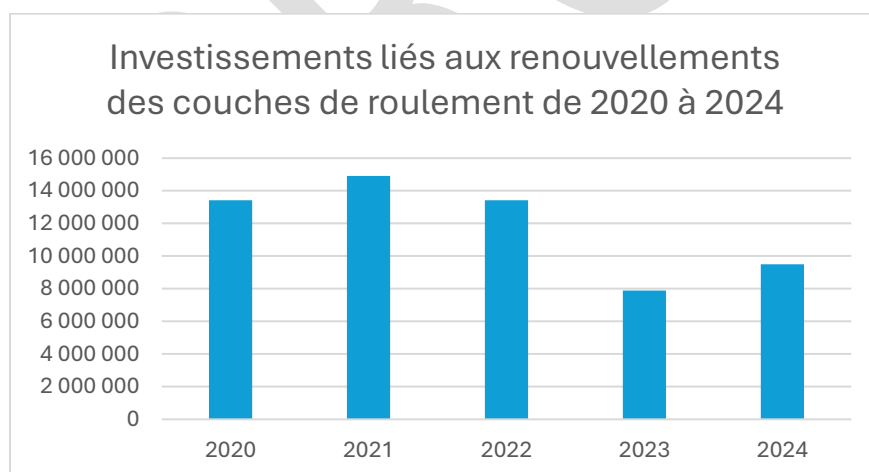
Le Département s'engage annuellement sur un programme de renforcement de chaussée et de renouvellement des couches de roulement. La conservation du réseau routier en bon état contribue au maintien d'un environnement sonore satisfaisant pour les riverains en zones urbaines.

L'investissement réalisé par le Département s'est réparti de la manière suivante durant ces dernières années :

Entre 2009 et 2019 :



Entre 2020 et 2024 :



Les enrobés phoniques :

Les actions de la réduction du bruit à la source par la rénovation du revêtement routier et la mise en œuvre d'enrobés acoustiques permettent des réductions significatives des niveaux sonores émis, de l'ordre de -3 à -8 dB(A) par rapport à un enrobé classique.

De 2014 à 2024, 60 opérations de mise en œuvre d'enrobé acoustique ou peu bruyant ont été réalisées représentant 41 kilomètres de voies en zone urbaine.

Cependant, ces enrobés peu bruyants présentent un surcoût de l'ordre de 10 à 20 % par rapport à un enrobé classique et les performances acoustiques sont peu durables selon l'âge du revêtement, principalement en milieu urbain dense, où les vitesses sont faibles et le colmatage inéluctable par manque d'entretien.

5.1.3 Les travaux d'apaisement et de sécurisation des déplacements : aménagement routiers, réduction de vitesse réglementaire

Le Département du Val d'Oise, chef de file des solidarités territoriales, accompagne au quotidien dans le montage et le financement des projets d'équipements de proximité par l'aide aux communes. Deux dispositifs sont particulièrement en rapport avec la réduction du bruit dans l'environnement.

Le dispositif ARCC VOIRIE :

Ce dispositif est une aide financière du Département pouvant être accordée dans le cadre de la réalisation de travaux de voirie, de viabilité, d'aménagement de sécurité, de réalisation de zone 30, de feux tricolores et de signalisation (création de passage piétons surélevé, installation de signalisation tricolore, pose de barrières, aménagement de chemins piétons ...), sur de la voirie non départementale, et reconnue d'intérêt communautaire dans le cas de groupements de communes.

De 2012 à 2019, le dispositif ARCC Voirie a permis de financer 196 dossiers de travaux de voirie pour un montant de 8 846 128 €.

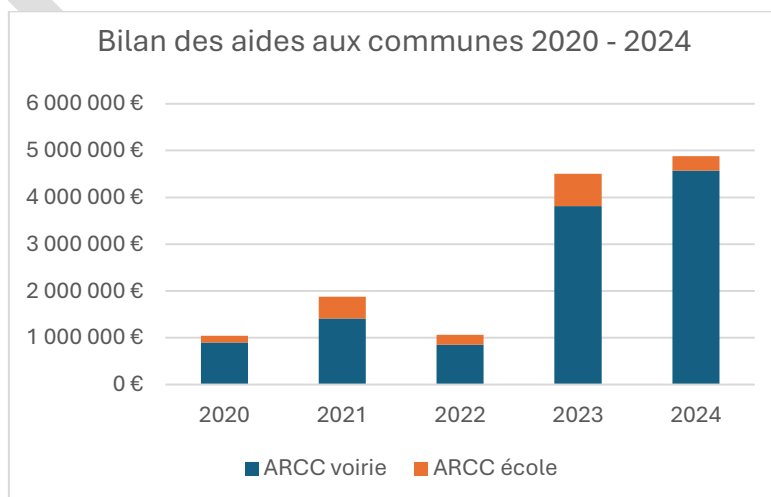
De 2020 à 2024, le dispositif ARCC Voirie a permis de financer 218 dossiers de travaux de voirie pour un montant de 11 541 020 €.

Le dispositif ARCC – ÉCOLE :

Cette aide financière accordée par le Département permet la réalisation de travaux de voirie afin de sécuriser les abords immédiats des établissements scolaires (création de passage piétons surélevé, réalisation de zone 30, installation de signalisation tricolore, pose de barrières, aménagement de chemins piétons conduisant aux établissements scolaires...), sur de la voirie non départementale, et reconnue d'intérêt communautaire dans le cas de groupements de communes.

De 2012 à 2019, le dispositif ARCC Ecole a permis de financer 71 dossiers de travaux de voirie pour un montant de 2 150 657 €.

De 2020 à 2024, le dispositif ARCC Ecole a permis de financer 63 dossiers de travaux de voirie pour un montant de 1 823 257 €.



5.1.4 La politique de promotion des transports en commun et des modes actifs : TCSP, réseaux cyclables et piétonniers

Le Plan Vélo :

Le Plan Vélo en Val d'Oise, adopté le 20 décembre 2019, constitue une stratégie cyclable ambitieuse qui s'articule autour de 4 objectifs :

- Objectif 1 : mailler le département d'itinéraires cyclables ;
- Objectif 2 : développer des services à destination des cyclistes (stationnements, etc.) ;
- Objectif 3 : développer la pratique du vélo des agents du Conseil départemental ;
- Objectif 4 : promouvoir l'usager du vélo comme moyen de transport du quotidien.

Cette stratégie vise à associer toutes les parties prenantes (collectivités, associations d'usagers, transporteurs...) pour développer des territoires cyclables (vélo tourisme et vélo du quotidien) par les aménagements, le jalonnement, par l'offre de service (stationnement, ateliers de réparation), la communication et la promotion du vélo.

27,3 km d'aménagements cyclables réalisés depuis 2020.

Un budget de 6M€ est dédié chaque année au développement des aménagements cyclables (17 M€ depuis le lancement du Plan Vélo).

Le covoiturage :

▪ **Les aires de covoiturage réalisées par le Conseil Départemental**

Cinq aires de covoiturage ont été mises en place par le Département du Val d'Oise, avec le soutien de la Région Île-de-France et des centres commerciaux partenaires de l'opération, pour limiter la saturation des grands axes routiers et autoroutiers, réduire les frais de déplacement des Valdoisiens, et participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les aires sont mises à disposition sur les sites de :

- Décathlon Osny/Cergy - 2 Avenue de la Plaine des Sports, 95800 Cergy (9 places)
- Décathlon Herblay-sur-Seine - 12 Mail des Copistes, 95220 Herblay (11 places)
- Art de vivre - 1 Rue du Bas Noyer, 95610 Éragny (10 places)
- Cora - 1 Avenue du Président Georges Pompidou, 95120 Ermont (14 places)
- Grand Val - Boulevard de Tilsit, 95290 L'Isle-Adam (16 places)

Quatre de ces aires de covoiturage ont été réalisées en 2018-2019, l'aire de covoiturage localisée à L'Isle-Adam est la plus récente (2021).

Deux prochaines aires de covoiturage seront mises en place par le Département du Val d'Oise en 2025 ou 2026 :

- L'aire de covoiturage de Saint-Clair-sur-Epte : Le site se situe au bord de la RD37 au niveau d'un parking existant accessible depuis la RD14. Ce dernier est proche de plusieurs polarités comme l'école primaire, la mairie et notamment de l'arrêt de la ligne express 95-04 devant l'Eglise. L'aire sera composée de 11 places de stationnement. Les travaux devraient débuter vers fin 2025.

- L'aire de covoiturage de Saint-Witz : Le projet d'aire de covoiturage de Saint-Witz a pour objectif d'agrandir le parking existant de Saint-Witz située le long de la A1 à hauteur de la barrière de péage avec 37 places supplémentaires.

▪ Les projets de covoiturage d'Ile-De-France-Mobilité sur le territoire valdoisien

Le Département accompagne IDFM notamment pour la sélection des lignes de covoiturage les plus pertinentes sur le territoire du Val d'Oise.

Dans ce cadre un marché sur les lignes de covoiturage a été notifié en 2024. Le Département du Val d'Oise a proposé les corridors les plus pertinents :

LIGNES RETENUES : CD95		
✓ Lignes retenues à réaliser en priorité		
Origine	Destination	via
Cergy	Ermont	Herblay (antenne) ; Franconville
Magry-en-Vexin	Cergy	
L'Isle Adam	Cergy	
Sarcelles	Roissy CDG	N104 (Villiers-le-Bel, Goussainville)
✓ Lignes retenues à réaliser dans un second temps		
Origine	Destination	via
Fosses	Roissy CDG	Aire de Saint Witz
Sevran-Livry	Villiers-le-Bel (via Gonesse)	

Une première phase d'études, regroupant 25 corridors, permettra d'identifier les lignes à fort potentiel afin de lancer des études d'opportunité.

IDFM a pour objectif de développer 9 lignes supplémentaires à partir du deuxième semestre 2026.

Au-delà un marché sur le covoiturage planifié a été notifié en 2025, pour une opérationnalité début 2026. L'opérateur retenu pour ce marché est la société Karos France, qui devra fournir et opérer une application intégrée à l'écosystème et à la charte graphique d'IDFM

Le plan de mobilité employeur des sites centraux du Conseil départemental du Val d'Oise 2025 :

Le nouveau PDME 2024-2027 a été approuvé par l'Assemblée départementale le 14 février 2025.

Les objectifs du PDME d'ici 2027 sont de :

- Doubler la pratique du vélo pour atteindre 10 % de part modale (contre 5 % en 2022) ;
- Tripler le recours au covoiturage (6% contre 2 % en 2022) ;
- Réduire significativement l'utilisation de la voiture pour la rendre la plus occasionnelle possible.

Le Plan d'actions comprend 4 axes :

- Informer et sensibiliser les agents : événements, accompagnement au changement ;
- Faciliter l'usage des modes actifs : services vélo, aménagements pour la sécurité et le confort des cyclistes, formation ;
- Encourager le covoiturage : stationnements dédiés, mise en relation ;
- Développer des incitations financières : fonds de mobilité durable, vélos de fonction, achats groupés.

En 2024, 78 agents ont bénéficié la première campagne du fonds de mobilité durable (64 vélo, 5 covoiturage, 6 EDPM, 3 mixte) (50 situés sur site Palette et Campus), et le Conseil départemental a obtenu le label argent Objectif Pro vélo, valorisant une stratégie vélo ambitieuse, sur le site de l'Hôtel du Département.

En 2025 les actions prévues sont notamment :

- Création d'un espace dédié aux mobilités alternatives sur l'intranet et développement du Conseil en mobilité pour les agents
- La création de nouveaux stationnements vélo et services prévus sur les sites
- La mise en place d'enquêtes régulières auprès des agents cyclistes et des covoitureurs afin de favoriser une démarche d'amélioration continue basée sur leurs retours d'expérience
- L'organisation d'événements annuels « Mai à vélo » : atelier réparation vélo, atelier apprendre à réparer un vélo, bon pour aller réparer son vélo, atelier sensibilisation aux risques routiers à vélo en VR, balade à vélo
- L'organisation d'un événement autour du covoiturage pendant la vingtaine du Développement durable
- L'aménagement de places de stationnement pour les covoitureurs sur le site de l'Hôtel du Département

L'électromobilité :

Le Département déploie une flotte captive de véhicules en autopartage. En 2025, sur les 350 véhicules de cette flotte, 42 sont électriques et 19 sont hybrides.

La proportion de véhicules électriques a vocation à croître rapidement au cours des prochaines années. Pour ce faire, le Département déploie des infrastructures de recharge en propre. A titre d'exemple, 40 nouveaux points de charge ont été installés à l'Hôtel du Département en 2025.

Au-delà, le Département soutient les initiatives locales contribuant à la structuration d'un réseau d'infrastructures de recharge publique en Val d'Oise. Le Département a ainsi financé le SDEVO pour l'installation de 160 bornes de charge à hauteur de 1 342 000 € en 2023 et le SIGEIF pour l'installation de 248 bornes de charge à hauteur de 1 265 000 € en 2024.

5.2 Actions d'amélioration de la connaissance et de sensibilisation de la population :

Surveillance des zones de bruit :

Après la mise en service de tronçon routier ou de la mise en place d'équipements de protection phonique, le Département vérifie les niveaux sonores afin de s'assurer du respect des seuils réglementaires.

Entre 2023-2024, plusieurs campagnes de mesures acoustiques ont été réalisées en façade d'habitations afin d'identifier les points noirs de bruit :

RD 14 Franconville / Montigny-lès-Cormeilles / Saint Gratien / Villeneuve-Saint-Martin-Ableiges

RD 84 Arnouville-Lès-Gonesse / Garges-lès-Gonesse

RD 308 Bezons

RD 392 Corneilles-en-Parisis / La Frette-sur-Seine / Montigny-lès-Cormeilles

RD 502 Saint Leu la Forêt

RD 915 Frémécourt

RD 922 Mériel

RD 928 Deuil-la-Barre / Soisy sous Montmorency / Enghien-les-Bains / Eaubonne

RD 983 Charmont

Le suivi des plaintes de riverains :

Le Département reçoit des plaintes transmises par des particuliers ou par l'intermédiaire d'élus. La recevabilité est examinée vis-à-vis des règles d'intervention de la politique pour ensuite enclencher des études de protection. Les principaux critères de prise en considération d'une action à mener sont :

- trafic supérieur à 5 000 véhicules/jour ;
- niveau de bruit en façade sur la période 6h – 22h supérieur à :
 - 65 dB(A) pour les habitations ;
 - 60 dB(A) pour les établissements scolaires ou de santé ;
- antériorité du bâti à la date de classement des voies sonores dans les documents d'urbanisme.

Durant les dix dernières années, 15 études ont été menées suite à des plaintes de riverains concernant le bruit des routes départementales. Elles ont consisté à la réalisation de mesures acoustiques en façade des habitations concernées, afin de vérifier si les seuils réglementaires sont dépassés.

Partenariat du Département avec Bruitparif :

Le Conseil départemental du Val d'Oise est adhérent et financeur de l'association Bruitparif, centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île-de-France. Bruitparif a pour mission d'évaluer la gêne sonore, de développer la connaissance et la diffusion d'informations en la matière, ainsi que d'élaborer des indicateurs de suivi du bruit généré par différentes sources à l'échelle régionale

Participation du Département à la lutte contre les nuisances sonores :

- Les nuisances aériennes :

Etant membre permanent de la Commission Consultative Environnement (CCE) de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, le Département reste attentif aux projets en cours et à venir. Le territoire du Val d'Oise est exposé aux nuisances aéroportuaires, ce qui a conduit le Département à s'intéresser, au-delà du droit, aux informations et décisions qui les impactent. Ainsi, le Département demande :

- L'accès aux documents administratifs auxquels il était en droit de prétendre ;
- Une révision du Plan de Gêne Sonore (PGS) de Roissy-Charles de Gaulle ;
- L'association à la gouvernance aéroportuaire ;
- La prise en compte du règlement européen sur « l'approche équilibrée », et la mise en œuvre des procédures opérationnelles d'atténuation du bruit.

Cette attention a fait l'objet de délibérations, d'auditions, de courriers (à la DGAC, l'ACNUSA, dont le Département avait soutenu la création), de réponses aux groupes de travail parlementaires sur le sujet, de cahier d'acteurs, dans le cadre de débats publics.

L'attention portée par le Département aux nuisances aéroportuaires est éclairée par le réseau de mesures du bruit aérien SURVOL, développé par Bruitparif. Il comprend 12 stations de mesure dans le Val d'Oise, auquel le Conseil départemental a contribué financièrement, conformément à une délibération du 12 novembre 2012.

Commune	Bruit dominant	Nombre de capteurs	Contexte	Date d'entrée
Beauchamp	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	01/12/2015
Chaumontel	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	24/10/2012
Ecouen	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	01/09/2018
Enghien-les-Bains	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	mars-14
Gonesse	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	01/10/2011
Neuville-sur-Oise	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	01/12/2016
Saint-Brice-sous-Forêt	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	01/09/2011
Saint-Martin du Tertre	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	31/05/2011
Saint-Prix	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	07/03/2011
Sannois	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	03/06/2011
Bonneuil-en-France	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	06/09/2023
Garges-lès-Gonesse	aéronefs	1	Projet SURVOL (Paris-CDG)	08/06/2018

L'ensemble des résultats des mesures du réseau SURVOL est consultable sur le site de Bruitparif.

- Les nuisances du réseau ferré :

Dans le cadre du projet de développement du fret sur la ligne Serqueux-Gisors, des mesures d'exposition au bruit des riverains de la ligne J (Gisors-Paris) ont été réalisées par Bruitparif pour établir un état initial des niveaux sonores de la ligne ferroviaire existante

Commune	Bruit dominant	Contexte	Date des mesures
Chars	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015
Ableiges	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015
Osny	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015
Eragny-sur-Oise	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015
Herblay	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015
Cormeilles-en P.	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015
Gonesse	ferré	E.I. projet Serqueux-Gisors	11/11/2015 - 14/12/2015

Le rapport complet des mesures acoustiques réalisées dans le cadre de l'état initial du projet de développement du fret sur la ligne Serqueux-Gisors est consultable sur le site de Bruitparif.

Aujourd'hui, sur la base de ce travail conduit par Bruitparif à la demande du Conseil départemental, un observatoire dédié à cette ligne ferroviaire a été institué par Mr le Préfet du Val d'Oise, et deux stations de mesures fixes ont été implantées à Herblay-sur Seine et Chars.

- Actions d'information et de sensibilisation à destination du public scolaire :

Depuis fin 2015 en Val d'Oise, le jeune public est sensibilisé aux risques auditifs liés à l'écoute de musiques amplifiées, par l'intermédiaire de la mallette pédagogique « Kiwi ? » de l'association Bruitparif. Contenant 20 tablettes utilisées comme support de contenus pédagogiques, la mallette est également un outil de recueil de données d'exposition aux loisirs musicaux. Les séances de sensibilisation faites avec la mallette « Kiwi ? » peuvent être animées par les enseignants directement ou par des animateurs, des infirmières scolaires, etc. Depuis fin 2015, la mallette « Kiwi ? » a été réservée 50 fois par des établissements scolaires, collèges et lycées.

En complément de la mallette « Kiwi ? », le Conseil départemental met à disposition des établissements scolaires et collectivités territoriales, qui le souhaitent, une exposition et des animations sur le thème du bruit et ambiances sonores. Entre 2018 et 2024, 4 collèges, 3 lycées et 3 collectivités territoriales ont emprunté cette exposition et bénéficié de prestations d'animation sur le bruit.

PROJET

6 PARTIE 5 : PROGRAMME D' ACTIONS PREVUES PAR LE DEPARTEMENT POUR LES 5 ANNEES A VENIR

6.1 Interventions programmées sur le réseau routier départemental

6.1.1 Le renouvellement des couches de roulement et la mise en œuvre d'enrobés phoniques

Le Département est accompagné par le CEREMA depuis 2019 afin d'optimiser son budget d'entretien et de réparation du patrimoine routier tout en conservant un bon niveau de service (qualité des couches de roulement et périodicité de renouvellement).

Les analyses croisées des opérations de renouvellement et l'auscultation de la qualité de l'état des structures et des couches de roulement permettront au Département d'ajuster sa stratégie de renouvellement des couches d'usure. Un haut niveau de service sera retenu dans les zones de bruit prioritaires et les Points Noirs Bruits.

Les programmes annuels de renouvellement des couches de roulement seront orientés vers les zones prioritaires de bruit, en particulier sur les secteurs suivants : D 125 Montmorency / D 14 Magny-en-Vexin / D 317 Louvres / D 392 Montigny-lès-Cormeilles / D 411 Herblay-sur-Seine.

6.1.2 L'usage des enrobés phoniques ou peu bruyants

Des revêtements poreux de type Béton Bitumineux Drainant ont été testés dans le passé en milieu urbain. Avec un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) lors de leur mise en œuvre, les phénomènes de colmatage réduisent considérablement ce bénéfice en zone urbaine. Ce phénomène est lié à la faible vitesse des véhicules, qui ne peuvent assurer l'auto-entretien de la couche poreuse.

Le Département a utilisé entre les années 2000 et 2009 d'autres types de structures de chaussée à faible bruit, comme les Bétons Bitumineux à couche Très Mince à faible granularité (BBTM /06). Cependant, les limites de gains sont rapidement apparues du fait de l'usure précoce des couches minces.

Les revêtements poreux de type Béton Bitumineux Drainant demeurent pertinents sur des voies à vitesse élevée (plus de 50 km/h), car ils permettent un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état. Le coût initial de ces revêtements est élevé, leur entretien peut être onéreux et les travaux de réfection, environ tous les 7 ans, sont une gêne et une source d'insécurité.

Pour les voies à vitesse réduite (50km/h) des enrobés minces (0/6) de dernière génération concilient une performance de réduction phonique, une adhérence élevée, une bonne tenue à l'orniérage, un drainage efficace de la surface, et un aspect homogène.

Afin de concilier résistance dans le temps et gain acoustique, de nouveaux enrobés en bitume-époxy et couche de roulement à base d'enduit hydraulique fibré gravillonné (EHFG) ont été créés. Une méthodologie de labellisation des routes vis-à-vis de leur cycle de vie, à l'échelle européenne, devrait permettre de combiner les performances environnementales et techniques de ces nouveaux enrobés.

6.1.3 Les dispositifs d'aide aux communes du Département (2025-2029)

Le Département du Val d'Oise, poursuivra l'accompagnement et le financement des communes pour réaliser des opérations de requalification de voies urbaines, d'abaissement de la vitesse en ville et de sécurisation des usagers.

D'autre part le dispositif mis en œuvre depuis 2020, spécifique à l'aide au développement de l'usage du vélo, contribuera également aux objectifs du PPBE notamment pour :

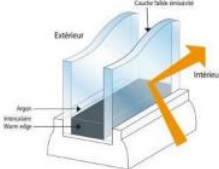
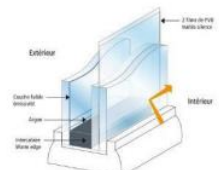
- Renforcer le maillage des itinéraires cyclables utiles aux déplacements de proximité du quotidien (commerces de proximité, établissements d'enseignement, etc.) et en rabattement vers des équipements de transport ;
- Développer les itinéraires et aménagements annexes en faveur des activités de loisirs et tourisme ;
- Développer l'offre de stationnements sécurisés ;
- Favoriser l'implantation d'ateliers de réparation.

6.1.4 L'isolation des bâtiments sensibles par des travaux d'insonorisation de façades

Les informations issues des données cartographiques permettent de localiser les points noirs potentiels de bruit routier. Un traitement sur le bâti pourra être effectué en tenant compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit et du champ d'application de la clause d'antériorité, selon la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres.

La solution de réduction du bruit par isolation de façade permet de pallier aux points faibles de la façade. En revanche, c'est une solution individuelle, n'agissant uniquement sur les logements fenêtres fermées et qui n'apporte pas de solution pour les espaces extérieurs. L'isolation de façade doit apporter un objectif d'isolement minimal aux bruits extérieurs de 30 dB(A) au minimum (pour les logements dont le permis de construire a été déposé après le 1er janvier 1996).

Elle consiste, en règle générale, à remplacer les fenêtres existantes par des fenêtres acoustiques plus performantes. Toutes les fenêtres d'une même pièce doivent être changées afin d'assurer l'homogénéité du traitement. Les fenêtres à double vitrage intégrant des épaisseurs de verre différentes (vitrage asymétrique) permettent d'obtenir des indices d'affaiblissement acoustique compris entre 30 et 35 dB. Il existe également des solutions de triple vitrage ou de double fenêtre pour une efficacité acoustique accrue. Des innovations technologiques existent comme les menuiseries dotées d'un double vitrage qui conserveraient un gain acoustique, même lorsque la fenêtre est entrouverte (châssis coulissant traitant l'ensemble des fréquences entre 80 et 4000 Hertz).

Fenêtre	Epaisseur	Indice d'affaiblissement	
Double vitrage	4(6)4	Rw = 30 dB	
	8(10)8	Rw = 34 dB	
	4(6)6	Rw = 34 dB	
	4(6)10	Rw = 35 dB	
Double vitrage avec feuilleté	8*(12)8	Rw = 40 dB	
	8*(12)10	Rw = 41 dB	
	8*(20)11*	Rw = 47 dB	
	* vitrage feuilleté composé de deux couches de vitrage de 4 ou 5 mm séparées par une couche de résine ou de PVB de 1 mm		

Exemples d'indice d'affaiblissement acoustique de l'ensemble fenêtre + vitrage

Parallèlement au remplacement des fenêtres, il est également important de traiter les autres points faibles de la façade susceptibles de transmettre de manière importante les bruits extérieurs. Ces transmissions parasites peuvent être localisées au niveau des entrées d'airs, des coffres de volets roulants, de la liaison entre maçonnerie et fenêtre, de trous dans la paroi. Traiter les transmissions parasites permet d'obtenir une amélioration du confort sonore perceptible

6.1.5 Budget spécifique attribué à la résorption du bruit dans les zones prioritaires

Afin d'apporter plus de lisibilité sur l'engagement du Département dans la résorption du bruit des routes départementales, il est proposé d'affecter un budget spécifique pour atteindre les objectifs décrits au 3.8.1 et respecter les niveaux sonores maximaux autorisés en mettant en œuvre des actions listées en partie 3.

Ce budget s'établira en moyenne sur une base de 1,5 millions d'euros par an pour la mise en œuvre du PPBE 2026-2029 jusqu'à son échéance.

6.2 Interventions programmées sur le patrimoine bâti du département

L'ensemble du patrimoine bâti propriété du Département (collèges et ensemble des autres bâtiments) sera recensé en distinguant les bâtiments occupés par des personnels ou des locataires. L'analyse croisée de la localisation de ces bâtiments départementaux et des cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports cumulées (transports routiers, ferroviaires et aéroportuaires), permettra de mettre en lumière les établissements prioritaires.

Lors de travaux de restructuration concernant un bâtiment propriété du Département ciblé comme prioritaire, l'aspect acoustique vis à vis du bruit extérieur sera pris en compte, et répondra aux exigences de la réglementation en vigueur (Arrêté du 13 avril 2017 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments existants lors de travaux de rénovation importants).

6.2.1 Budget spécifique attribué pour le traitement du patrimoine bâti du département

Afin d'apporter plus de lisibilité sur l'engagement du Département dans la résorption de l'exposition au bruit de ses bâtiments, il est proposé d'affecter un budget spécifique pour atteindre les objectifs décrits au 3.8.2 et respecter les niveaux sonores maximaux autorisés en mettant en œuvre des actions listées en partie 3.

Ce budget s'établira en moyenne sur une base de 200 000 euros par an pour la mise en œuvre du PPBE 2026-2029 jusqu'à son échéance.

6.3 Protection et mise en valeur des zones de ressourcement

Pour les espaces naturels exposés au bruit des transports, des études sur site de caractérisation de la nuisance, de type QUADMAP, permettront le cas échéant, d'intégrer des mesures d'atténuation du bruit dans leur plan de gestion.

La valorisation de l'ensemble des sites naturels gérés par le Département comme zones de ressourcement, sera recherchée notamment par :

- Des animations « sorties nature » et opérations de communication faisant la promotion de la qualité acoustique des sites, à l'attention du grand public ;
- Le développement de l'usage de matériel d'entretien électrique peu sonore. La régie espaces verts du Département utilisent des taille-haies, tronçonneuses, petites tondeuses électriques et va évaluer l'intérêt d'acquérir des souffleuses et grandes tondeuses électriques. De plus, le marché d'entretien des espaces verts va intégrer le recours à du matériel électrique pour l'élagage et l'abattage d'arbres.



Sortie nature dans le jardin de l'Abbaye de Maubuisson pour des personnes déficientes visuelles



Sortie nature au Bois de Morval de sylvothérapie, gestion du stress, relaxation

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Île de France recense les infrastructures routières correspondant aux :

- zones de fragmentation des corridors biologiques de la trame arborée de priorité 1 ;
- zones de fragmentation des corridors biologiques de la trame bleue de priorité 1 ;
- coupures de réservoirs de biodiversité.

Des études pourront être menées sur l'impact de la nuisance sonore associée à ces infrastructures routières, sur la caractérisation de la fragmentation des corridors ou de la biodiversité des réservoirs traversés.

Ces études pourront porter notamment sur les espaces naturels sensibles départementaux du bois du moulin de Noisemont et du marais de Boissy Mongeroult à proximité d'une coupure de réservoir de biodiversité constituée par la voie ferrée Paris-Gisors dont le trafic est voué à augmenter avec le projet de développement du fret de nuit.

De plus, la contribution potentielle du bruit routier de l'autoroute A16 sur l'utilisation du passage à faune reliant deux réservoirs de biodiversité sur la commune de Maffliers pourra être étudiée.



6.4 Politique de déplacement du département

Favoriser le développement des mobilités douces via le plan vélo :

Dans le contexte de l'évolution actuelle des modes de transports, le Département souhaite renforcer son action en faveur des déplacements à vélo en les rendant plus attractifs, pratiques et plus sécurisés.

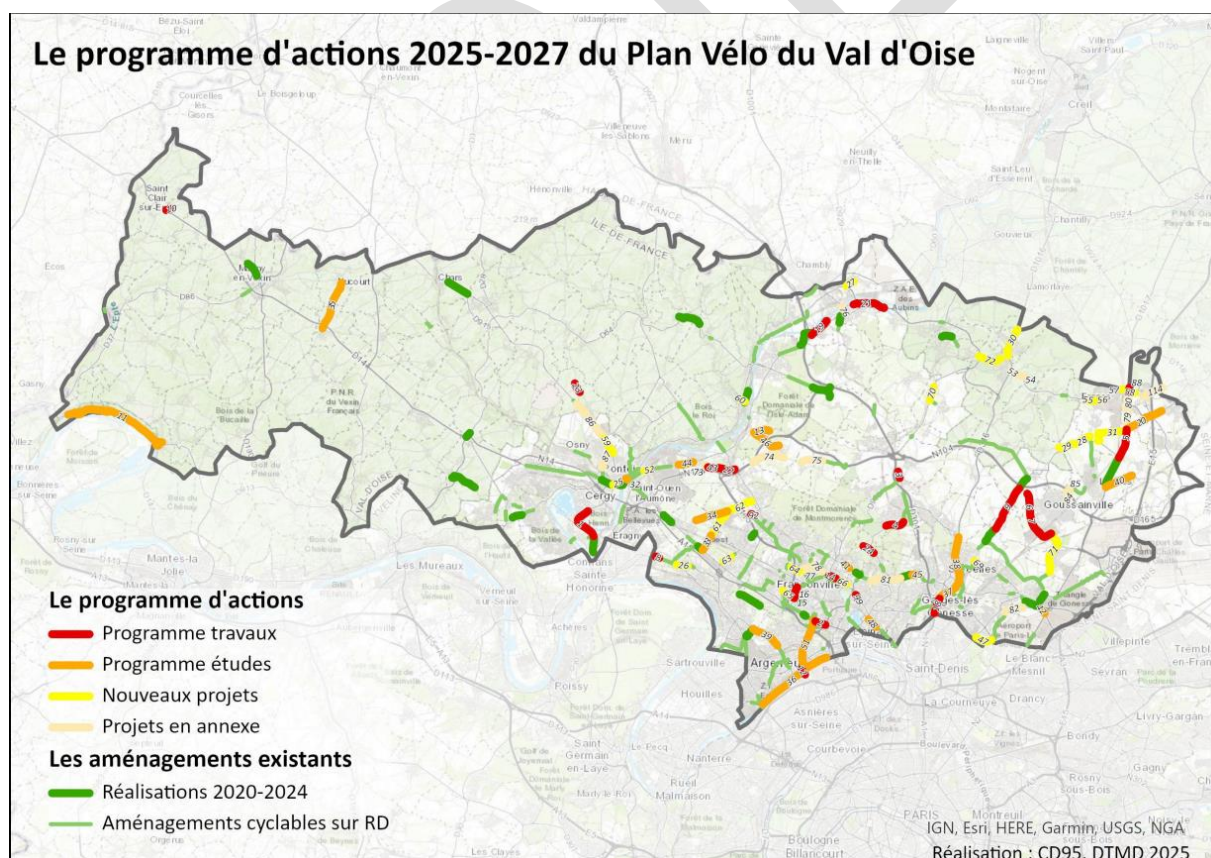
Le programme d'actions 2025-2027

Afin de mettre en œuvre les projets sur l'ensemble du territoire valdoisien, un programme d'actions triennal, sous maîtrise d'ouvrage du Département, a été actualisé le 16 mai 2025. Ce programme triennal définissant les études et les travaux à réaliser par la Direction des Routes Départementales est glissant, il est actualisé chaque année. Ce programme voté par l'assemblée départementale est nécessaire à l'obtention des financements de la Région Île-de-France.

Les intentions et la programmation du Plan Vélo sont ainsi mises à jour au fur et à mesure de l'évolution du planning des projets inscrits, des opportunités et de l'identification de nouveaux besoins.

Les itinéraires inscrits au présent programme d'actions et dont les travaux peuvent être réalisés au cours des trois prochaines années représentent un investissement estimé à 26,850 M€ TTC

Les priorités fixées sont notamment vers les secteurs accidentogènes, ainsi que la desserte des collèges.



Favoriser le développement des mobilités douces via le Plan de Mobilité Employeur (PDME) du Conseil départemental du Val d'Oise

Le PDME sera mis en œuvre d'ici 2027, selon les 4 axes suivants :

Axe 1 : Informer et sensibiliser les agents

- développer un service de conseil en mobilités (faire connaître les services mobilité aux agents, les accompagner dans leur changement de pratique ;
- rendre lisibles les informations/services "mobilités" (guide covoiturage/vélo/TC, proposer des créneaux de conseil en mobilité, vidéos témoignages, tutoriels, articles, outils...) afin d'informer les agents des services existants.

Axe 2 : Faciliter l'usage des modes actifs

- aménager de nouveaux stationnements vélo sur les sites départementaux, en complétant avec l'installation de nouveaux services (casiers, outils de réparation)
- aménager de manière durable le service de prêts de vélos à assistance électrique. Pour les vélos dédiés à la courte durée, en plus des trajets professionnels, permettre leur utilisation pour les trajets effectués pendant la pause déjeuner. Pour les vélos dédiés à la longue durée, initialement prévus pour les trajets domicile-travail, élargir leur usage à tous les déplacements (loisirs notamment, y compris le week-end) ;

Axe 3 : Inciter à l'usage partagé de la voiture

- créer des places de stationnement dédiées aux covoitureurs, afin de rendre cette pratique plus visible ;
- signer la "Charte employeurs en faveur du covoiturage des salariés" de l'Ademe et respecter les engagements (Forfait Mobilités Durables, sensibiliser, évaluer).

Axe 4 : Incitation financière et organisation du travail

- permettre aux agents de s'équiper à moindre frais via des achats groupés et/ou proposer des aides/prêts à taux 0, notamment pour l'acquisition de vélos à assistance électrique ;
- lancer la réflexion de mise à disposition de vélos de fonction ;
- afin d'encourager l'utilisation des modes de transports alternatifs (vélo, covoiturage, trottinettes...) des agents du Département sur leurs déplacements domicile-travail, le Forfait Mobilités Durables a été voté en Assemblée départementale du 15 décembre 2023. Le forfait a été versé pour la première fois en début d'année 2025 au titre des déplacements de l'année 2024.

Les transports à la demande (TAD) :

Lorsque la demande n'est pas suffisante ou non adaptée pour des lignes régulières, un réseau de transport à la demande (TAD) peut être envisagé. Le Val d'Oise compte plusieurs réseaux de TAD :

- Le réseau Filéo : Filéo est un service de transport à la demande à destination des salariés de la plateforme de Roissy. Il permet de rejoindre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et ses zones de fret, 24h/24, 7 jours/7 et 365 jours/an ;
- Lancement d'un plan de transport à la demande notamment sur les territoires ruraux.

Vexin Est : un service de transport à la demande (TAD) a été mis en place dans le Vexin Est (2019) pour assurer un service de rabattement et de desserte locale du territoire. La navette prend en charge un passager à un arrêt de bus de sa commune à un horaire prédéfini et le

dépose à un arrêt de rabattement (depuis/vers Marines Métairie, Oseraie, Pontoise) possédant une correspondance avec les lignes de bus 95-05 ou 95-08 pour se rendre à Cergy-Pontoise.

Vexin Ouest : un service de TAD sur l'ouest du Vexin, en lien avec la restructuration du réseau de bus autour de Magny-en-Vexin, a été mis en place en début d'année 2021. Le principe est de rabattre l'usager sur des points d'intérêt majeur tels que la gare routière de Magny en Vexin, la gare de Mantes-la-Jolie et le centre hospitalier d'Aincourt.

Vallée de Montmorency : un service de TAD Eaubonne-Domont relie, depuis août 2022, la gare de Domont à l'Hôpital d'Eaubonne.

Transformer le réseau routier magistral en réseau multimodal

Les autoroutes, le boulevard périphérique et le reste des voies rapides et structurantes permettent chaque jour à des millions de franciliens de se déplacer. Toutefois, ce réseau est souvent congestionné et provoque des nuisances pour ses usagers et riverains. Penser l'évolution de ce réseau aujourd'hui est essentiel pour améliorer demain son fonctionnement et réduire les nuisances associées. Les collectivités territoriales d'Île de France ont lancé une réflexion globale en 2019, la démarche routes du futur du Grand Paris, sur des projets opérationnels à horizon 2030 et 2050 sur ces axes. Le Département réfléchit donc au développement de voies réservées (bus et covoiturage) pour faciliter la mobilité sur les axes structurants. La Francilienne Roissy-Cergy a été identifiée comme projet pilote.

Le développement de grands projets de transport permettant de mieux relier les polarités du Val d'Oise entre-elles et au reste de l'Île-de-France (actions 2020-2030)

Pour rompre avec la vision radiale du plan transports (banlieue vers Paris) et assurer le développement polycentrique de la Région, il faut conforter les liaisons banlieue-banlieue et garantir l'efficacité des nœuds d'interconnexion au sein du Département.

▪ Bus entre Seine :

Le projet Bus entre Seine vise à améliorer les déplacements des voyageurs sur le territoire, notamment en aménageant des voies bus dédiées. Il permettra de renforcer la régularité des lignes et réduire les temps de trajet entre le pont de Bezons (tramway T2) et les gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Corneilles-en-Parisis (Transilien J). La création de voies réservées aux bus s'accompagnera d'une requalification des espaces publics : itinéraires cyclables, cheminements piétons, aménagements paysagers.

Les études PRO et les travaux sont inscrits au CPER 2023-2027 pour un montant de 162 M€ en euros courants avec un financement du bloc local à hauteur de 30 % du projet (soit 48,6 M€). La mise en service est envisagée à l'horizon 2029.

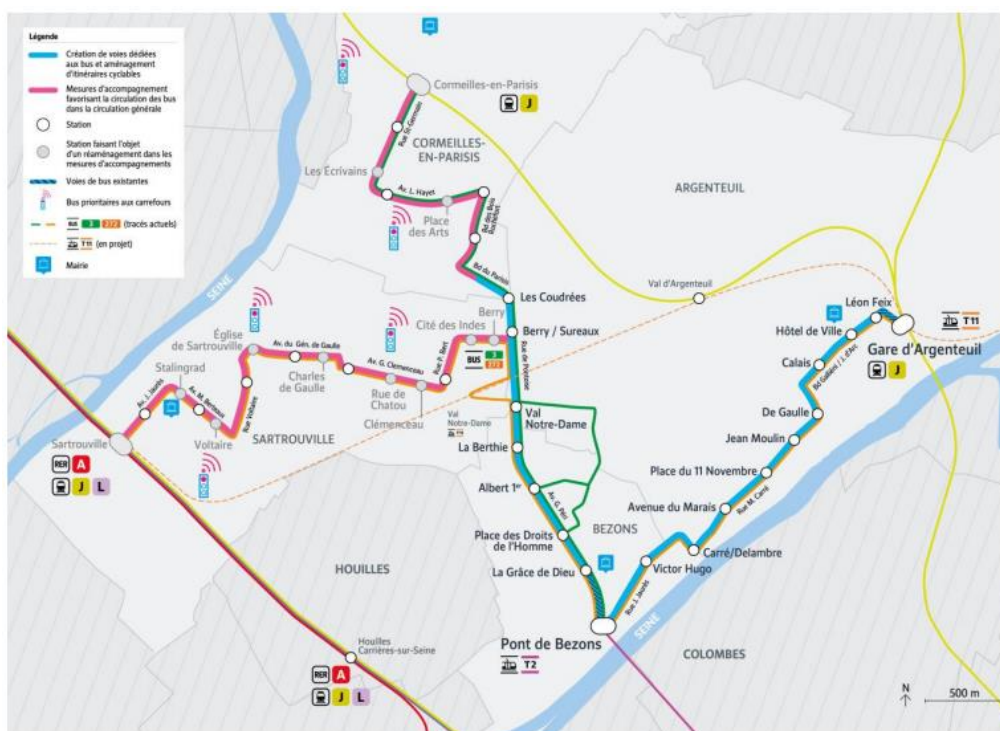


Figure 31 : Carte du projet Bus entre seine

▪ 3 lignes de TCSP Roissy :

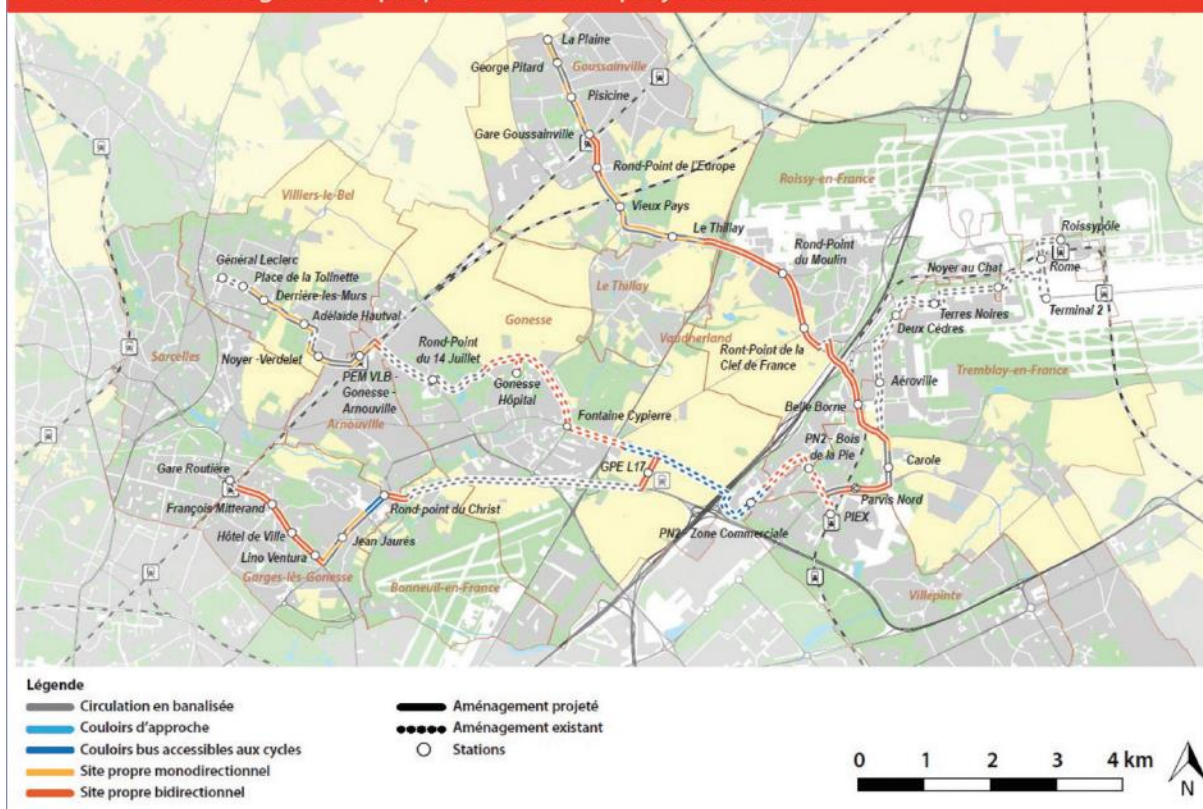
Le Département du Val d'Oise a pris la maîtrise d'ouvrage (déléguée par Ile-de-France mobilités) des études jusqu'à l'enquête publique pour trois lignes de BHNS reliant les villes de l'Est du Val d'Oise aux pôles d'emplois du Grand Roissy :

- Garges-Sarcelles (RER) – Roissypôle via le Triangle de Gonesse et le parc des expositions de Villepinte ;
- Villiers-le-Bel – Roissypôle via le Triangle de Gonesse et le parc des expositions de Villepinte ;
- Goussainville – Parc des expositions de Villepinte.

La mise en place de nouvelles lignes de bus performantes sur le territoire aéroportuaire permettra de renforcer la desserte vers Roissy et d'améliorer l'offre de transport en commun, ainsi que l'accessibilité aux pôles d'emploi, en transport en commun, pour les communes qui ont un faible taux de motorisation.

La mise en service est prévue en 2031.

Tracés et aménagements proposés des trois projets de BHNS



▪ Ligne 17 du Grand Paris Express :

Le Département est très attaché à la bonne réalisation de la ligne 17, seule ligne du Grand Paris Express (GPE) à desservir l'Est du Val d'Oise, et de la réalisation de la gare du Triangle de Gonesse, qui est nécessaire pour connecter l'est du Département aux pôles d'emplois majeurs du territoire aéroportuaire. Cette ligne permettra d'assurer le report modal nécessaire pour décongestionner les autoroutes A1, A3 et A86 saturées et un RER B sous tension. Le calendrier du GPE prévoit une mise en service conjointe du Triangle de Gonesse et du Parc des Expositions en 2028 et la desserte du Mesnil-Amelot en 2030.

▪ Ligne 19 du Grand Paris Express :

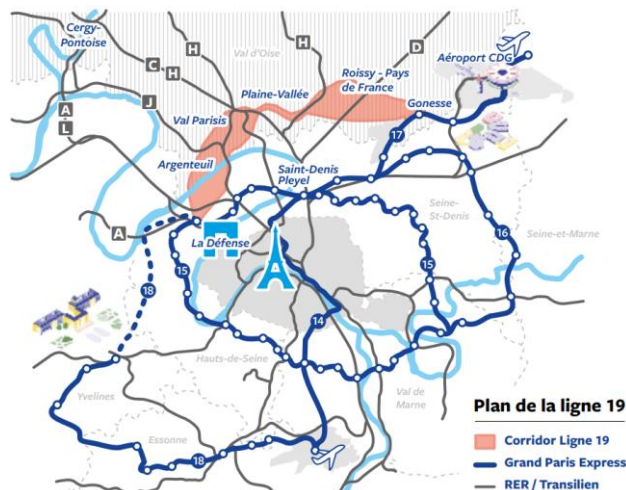
En 2020, le Département du Val d'Oise a engagé une étude exploratoire, dont les conclusions sont claires : la création d'une nouvelle ligne de métro, la ligne 19, est aujourd'hui une nécessité. Cette future ligne relierait l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle au pôle d'affaires international de La Défense. Elle offrirait des connexions avec les lignes 15, 17 et 18 du Grand Paris Express, les lignes des RER B, C, D, E (Eole), les Transiliens, H, J et L, et les tramways T1, T2, T5 ainsi que le futur T11 express prolongé à l'ouest. La Ligne 19 permettrait :

- à 360 000 Valdoisiens de résider à moins de deux kilomètres d'une gare ;
- à plus de 450 000 emplois de devenir accessibles plus facilement par les transports en commun ;
- à tout un territoire de se développer durablement et de devenir plus attractif.

En novembre 2023, le Département du Val d'Oise, avec le soutien essentiel de la Région Île-de-France, a franchi une étape importante en annonçant un financement conjoint des études préalables à la réalisation de cette infrastructure. D'ores et déjà, l'Etat, par l'intermédiaire du Contrat de plan Etat-

Région (CPER), s'est engagé à cofinancer à part égale avec la Région Ile-de-France les dernières études avant travaux.

En mai 2024 le Département a voté le lancement des premières études pour relier Nanterre à Roissy-Charles-de-Gaulle à l'horizon 2040.



Corridor du projet de la ligne 19

- Les interconnexions entre le réseau ferré valdoisien et le métro GPE (Grand Paris Express) :

Le projet vise à construire un arrêt supplémentaire de la ligne H du Transilien en gare de Stade de France Saint-Denis (Pleyel). Il intègre la création d'une 4^{ème} voie du RER D pour en améliorer la robustesse. A date, la ligne H passe en gare sans s'arrêter et poursuit vers son terminus en Gare du Nord. Créer cet arrêt supplémentaire offrirait aux passagers une interconnexion avec les lignes de RER B et D et les quatre lignes du Grand Paris Express (lignes 14, 15, 16 et 17), grâce au Franchissement Urbain de Pleyel (FUP) qui enjambe le faisceau de voies, renforçant la multimodalité du pôle au bénéfice des usagers et d'un accès à la petite couronne sans passer par Paris.

La création de cet arrêt supplémentaire nécessite des travaux conséquents consistant d'une part, à insérer deux quais pour la ligne H au milieu de l'actuel faisceau des RER B et D dont les quais seraient décalés, et d'autre part à poser de nouveaux aiguillages permettant la régulation du trafic en cas de perturbation.

Le Département considère que l'arrêt de la ligne H à Pleyel est essentiel, car le Val-d'Oise est peu desservi par le Grand Paris Express (GPE). L'amélioration des interconnexions avec le GPE, notamment via la ligne H, est donc une priorité, cette ligne constituant une infrastructure clé pour le territoire.

Les études de schéma de principe s'achèveront en 2025 et son financée à hauteur de 670 000 €. Une ligne budgétaire dédiée au projet a été inscrite dans la maquette du CPER 2023-2027, à hauteur de 75 M€. Ce montant doit permettre le financement de la phase Avant-Projet (AVP), de la phase études Projet (PRO) et des premiers travaux. Le Département du Val d'Oise représente seul le bloc local et y participe à hauteur de 15 % (11,25 M€).

- Les tramways express :

Les tramways express (anciennement connus sous le nom de tangentielles) sont des lignes de transports rapides dédiées aux déplacements de banlieue à banlieue. Leur réalisation complète, en cherchant à maximiser le maillage avec les lignes radiales, est un facteur essentiel pour concurrencer l'utilisation de l'automobile en moyenne et grande couronne.

- T11 express ouest :

Bien que ce projet ne soit pas inscrit dans le volet Mobilités du CPER (Contrat de Plan État-Région) 2023-2027, le Département soutiendra l'extension du T11 à l'Ouest, celle-ci étant complémentaire du projet de ligne 19 du métro.

En effet, Le projet T11 Express (initialement Tangentielle Nord) est un projet de tramway express sur 28 km, reliant Sartrouville à Noisy-le-Sec en 34 minutes. Il vise à faciliter la mobilité dans le nord de l'Île-de-France pour environ 185 000 voyageurs quotidiens. Le projet permet des connexions à toute l'Île-de-France grâce aux correspondances avec les cinq RER (A, B, C, D, E), les lignes H et J et les futurs métros 15, 16 et 17.

Des études avant-projet de ces extensions ont été réalisées en 2010-2011, en 2013-2016 et en 2021-2023.

T13 express ouest :

Le Tram 13 Express (T13) est un projet de nouvelle liaison ferroviaire de desserte des pôles structurants de l'Ouest francilien. Il permettra un meilleur accès aux villes et pôles de l'ouest francilien depuis l'agglomération de Cergy. Le projet doit se concrétiser en plusieurs étapes. Le Département a demandé à Île-de-France Mobilités d'engager rapidement les études de la 3^{ème} phase pour le prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise. De premières études ont été inscrites au CPER 2023-2027, et le Département du Val d'Oise s'est engagé à prendre en charge la part du bloc local à hauteur de 30 % au titre des études, estimées à 3 M€. Aucune étude n'a été lancée à ce jour par Île-de-France Mobilités.

6.5 Mise en cohérence des différentes politiques sectorielles en lien avec le bruit : urbanisme, habitat...

Le Conseil départemental n'est pas compétent en matière de planification de l'urbanisme. Toutefois, il apporte son concours notamment dans le cadre des porter à connaissance préalables à l'élaboration des documents d'urbanisme (PLU, SCOT, Charte de PNR...). Il est également consulté dans le cadre de l'élaboration de projets d'aménagement et est mobilisé pour le co-financement de projets locaux (aménagements, bâtiments publics, voiries...).

Dans ce contexte, en matière d'urbanisme, le Conseil départemental continuera à relayer la prise en compte des enjeux liés aux nuisances sonores dans le cadre de ses avis et des informations relayées dans le cadre des porter à connaissance préalables à l'élaboration des documents d'urbanisme, et mobilisera en cas de besoin des expertises techniques, dans le cadre de démarches de concertation sur des grands projets.

Par ailleurs, le Conseil départemental étudiera, dans le cadre de l'application de son guide des aides aux communes, les modalités permettant d'intégrer une analyse de l'impact des projets sur l'exposition au bruit, aux dossiers de demandes de subventions pour certaines opérations de construction ou réhabilitation d'équipements.

6.6 Information et sensibilisation sur le bruit

Partenariat du Département avec Bruitparif :

Le Département maintiendra son adhésion à Bruitparif pour soutenir l'association dans ses différentes missions :

- Observer : le réseau de mesure du bruit routier, ferré ou aérien permet de disposer d'informations sur les niveaux sonores en Val d'Oise ;

- Accompagner : les données de cartographie du bruit et le soutien à l'élaboration des PPBE sont sollicités par le Département dans le cadre de la réalisation et de la mise en œuvre de son propre PPBE ;
- Mobiliser : son rôle d'informateur par la diffusion de données, d'études et d'informations sur l'environnement sonore en Île-de-France est essentiel,

Le Conseil départemental souhaite ainsi poursuivre le déploiement des outils de sensibilisation à l'environnement sonore et ses risques auprès du jeune public, notamment dans le cadre de partenariat avec les collectivités valdoisiennes et les établissements d'enseignement, et notamment :

- Des actions d'information et de sensibilisation menées dans le cadre de la journée nationale de l'audition par des établissements d'enseignement dont des collèges ;
- Des actions de sensibilisation aux risques auditifs en milieu professionnel.

Le Département étudiera également avec Bruitparif les conditions permettant de déployer auprès des collégiens l'animation « Dose le son... Protège ton audition » afin de prendre le relai des démarches de sensibilisation à l'écoute de musique amplifiée déployée jusqu'en 2024 via la mallette « Kiwi ? »

Participation du Département à la lutte contre les nuisances sonores :

- Les nuisances aériennes :

Le Conseil départemental apportera annuellement son soutien financier à Bruitparif et notamment à des études plus spécifiques sur les impacts aéroportuaires.

D'autre part, conformément à sa contribution à la concertation sur les conditions de développement et d'aménagement de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle – CDG 2050, le Conseil départemental poursuivra sa mobilisation pour que les objectifs de réduction de bruit soient plus ambitieux. Le Département souhaite en effet qu'ADP vise des baisses de la forte gêne sonore au moins aussi ambitieuse que les objectifs de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, qui est pilotée par le Préfet de Département, et incite les compagnies aériennes à renouveler plus rapidement leurs flottes d'avions.

Le Département poursuivra également sa mobilisation pour qu'ADP, en partenariat avec l'Etat, les collectivités territoriales et les autres parties prenantes, puisse mettre en œuvre l'approche équilibrée de la gestion de l'aéroport de Roissy (modélisation de l'impact sonore et sanitaire notamment) et améliorer ainsi la qualité de vie des territoires survolés par les avions.

Au-delà des mesures propres aux aéroports et aux compagnies aériennes (utilisation des aéronefs de dernière génération, moins bruyants, optimisation des trajectoires au sol, des procédures d'approche et de décollage, utilisation de pistes préférentielles, plafonnement du nombre de mouvements, ...), il insistera pour que soient mieux prises en compte les externalités négatives subies par les riverains. Il s'agit notamment des règles et contraintes d'urbanisme, de l'information délivrée aux acquéreurs mais aussi du budget dédié aux insonorisations, grâce à la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires. Des contributions compensatoires d'ADP sont attendues pour les projets d'équipements publics ou d'infrastructures de transport des territoires survolés.

D'autre part, le Département se mobilisera pour que le cadre réglementaire définissant les conditions d'éligibilité puisse être revu, afin d'aider davantage les riverains souffrant de la gêne sonore, notamment selon les axes suivants :

- revoir le critère d'éligibilité basé sur la date de construction du logement qui conduit à exclure du dispositif d'aide à l'insonorisation les logements ayant été construits dans le périmètre du plan d'exposition au bruit de 1989 après son entrée en vigueur. En effet, ces logements ont maintenant plus de 30 ans et les matériaux d'isolation sont désormais beaucoup plus performants. Il est regrettable de ne pouvoir en faire bénéficier les riverains qui souffrent du bruit ;

- revoir le critère excluant les logements ayant déjà bénéficié d'une aide à l'insonorisation, quand les travaux afférents ont été réalisés il y a plus de 15 à 20 ans. En effet, comme cité précédemment, les matériaux d'isolation sont plus performants au fil du temps.
- Les nuisances du réseau ferré :

Dans le cadre du développement de la ligne de fret ferré Serqueux-Gisors, les mesures de bruit réalisées par Bruitparif en 2015 sont désormais complétées de deux sites de mesures dans le cadre d'un partenariat avec SNCF Réseau :

Commune	Bruit dominant	Contexte	Date des mesures
Chars	ferré	ligne Serqueux-Gisors	Station permanente
Herblay	ferré	ligne Serqueux-Gisors	Station permanente

Sur cette base, un observatoire du bruit de la ligne Serqueux-Gisors a été créé par Monsieur le Préfet du Val d'Oise qui se réunit annuellement depuis 2021. Il a pour objectif de servir d'instance de dialogue avec les acteurs locaux, notamment les élus des communes traversées par la ligne. Il permet d'exposer les mesures mises en œuvre pour atténuer les nuisances sonores liées à la reprise des circulations des trains de fret sur l'ex-ligne Paris-Dieppe. Cet organe d'échanges vise à suivre l'évolution du bruit ferroviaire dans ce secteur de l'Île-de-France, aborder les aspects techniques du bruit et travailler sur l'adaptation des matériels et la réduction du bruit à la source.

En tant que membre de cet observatoire, le Département restera vigilant aux impacts sonores de cette ligne de fret et aux mesures mise en œuvre pour préserver la qualité de vie des riverains de la voie ferrée.

6.7 Prise en considération de grands projets structurants dans le département

La politique des projets structurants du Département poursuit des objectifs inscrits dans le développement durable :

- participation à la mise en œuvre de la politique de transports et de déplacements, équilibre entre les modes, intermodalité ;
- contribution au développement économique et social ;
- insertion dans l'aménagement du territoire ;
- incidences sur l'environnement et le développement durable.

Les enjeux environnementaux et socio-économiques sont des aspects majeurs des analyses multicritères pour le choix des variantes de tracé en relation avec les collectivités locales, les riverains et l'autorité environnementale. Les études de bruit sont systématiquement conduites selon les articles L571-9 et L571-10 et les articles R571-44 à R571-52 du Code de l'Environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres et la circulaire n° 97-110 du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes.

La liste des projets en cours d'études réglementaires est la suivante :

RD	Commune	Intitulé
RD392 RD14 RD106	Herblay / Montigny-lès-Cormeilles	Réaménagement de la Patte d'Oie d'Herblay
RD14	La Chapelle-en-Vexin	Déviation de la RD14 à La Chapelle-en-Vexin
RD170 RD84 RD125 RD970 RD370 RD10 RD902A RD47		Création de 3 lignes de BHNS du Grand Roissy - Goussainville – Parc des expositions de Villepinte ; - Villiers-le-Bel – Roissypôle via le triangle de Gonesse et le parc des expositions de Villepinte ; - Garges-Sarcelles (RER) – Roissypôle via le Triangle de Gonesse et le parc des expositions de Villepinte.
RD184	Louvres / Goussainville	Création d'un accès au Nord de Goussainville depuis la RN104
RD9 RD10	Marly-la-Ville / Villeron / Saint-Witz	Création d'un barreau routier pour assurer la liaison RD9/RD10
RN1	Montsoult / Maffliers	Requalification de la RN1 et intégration au réseau routier départemental (future RD78)