



# Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE)

## VILLE DE PARMAIN

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

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L572-1 à L572-11, transposant cette directive et ses articles R572-1 et suivants,

Vu l'arrêté interministériel du 4 avril 2006, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,

Vu la délibération N° 2013/08 du 25 février 2013 portant sur l'arrêt des cartes de bruit stratégiques sur le territoire de Parmain,

Vu le plan de prévention du bruit dans l'environnement,

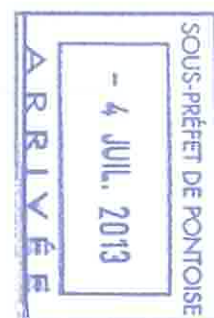
Considérant l'obligation de produire un plan de prévention du bruit dans l'environnement (P.P.B.E.) pour les collectivités Val d'Oisiennes faisant partie de l'agglomération parisienne,

**LE CONSEIL MUNICIPAL a approuvé le 25 juin 2013 le plan de prévention du bruit dans l'environnement PPBE,**

Ville de Parmain



Place Georges Clemenceau  
95620 PARMAIN



**SOMMAIRE**

<b>1. CONTEXTE</b>	<b>3</b>
1.1 Contexte réglementaire	3
1.2 Les autorités compétentes	6
1.3 Pression acoustique	7
1.4 Présentation du territoire	8
1.5 Méthodologie d'élaboration des cartographies de bruit	14
1.6 Méthode d'élaboration du PPBE	15
<b>2. IDENTIFICATION DES ENJEUX</b>	<b>17</b>
2.1 Sources de bruit répertoriées	17
2.2 Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire	19
2.3 Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	41
2.4 Plan d'Occupation des Soils	46
2.5 Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver	53
<b>3. PLAN D' ACTIONS</b>	<b>63</b>
3.1 Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur	63
3.2 Actions sur le bruit routier	67
3.3 Actions d'amélioration des connaissances et de suivi	69
3.4 Suivi du plan d'actions	70
<b>4. PRINCIPALES MESURES DU PPBE</b>	<b>71</b>
<b>5. MESURES DE SUIVI</b>	<b>77</b>
<b>6. GLOSSAIRE</b>	<b>80</b>
<b>7. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>	<b>84</b>
<b>8. RESSOURCES DOCUMENTAIRES</b>	<b>86</b>

## 1. CONTEXTE

### 1.1 Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

L'ambition de la Directive est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

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

Cette directive, transcrite en droit français, donne le cadre et l'occasion d'une prise en compte du bruit par toutes les politiques publiques et vient renforcer la loi cadre de 1992 sur le bruit.

Elle prévoit l'élaboration de deux outils :

- les cartographies stratégiques du bruit (CSB)
- la rédaction des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Les CSB constituent un diagnostic, le PPBE définit un bilan des mesures réalisées et celles anticipées par les autorités compétentes afin de lutter contre des nuisances sonores identifiées notamment grâce aux cartes.

L'objectif des PPBE consiste à :

- Réduire les niveaux de bruit existant
- Prévenir les effets du bruit pouvant être générés à l'avenir par la création de nouvelles infrastructures ou par tout nouveau projet urbain,
- Protéger les zones calmes,

Il en recense les actions déjà effectuées ou en cours et en définit de nouvelles à mettre en place dans les prochaines années.

Jusqu'à présent les démarches de lutte contre les nuisances sonores étaient limitées en donnant des prescriptions propres à chaque source sonore. Avec le PPBE, la Commission Européenne aborde le problème de manière globale et à chaque échelon territorial.

Il en recense les actions déjà effectuées ou en cours et en définit de nouvelles à mettre en place dans les prochaines années.

Au minimum, quatre types de sources de bruit sont considérés dans un PPBE :

- Le bruit routier
- Le bruit aéroportuaire
- Le bruit ferroviaire
- Et le bruit industriel (ICPE: Installation classée pour la Protection de l'Environnement soumise à autorisation).

Ainsi, les unités urbaines de plus de 250 000 habitants – c'est le cas de l'agglomération parisienne – doivent faire l'objet, au titre de la première échéance de la Directive, d'une cartographie stratégique du bruit établie par les autorités compétentes en la matière (l'échéance était fixée au 30 juin 2007) puis d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (l'échéance était fixée au 18 juillet 2008), deux productions à réviser ensuite au minimum tous les 5 ans.



Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires.
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

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

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

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

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

<sup>a</sup>PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

\*EPCIS : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

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

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

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

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

La réalisation du PPBE s'appuie sur :

- Les éléments de diagnostic découlant de la cartographie stratégique du bruit dans l'environnement,
- Des informations locales complémentaires relatives au bruit disponibles sur l'agglomération et notamment les projets de certaines communes.

Le PPBE comporte à la fois des actions de correction du bruit (isolations de façades), et des actions de prévention du bruit portant sur les domaines d'actions suivants, qui sont de la compétence de l'agglomération ou des communes :

- Planification urbaine
- Déplacements
- Aménagements urbains (voirie, espace public...)
- Études et suivi
- Sensibilisation, communication, concertation
- Autres actions (gestion concertation des plaintes, chantiers verts, chartes...)

Toutefois les actions inscrites au PPBE ne sont pas opposables et n'engagent pas juridiquement les collectivités.

Enfin le PPBE pourra évoluer à l'issue de la concertation publique, mais également tout au long de la phase de mise en œuvre, grâce au travail de la nouvelle « mission bruit » mise en place par la commune.

Les PPBE comme les cartes stratégiques doivent être réexaminés et réactualisés à minima tous les 5 ans.

Après consultation du public, une délibération du Conseil municipal viendra entériner le document final du PPBE, qui tiendra compte, le cas échéant, des avis émis pendant la consultation. Il sera alors transmis au Préfet du Val d'Oise.

## **1.2 Les autorités compétentes**

L'article L. 572-7. du code de l'environnement attribue les compétences pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

### **1.2.1 L'Etat**

Selon l'article 7 du décret n°2006-361, le plan de prévention du bruit dans l'environnement Est arrêté par le représentant de l'Etat dans le département pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national. Il en va de même pour les PPBE des principaux aéroports définis par arrêté du 3 avril 2006.

Pour le bruit ferroviaire, les zones à enjeux font l'objet d'une concertation avec Réseau Ferré de France (RFF), qui a en charge l'identification des Points Noirs du Bruit (PNB) et leur résorption.

Sur le territoire de PARMAN, RFF n'est pour l'instant pas concerné par l'application de la directive Européenne. La directive a fixé dans un premier temps la limite à 60 000 passages de train par an. Toutefois les PPBE relatifs aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel Est supérieur à 30 000 passages de trains devront être publiés en juillet 2013.

Ce sont donc les services de l'état qui doivent réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) concernant les autoroutes, le réseau routier non concédé, le réseau ferré de France et les aéroports.

En tant qu'autorité compétente, le Préfet du Val d'Oise a délégué à la Direction Départementale des Territoires (DDT) la charge de le réaliser en 2010.

### 1.2.2 Le Conseil général

Les PPBE « relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures ». L'article 7 du décret n°2006-361 précise que l'organe délibérant de la collectivité territoriale gestionnaire arrête ces PPBE.

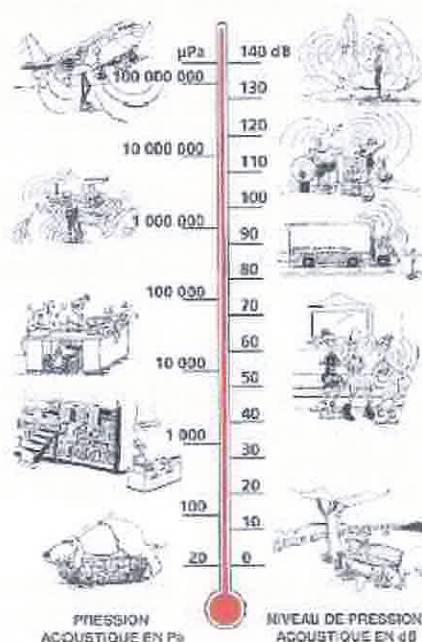
En tant qu'autorité gestionnaire des infrastructures départementales, le Conseil Général du Val d'Oise doit rédiger un PPBE.

### 1.2.3 La communauté de communes de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts et les communes

En tant qu'autorité coordinatrice, la communauté de communes de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts doit élaborer un PPBE intégrant les mesures communales et celles des autres autorités compétentes sur tout son territoire.

## 1.3 Pression acoustique

Dans la réalité, l'échelle de niveaux sonores auxquels nous pouvons être exposés varie de 10 à 140 dB.  
Voici quelques exemples ci-contre :



L'addition des effets sonores ne provoque pas de multiplication automatique, mais une progression linéaire ne dépassant pas 5%, comme le montre le visuel ci-dessous.



Si deux effets sonores de nature ou d'origines différentes sont émis simultanément et si l'un dépasse l'autre d'au moins 10 dB, alors seul le plus puissant devient audible.



## 1.4 Présentation du territoire

### 1.4.1 Situation géographique

Située au centre Nord du département du Val-d'Oise, la commune de PARMAIN se trouve dans la vallée de l'Oise, à l'extrême Est du Vexin français, au confluent du Sausseron et de l'Oise, à dix kilomètres au Nord-est de Pontoise et à trente-cinq kilomètres au Sud de Beauvais. PARMAIN est considérée comme faisant partie de l'aire urbaine de Paris.

Les communes limitrophes de PARMAIN sont, à l'Est, L'Isle-Adam sur la rive gauche de l'Oise et sur ses îles, au Nord Hédouville, avec laquelle la commune n'a pas de liaison routière directe, et Champagne-sur-Oise, à l'Ouest Nesles-la-Vallée et au Sud Valmondois.

Son territoire occupe 920 hectares (9,2 km<sup>2</sup>), ce qui est supérieur à la moyenne du Val-d'Oise (673 hectares, soit 6,73 km<sup>2</sup>). Cependant, la densité de population dans la commune de 573 habitants au km<sup>2</sup> est inférieure à la moyenne du département (887 habitants au km<sup>2</sup>). Elle est toutefois largement supérieure à la moyenne de densité du territoire constituant le Parc naturel régional du Vexin français (132 habitants au km<sup>2</sup>).

En effet, PARMAIN est une des communes les plus peuplées du parc - seules Auvers-sur-Oise, Magny-en-Vexin et Gargenville (Yvelines) comptent plus d'habitants - alors même qu'elle se situe en dessous de la moyenne de population par commune du Val-d'Oise (qui Est de 6 205 habitants). Au sein de son canton, en termes de population, PARMAIN est la commune la plus peuplée derrière son chef-lieu et représente 20 % de la population du canton. En termes de superficie, la commune en couvre 16 %.



Le territoire habité peut se diviser en plusieurs parties :

- Les hameaux de Jouy-le-Comte, de Boulonville et le lieu-dit du *Grand Val* situés au Nord-ouest le long du val du ru de Jouy constituent le cœur historique de l'implantation sur le territoire communal.
- Le quartier de la gare et de la mairie, sur l'Oise, en face de l'île du Prieuré, constitue l'actuel centre-ville développé au XIX<sup>e</sup> siècle grâce à l'arrivée du chemin de fer.
- Les quartiers Sud le long de l'Oise, les Coutures, le Val-d'Oise, sont des zones d'habitation plus récentes qui accueillent le collège de la commune et une petite zone commerçante.
- À l'Ouest du territoire communal, une zone d'habitations dans les bois, limitrophe des habitations de Valmondois, longe la côte des Nazes.

Le reste du territoire de la commune, à l'Ouest et au Nord, sur les relatives hauteurs du plateau du Vexin (la dénivellation entre la zone la plus basse de la commune et la zone la plus élevée atteint tout de même 122 mètres), est constitué de zones boisées (le bois Messier, le bois Gannetin, la croix des Verts) et de cultures ou prairies traversées par des sentiers de randonnée. Au-delà des hameaux historiques au Nord, le territoire se poursuit en pointe jusqu'au bois de la Tour du Lay, comprenant une partie de la forêt départementale du même nom.

#### A/ RELIEF

Le territoire de PARMAIN est à cheval entre la vallée de l'Oise à l'Est et le plateau du Vexin à l'Ouest. Cette caractéristique explique la forte dénivellation observée entre le point le plus bas (24 mètres) et le plus le plus élevé de la commune (146 mètres). À l'Ouest, la limite avec la vallée encaissée du Sausseron (sur la commune de Valmondois) est marquée par la côte des Nazes et la côte d'Orgivaux.

#### B/ HYDROGRAPHIE

Le territoire de PARMAIN longe la rive droite (ou Ouest) de l'Oise sur une distance d'environ 3 km. La rivière y est jalonnée de trois îles, appartenant au territoire de L'Isle-Adam, l'île du Prieuré, occupée jadis par les châteaux successifs des seigneurs de L'Isle-Adam et de PARMAIN, l'île de la Cohue, et l'île de la dérivation, vide de construction, au niveau de laquelle se trouvent un barrage et une écluse sur la rivière. Juste avant son embouchure, le Sausseron marque la limite communale entre PARMAIN et Valmondois au Sud, puis se jette dans l'Oise.

Le territoire communal est aussi traversé par deux petits cours d'eau : le ruisseau du marais de vaux, qui naît à Champagne-sur-Oise, long d'à peine huit cents mètres, qui se jette à PARMAIN dans le ru de Jouy, qui serpente sur trois kilomètres à l'Est des hameaux de Jouy-le-Comte et de Boulonville avant de se jeter dans l'Oise à la limite avec Champagne-sur-Oise, face à L'Isle-Adam. Entre ces deux cours d'eau, avant que le ruisseau ne se jette dans le ru, se trouve un petit plan d'eau.

La commune est alimentée en eau par la station de traitement de Cassan, située à L'Isle-Adam, gérée par la société Lyonnaise des eaux. L'eau potable de PARMAIN est de très bonne qualité bactériologique, contenant peu de nitrates, dure et peu fluorée. L'eau distribuée à PARMAIN est d'origine souterraine.

#### C/ CLIMAT

PARMAIN, comme toute l'Île-de-France, est soumise à un climat océanique dégradé. Il se différencie du climat de Paris *intra-muros* par un écart de température de quelques degrés, particulièrement notable au lever du jour, et qui a tendance à s'accroître au fil des années. Cet écart, de 2° en moyenne mais qui peut atteindre 8° par une nuit claire et un vent faible, s'explique par la densité urbaine qui augmente la température au cœur de l'agglomération. La température moyenne annuelle est de 11 °C, le mois le plus froid est janvier avec +4 °C ; les mois les plus chauds sont juillet et août avec +19 °C (moyenne journalière).

Le territoire communal, tout en longueur, s'étend sur environ 6,5 kilomètres du Nord au Sud mais ne dépasse pas 2 kilomètres en largeur. Il est essentiellement rural (74 %).

L'espace urbain est composé en très grande majorité (85,7 %) d'habitat individuel et d'espaces non construits (parcs, jardins, vacants). Les habitats collectifs ne représentaient en 1999 que 0,1 % de l'espace urbain communal, proportion qui s'inscrit dans une légère tendance à la hausse. Au Sud de la gare, les logements individuels gagnent en superficie à mesure qu'ils s'éloignent de la rivière. Les quartiers résidentiels du quartier du Val-d'Oise et des squares des Arcades comprennent ainsi des logements moins vastes (maisons mitoyennes, jardins de petite taille) que ceux des rues situées à l'Ouest de la route départementale 4, sur les pentes, qui constituent parfois de véritables petits domaines en pierre calcaire du Vexin ou en meulière. Les hameaux de Jouy-le-Comte, de Boulonville et le centre actuel face à L'Isle-Adam comprennent les habitats les plus anciens.

La commune ne possède pas de parcs d'activités ni de zones commerciales d'envergure, celles-ci étant situées dans les communes avoisinantes de L'Isle-Adam ou de Chambly.

### 1.4.2 Voies de communication et transports

#### A/ INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Les voies les plus importantes qui traversent la commune sont deux routes départementales. La route départementale 4, relie PARMAIN à Valmondois et à Champagne-sur-Oise du Nord au Sud. Elle se poursuit au Sud en suivant l'Oise par Valmondois, Butry-sur-Oise et Auvers-sur-Oise jusqu'à Pontoise et au Nord jusqu'à Persan par Champagne-sur-Oise.

La route départementale 64 relie quant à elle PARMAIN à L'Isle-Adam et à Nesles-la-Vallée d'Est en Ouest. Elle se poursuit à l'Est à travers L'Isle-Adam jusqu'à la route nationale 184, juste avant la jonction avec la route nationale 1 et l'autoroute A16, poursuivant néanmoins jusqu'à Presles sous le nom de D64E, et à l'Ouest jusqu'à Marines, au cœur du Vexin français, en traversant, après Nesles-la-Vallée, les communes de Labbeville, Vallangoujard, Epiais-Rhus, Grisy-les-Plâtres et Bréançon.

Par la route, PARMAIN est à 37 kilomètres à l'Ouest de l'aéroport Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, à 16 kilomètres à l'Est de l'aéroport de Pontoise - Corneilles-en-Vexin et à 52 kilomètres au Sud de l'aéroport de Paris Beauvais Tillé.

#### B/TRANSPORTS FERROVIAIRES

La commune est traversée du Nord au Sud par la ligne de chemin de fer à double voie de Pierrelaye à Creil via Valmondois qui suit le cours de l'Oise. Cette ligne est desservie par les trains de la ligne H du Transilien effectuant la liaison entre la gare de Paris-Nord et la gare de Persan-Beaumont via la ligne d'Ermont - Eaubonne à Valmondois, ainsi que par des trains de la même ligne faisant la navette entre la Pontoise et Creil. La gare de L'Isle-Adam - PARMAIN est située sur le territoire communal, face à la mairie. Le temps de parcours vers Paris est 48 minutes en train direct.

Or, hors heures de pointe, tous les trains sont omnibus, et seulement un train par heure se rend directement à Paris. Sinon, un changement en gare de Valmondois est nécessaire. Il est également possible d'emprunter un train direct Paris - Persan-Beaumont (TER Picardie) pour un temps de parcours parfois légèrement inférieur en fonction des correspondances. Le Sud de la commune est plus proche de la gare de Valmondois que de celle de L'Isle-Adam - PARMAIN alors que les habitants des hameaux du Nord peuvent utiliser la gare de Champagne-sur-Oise.

#### C/ TRANSPORTS EN COMMUN

Deux lignes du réseau de bus Busval d'Oise desservent PARMAIN. La ligne 95.07 (Cergy-Préfecture - Église de Jouy-le-Comte) se termine à PARMAIN. Elle est en provenance de Cergy-Préfecture via Pontoise, Auvers-sur-Oise, Butry-sur-Oise et Valmondois (gare) et comprend six arrêts du Sud au Nord sur le territoire de la commune (Collège, Coutures, Arcades, Mairie, Le Verger, Église de Jouy-le-Comte). La ligne 95.16 dans son trajet Vallangoujard - L'Isle-Adam Grand Val marque quant à elle deux arrêts à PARMAIN (Collège, Coutures).

#### D/ CHEMINS DE RANDONNEE

Le territoire communal rural est sillonné de sentiers de randonnées entretenus. Parmi les circuits passant par la commune on peut noter, outre le fameux GR1 :

- le sentier des bruyères
- le sentier du puits fondu
- le sentier de la croix des verts
- le sentier de la rive droite de l'Oise et de la vallée du Sausseron
- le sentier du haut de Champagne
- le sentier du Bois de la Tour du Lay
- le sentier du fond du Valmillon

Les bords de l'Oise au Sud de la commune ont été aménagés pour permettre des promenades le long de la rivière.

Des lignes à haute tension reliant Persan à Pontoise traversent le Nord de la commune, juste au Nord du Grand Val.

#### E - EMISSIONS SONORES

Ces différentes infrastructures terrestres ont un impact relativement limité en termes de pollution sonore à l'exception de la voie ferrée qui est classée de catégorie 2 (élevée) selon la réglementation. La seule voie routière classée (la route départementale 4) est de catégorie 4 (3 sur une courte section au Nord).

Les activités fluviales sur l'Oise sont peu élevées et l'impact sonore en découlant est trop limité pour être utilement intégré.

#### F - LOGEMENT

En 2005, 92,4 % des logements étaient des résidences principales (contre 88 % en 1999), dont 91,2 % des maisons. Ces dernières avaient en 2005 en moyenne 5,1 pièces. En 1999, 27,5 % des logements étaient antérieurs à 1949 et seulement 5,8 % des logements de la commune étaient construits depuis 1990, signe d'un habitat neuf restreint.

Les habitants propriétaires de leur logement représentaient en 1999 78,9 % de la population. Seulement 4,6 % des Parminois étaient locataires de logements HLM (moyenne départementale 25,3 %).

PARMAIN est soumise à l'obligation législative de construction de 20 % de logements sociaux en vertu de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

La population légale de 2006 sans double compte de PARMAIN (population municipale) est établie à 5397 habitants, inférieure à celle estimée en 2005. La population totale, avec double compte, s'élève à 5477 habitants. La population parminoise a ainsi augmenté de 2,32 % entre 1999 et 2009.

## G – RISQUES D'EXPOSITION AU BRUIT

La commune de PARMAIN comporte une typologie de risques d'exposition au bruit assez limitée.

Flanquée à ses limites Est d'un territoire peu habité et composé de zones « vertes » (bois, bosquets, espaces cultivés) à très faible densité urbanisée ou construite, la commune est concentrée en bordure de l'Oise sur son flanc Ouest, en mitoyenneté avec la commune de l'Isle-Adam.

Les infrastructures a priori sources de nuisances sonores sont circonscrites à la voie ferrée en bordure de l'Oise, à quelques ICPE-A dispersés sur le territoire communal, ainsi qu'à deux routes départementales (D64 et D4) qui traversent la commune d'Est en Ouest et du Nord au Sud. Le gabarit de ces voies, surtout en territoire urbain, est réduit et n'autorise pas de vitesse élevée de déplacement, ce qui est peu générateur de bruit hormis ceux liés au roulement.

PARMAIN est par ailleurs éloignée des grandes infrastructures routières (N1 et A16, à l'Ouest de L'Isle-Adam et elles mêmes séparées de cette ville par un massif forestier). Elle est en outre située en dehors des périmètres PGS de Roissy Charles De Gaulle.

## H/ PROJETS ET OBJECTIFS D'AMENAGEMENT

La commune de PARMAIN ne dispose pas de projet d'aménagement susceptible de modifier profondément le visage du territoire communal.

Le principal dossier réside dans la mutation du POS en PLU, la procédure intégrant la réalisation d'un bilan environnemental et d'un PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable). Ce document urbanistique introduira nécessairement des changements dans la politique actuelle d'affectation des sols ainsi que de constructibilité des parcelles. De même, les règles de construction seront aussi modifiées et intégreront les enseignements tirés du présent PPBE.

Dès lors, il est vraisemblable que la répartition actuelle des zones calmes sera changée.



Vue satellite du territoire de Parmain

### 1.5 Méthodologie d'élaboration des cartographies de bruit

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce document. Les cartes de bruit ne sont pas des documents opposables. Les cartes sont exploitées pour établir un diagnostic global ou analyser des scénarii.

Les cartes permettent :

- De localiser les émissions de bruit
- De montrer les dépassements de seuils
- De comparer une situation existante et future
- De reporter les secteurs affectés par le bruit
- De fournir le décompte de populations potentiellement exposées et les bâtiments sensibles

La méthodologie utilisée prend en compte l'exposition des habitations à deux mètres en façade à une hauteur de 4 mètres.

#### 1.5.1 Les points noirs de bruit : définition

Le décompte de populations potentiellement exposées permet de recenser les zones de bruit critique (ZBC) et les Points Noirs de Bruit (PNB).

On considère que des bâtiments sensibles (locaux d'habitations, de santé, d'enseignements) exposés à des niveaux de bruit routiers supérieurs à 62 décibels la nuit et 68 décibels le jour, peuvent constituer des « Point Noirs Bruit » (PNB).

Les Etablissements Sensibles regroupent les établissements d'enseignement et de santé (crèches, centres aérés, écoles maternelles, écoles primaires, collèges, lycées, universités, maisons de retraite, hôpitaux, cliniques...).

### 1.5.2 Les limites de la cartographie du bruit

Cette méthode de calcul induit une surestimation de l'exposition au bruit des populations, d'autant que tous les habitants d'un bâtiment sont associés au niveau de bruit le plus élevé de l'immeuble quelle que soit la façade d'exposition.

En effet, la modélisation a été réalisée à un temps donné (mise à jour tous les 5 ans) et est à relativiser par :

- Des mesures de bruit sur site,
- Le trafic réel
- La prise en compte des traitements réalisés
- Des précisions dans la méthodologie...

A l'issue de ce diagnostic, une analyse plus experte (mesures, modélisations plus fines) permettra de déterminer s'il s'agit effectivement de zones où les niveaux de bruit recommandés sont dépassés ou s'il s'agit de zones potentiellement bruyantes au sens de la méthode cartographique qui est par définition sur-estimative.

## 1.6 Méthode d'élaboration du PPBE

### 1.6.1. Organisation au sein du territoire

La commune de PARMAIN a élaboré le projet de PPBE en recourant aux services d'un cabinet spécialisé. Son rôle dans la gestion du projet a été celui de pilote. Le Cabinet OFARP a eu à charge d'exploiter les données communiquées par la Ville de PARMAIN et de les compléter par d'autres sources d'information et de documentation, en particulier les supports mis en place par Bruitparif.

### 1.6.2. Identification des acteurs

Avant d'établir le PPBE de la commune de PARMAIN, l'OFARP s'est doté d'une bonne connaissance des différents acteurs susceptibles d'être impliqués dans la lutte contre le bruit et a identifié l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

### 1.6.3. Méthode d'identification des enjeux

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

#### 1.6.4 Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

Afin de collecter les informations concernant les PNB routiers et ferrés sur le territoire de PARMAIN, ainsi que les actions passées ou à venir pour les résorber, l'OFARP s'est adressé aux services techniques de l'Etat ainsi que du Conseil général du Val d'Oise pour recueillir les éléments utiles.

#### 1.6.5 Proposition de plan d'actions

Le plan d'action sera axé principalement autour de :

- La réduction du bruit routier communal via des actions de changement de revêtement de chaussée, limitation de la propagation, isolement de façade de bâtiments,
- La délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver,
- La précision des autres axes forts du plan d'actions

#### 1.6.6 Méthode de consultation du public

Ce document ainsi que toutes les cartographies du bruit des grandes infrastructures de transport terrestres sont consultables sur le site Internet de la commune de PARMAIN. Les cartes de bruit ne sont cependant pas toutes reprises dans le présent document.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de PARMAIN est porté à la consultation du public du 14 février 2013 au 15 avril 2013, accompagné d'un registre ouvert en Mairie ainsi que sur le site Internet de la commune.

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

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

#### 1.6.7 Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la commune de PARMAIN, qui sera arrêté par délibération du conseil municipal puis transmis au Préfet du département du Val d'Oise et rendu consultable sur le site Internet de la commune.



Il sera également transmis pour information à Bruitparif afin que celui-ci puisse tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Ile-de-France.

## 2. IDENTIFICATION DES ENJEUX

### 2.1 Sources de bruit répertoriées

Les cartes de bruit produites sont éditées selon deux indices acoustiques de "niveau" ("level" en anglais, symbolisé "L") :

L'indice acoustique nocturne Ln ou Lnight ("n" pour "night" : la nuit en anglais), indice du niveau sonore moyen annuel entre 22h et 6h.

L'indice de la journée de 24h : Lden ("d" pour "day" : le jour, "e" pour "evening" : le soir, "n" pour "night" : la nuit).

Le Lden est un niveau de bruit moyen annuel perçu sur une journée de 24 heures, en incluant des pondérations « pénalisations » pour les périodes de soirée (18h-22h en France) et de nuit (22h-6h en France) ; il n'y a pas de pondération sur la période de jour (6h-18h en France).

L'unité utilisée pour ces indices est le décibel pondéré A, unité logarithmique symbolisée par dB(A).

A PARMAIN, un capteur de bruit principal a été disposé comme l'indique l'extrait de carte ci-dessous. Il était situé en bordure immédiate du réseau ferroviaire ainsi que de la route départementale 4.

Les relevés opérés par ce capteur sur une durée rapportée à 4 heures ont permis d'enregistrer les données suivantes :

- Entre 6h et 18h, soit en période de jour, le trafic compté a indiqué le passage de 2800 véhicules dont 2,2% de poids lourd. Le capteur a mentionné une donnée de 63,3 dB(A) à laquelle est venue se corréler une valeur calculée de 64,2 dB(A). L'écart de moins d'un décibel a permis de valider le résultat, la marge maximale de distorsion étant estimée à 2 décibels.



Localisation du capteur

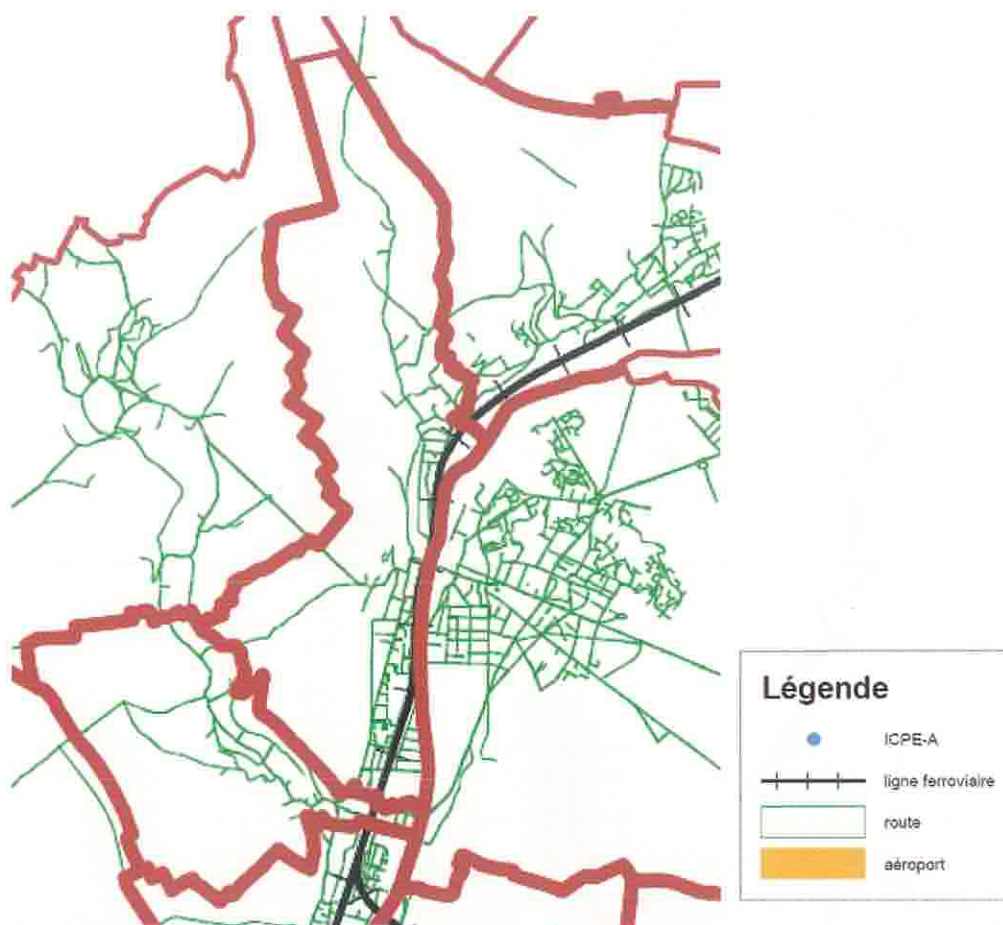
### 2.1.1 Risques d'exposition au bruit

La commune de PARMAIN comporte une typologie de risques d'exposition au bruit assez limitée.

Flanquée à ses limites Ouest d'un territoire peu habité et composé de zones « vertes » (bois, bosquets, espaces cultivés) à très faible densité urbanisée ou construite, la commune Est concentrée en bordure de l'Oise sur son flanc Est, en mitoyenneté avec la commune de l'Isle-Adam.

Les infrastructures a priori sources de nuisances sonores sont circonscrites à la voie ferrée en bordure de l'Oise, à quelques ICPE-A dispersés sur le territoire communal, ainsi qu'à deux routes départementales (D64 et D4) qui traversent la commune d'Est en Ouest et du Nord au Sud. Le gabarit de ces voies, surtout en territoire urbain, est réduit et n'autorise généralement pas de vitesse élevée de déplacement, ce qui est peu générateur de bruit hormis ceux liés au roulement.

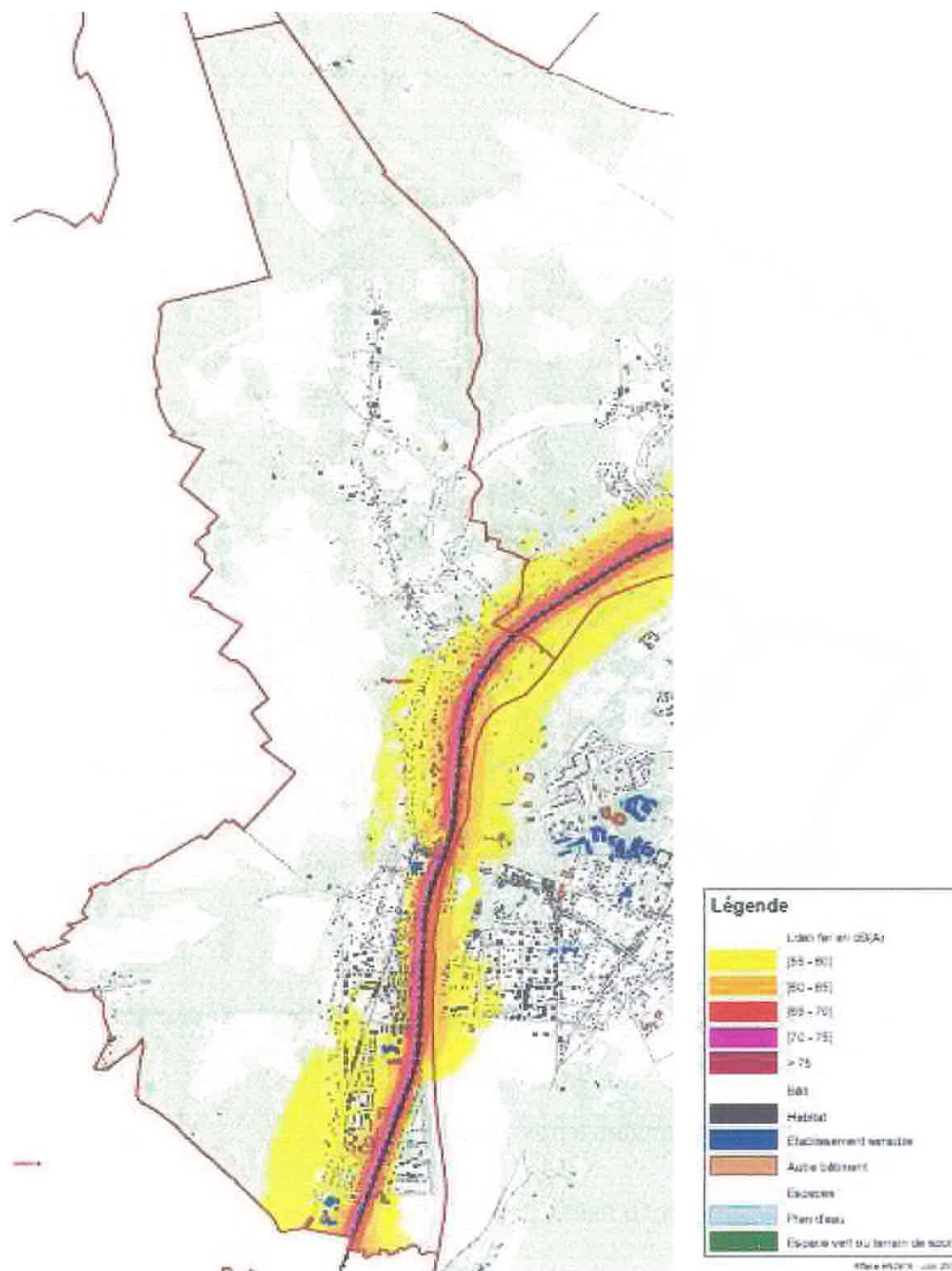
PARMAIN est par ailleurs éloignée des grandes infrastructures routières (N1 et A16, à l'Ouest de l'Isle-Adam et elles-mêmes séparées de cette ville par un massif forestier). Elle est en outre située en dehors des périmètres PGS de Roissy Charles De Gaulle.



## 2.2 Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire

### 2.2.1 Infrastructures ferroviaires

#### A/ RESEAU FERRE JOUR



Les constatations ci-dessus reportées ont été réalisées par périodes climatiques hautement favorables à la dispersion et à la propagation des bruits et des ondes sonores, c'est-à-dire temps clair, pas de précipitations, température douce à élevée, circulation anémométrique d'Est en Ouest.

La réglementation en vigueur définit un plafond de 73 dB(A) en Lden (jour) pour les installations ferroviaires... La carte ci-dessous indique que ce niveau est observable à forte proximité des installations, et qu'aucun établissement sensible ne se trouve dans la zone délicate, étant regroupés dans les emprises inférieures à 60 dB(A).

De même, un habitat relativement restreint peut éventuellement se trouver dans la zone d'impact, peu de parcelles étant exposées.

Voici la fiche de relevé telle que communiquée par la Préfecture.

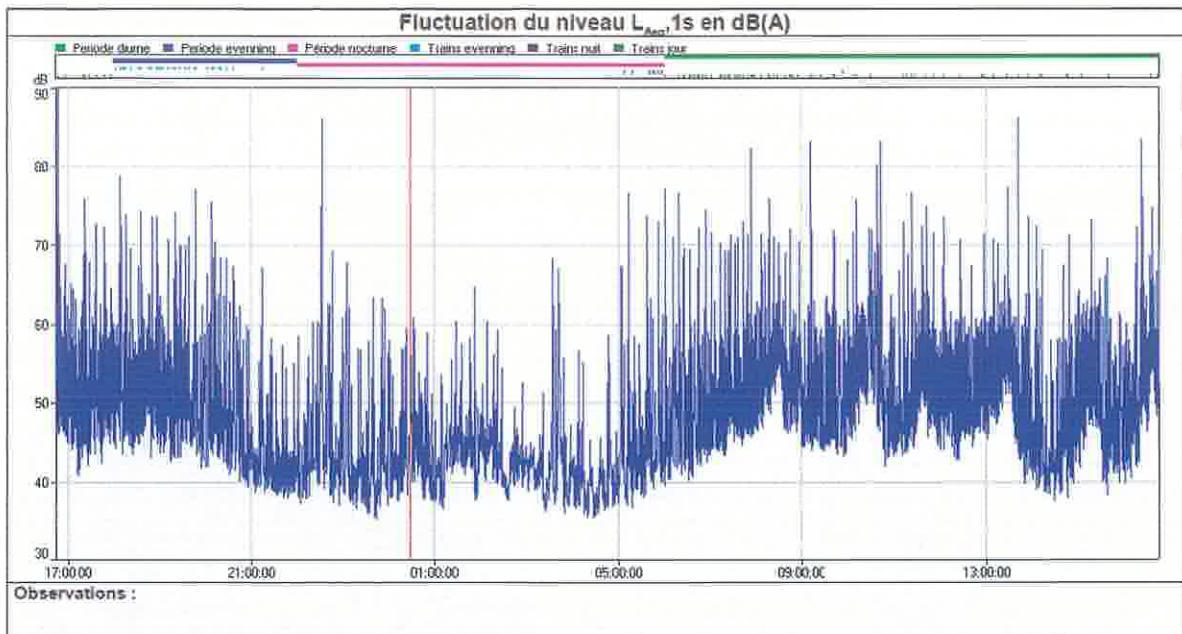
Emplacement du point de mesure		Période de mesurage	
Adresse Allée des Peupliers	Façade : Champ libre : X Hauteur de mesure : 6,5 m	Date : 11 Février 2008 / 12 Février 2008	Heure début : 18h47      Durée : 24h00

Conditions météorologiques								
Période	T moy (°C)	Vent Dir moy		Vent Vitesse moy (m.s <sup>-1</sup> )		Couverture / Rayonnement	Humidité en surface	Codage UITI
6h - 18h	9	N/NE	Portant	3,05	Moyen	fort	sèche	U4 T1 (-)
18h - 22h	3	N/NE	Portant	2,77	Moyen	fort	sèche	U4 T1 (-)
22h - 6h	9	N/NE	Portant	2,77	Moyen	dégagé	sèche	U4 T5 (**)

Localisation	Vue du microphone
	

Observations
Principales origines du bruit : Ferroviaire Trafic fluvial

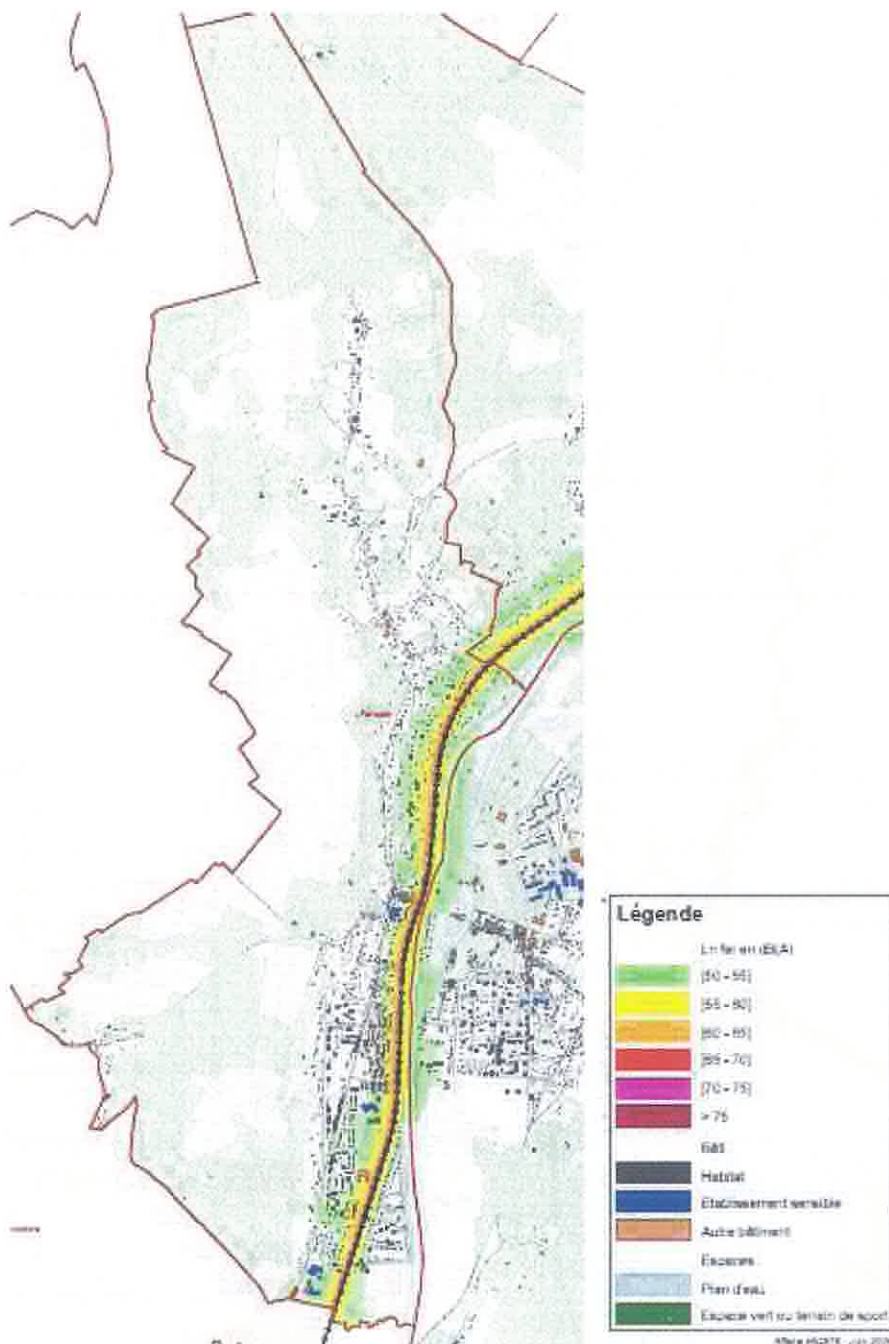
Niveaux sonores équivalents par période de référence en dB(A)				
Source :	Trafic ferroviaire (distance source = 20 m)			
	Période	Global	Ferroviaire	Résiduel
	Jour : 6h-18h	56,6	53,3	53,8
	Soirée: 18h-22h	55,2	48,8	54,0
	Nuit : 22h-6h	52,8	40,4	52,5
	Lden	60,2	52,7	59,3



**Trafics pendant la période de mesures**

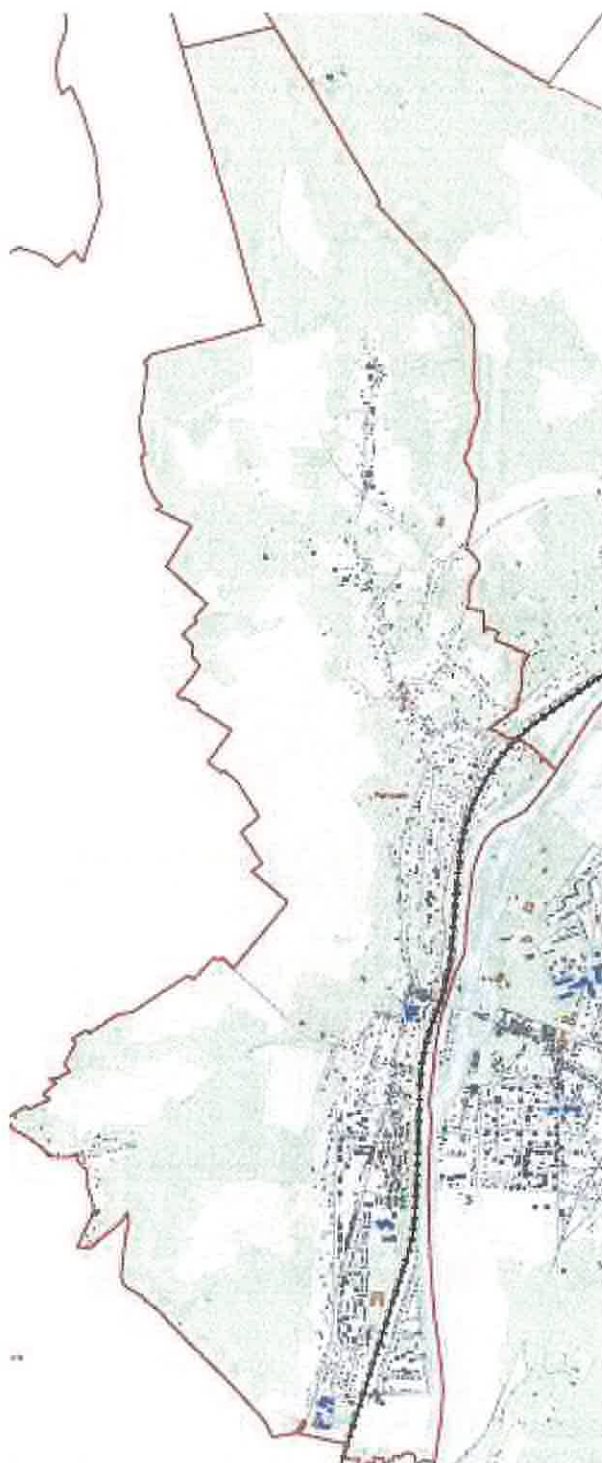
horaires	Ferroviaire
6h00-18h00	76
18h00-22h00	33
22h00-6h00	8

B/ RESEAU FERRE NUIT



De nuit, la norme limite est fixée à 65dB(A), et la cartographie montre clairement que la dispersion et l'exposition au bruit sont encore réduites par rapport aux observations de jour, les parcelles concernées étant encore moins nombreuses.

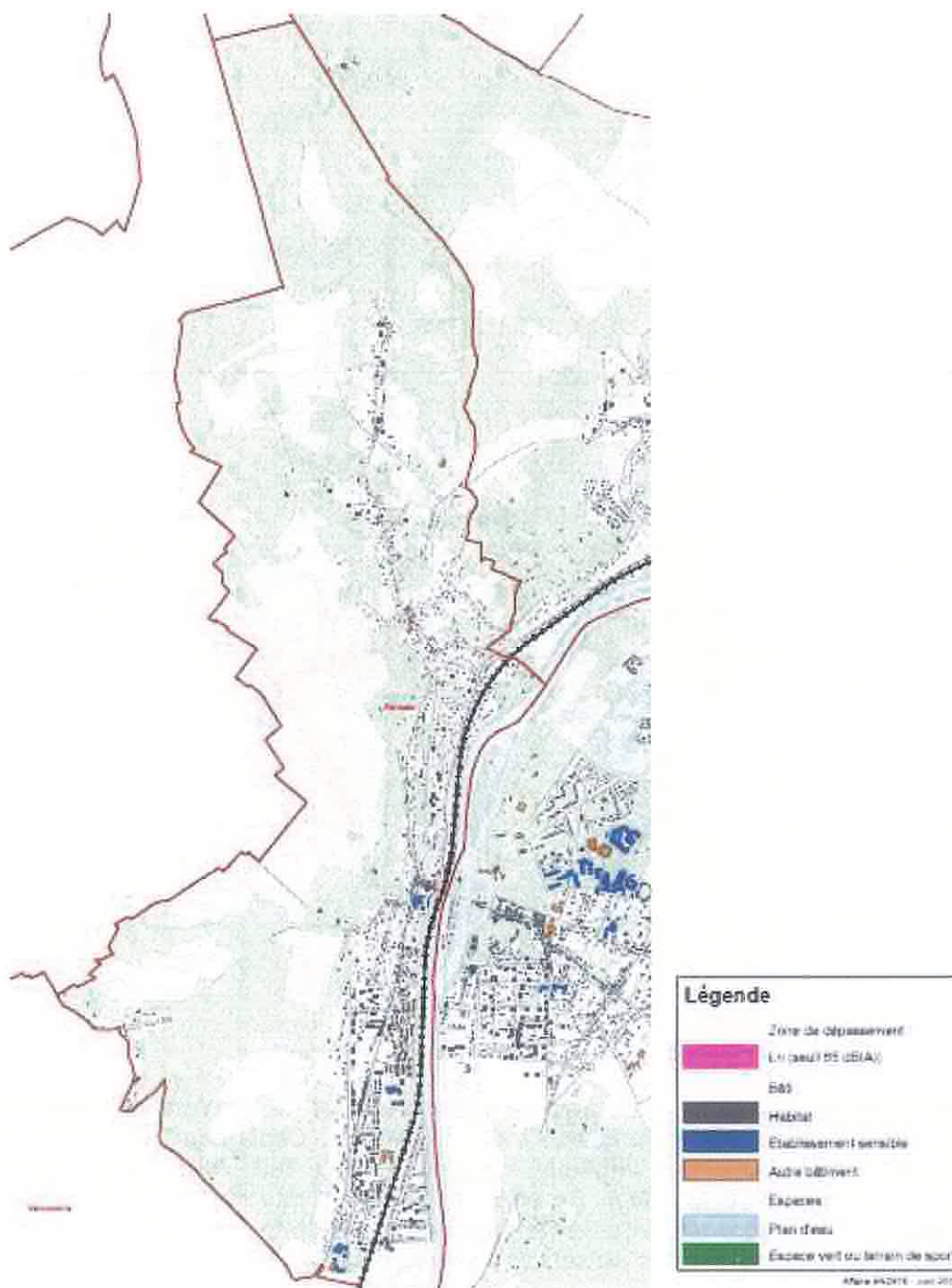
C/ ZONES DE DEPASSEMENT DU SEUIL DE 73dB(A) (ferroviaire) (Lden)





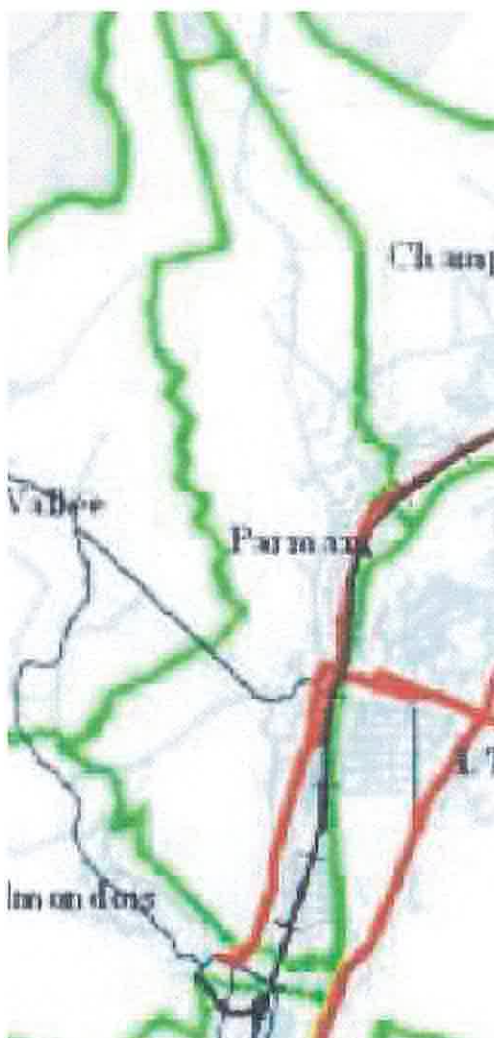
La carte ci-dessus montre que le seuil limite diurne de 73dB(A) Lden n'est dépassé en aucun point limitrophe d'installations ferroviaires sur le territoire de PARMAIN.

D/ ZONES DE DEPASSEMENT DU SEUIL DE 65 dB(A) (ferroviaire) (Ln)



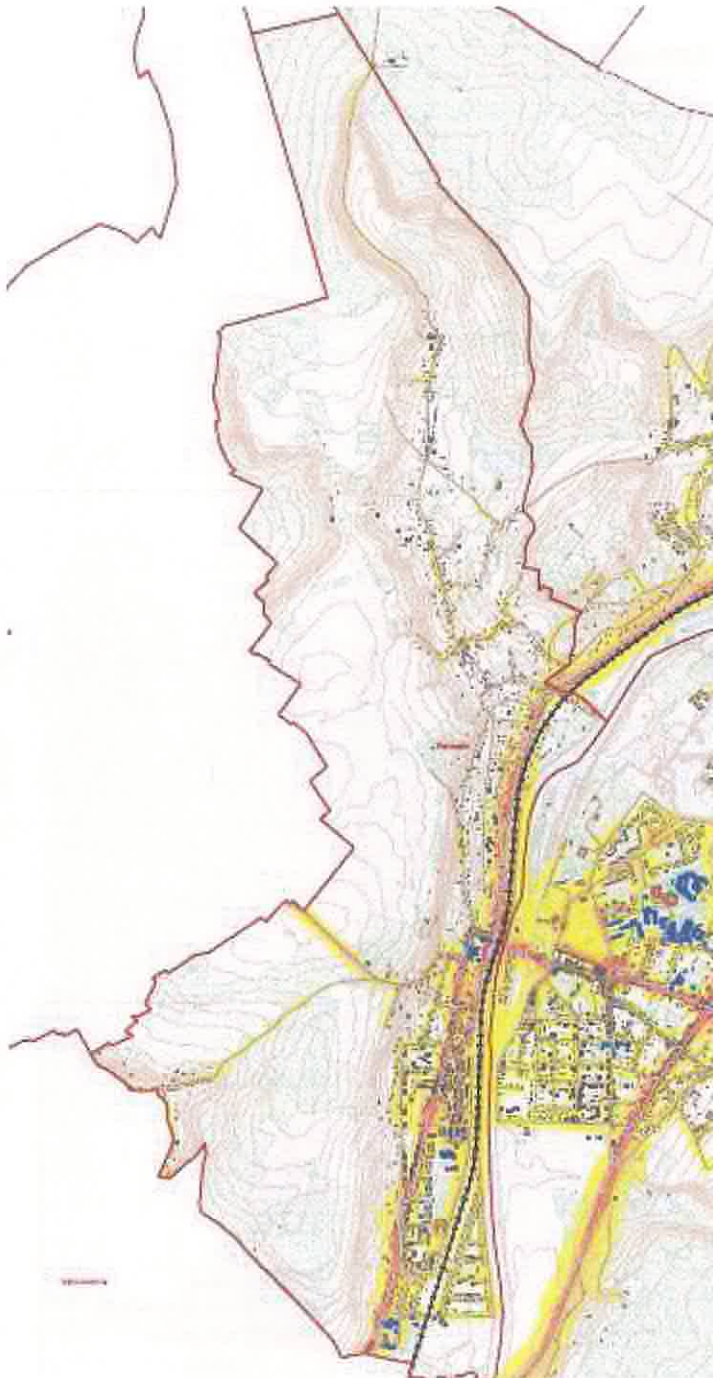
La carte ci-dessus montre que le seuil limite nocturne de 65dB(A) Ln n'est dépassé en aucun point limitrophe d'installations ferroviaires sur le territoire de PARMAIN

### 2.2.2 Infrastructures routières



Cet extrait de carte montre que la route départementale 4, traversant PARMAIN du Nord au Sud, est classée comme axe routier principal. Cependant, son trafic intramuros est modéré, ce qui implique qu'elle n'a pas fait l'objet d'un repérage particulier de la part de la DDEA. En effet, l'application des règles de circulation en agglomération engendre une vitesse de déplacement réduite de la part des véhicules qui l'empruntent, générant des nuisances sonores restreintes.

A/ RESEAU ROUTIER JOUR



**Légende**

- Lignes routes en (SR/A)
- (55 - 60)
- (60 - 65)
- (65 - 70)
- (70 - 75)
- > 75
- 0/01
- Habitat
- Établissement scolaire
- Autre bâtiment
- Écoparc
- Plan d'eau
- Espace vert ou terrain de sport

© Parc de la Haute-Saône - Parc 2016

La norme réglementaire plafond est fixée à 68 dB(A) Lden, et la présente carte indique que la quasi-totalité du territoire parminoïse n'est pas affecté, hormis quelques poches situées essentiellement en bordure de la D4 ainsi que des rues du Maréchal Foch et du Général De Gaulle.

**B/ RESEAU ROUTIER NUIT**

