



Le bonus s'élève à :

10 000 € pour un véhicule neuf émettant jusqu'à 20 g CO<sub>2</sub>/km ;

6 500 € pour véhicule neuf émettant de 21 à 60 g CO<sub>2</sub>/km.

Dans le cadre du programme des Investissements d'Avenir, l'ADEME soutient la mobilité électrique au

travers du déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides.

Pour en savoir plus :

[www.ave-re-france.org](http://www.ave-re-france.org)

[www.developpement-durable.gouv.fr/Mise-en-place-du-nouveau-bonus.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Mise-en-place-du-nouveau-bonus.html)

Mise-en-place-du-nouveau-bonus.html ■

### 1 bâtiment PNBf doit répondre à 3 critères simultanément

- Critère d'antériorité : construction antérieure au 6 octobre 1978.
- Critère d'usage : bâtiments d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale.
- Critère acoustique : exposition moyenne au bruit d'au moins 73 dB (A) le jour et/ou 68 dB (A) la nuit.

## Traitement des PNB ferroviaires : opération de grande ampleur à Noisy-le-Sec et Bondy

*Cinq mille habitants de Noisy-le-Sec et Bondy vivent près de voies SNCF où mille convois ferroviaires circulent quotidiennement... le nœud ferroviaire de Noisy-le-Sec et Bondy (Seine-Saint-Denis) a fait l'objet d'un vaste projet de construction d'écrans acoustiques et de protection de façades. Mardi 9 juin 2015, au terme de deux ans de travaux, ce chantier d'envergure a été inauguré par les différents partenaires du projet. Des gains acoustiques significatifs compris entre 5 et 15 décibels en façade, ont été atteints.*

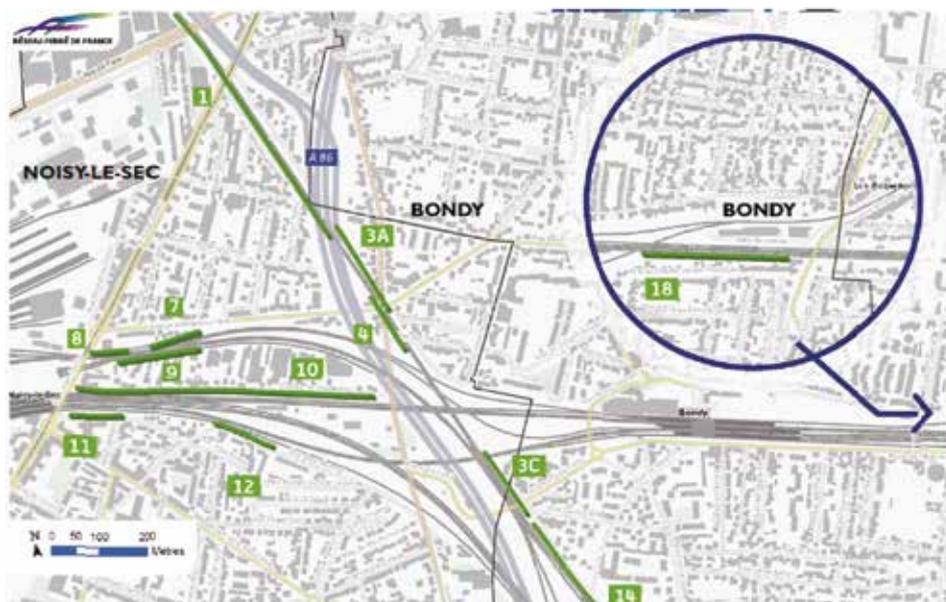
La Seine Saint Denis est un département particulièrement concerné par le bruit des transports. Outre un vaste réseau routier et la présence de deux aéroports (Le Bourget et Paris Charles de Gaulle), elle concentre sur son territoire de nombreuses lignes ferroviaires.

Trains de marchandises, trains de voyageurs, Transilien (RER), TER, Tramway T1 et trains grandes lignes... le secteur de Noisy-le-Sec et de Bondy est au cœur d'une zone dense en transports ferroviaire (+ de 1 000 convois quotidiens). C'est pourquoi la zone urbaine située autour de ce nœud ferroviaire a été retenue comme site pilote Point Noir Bruit ferroviaire (PNBf) (voir encadré 1) en 2001. Une étude acoustique préalable lancée en 2002 a permis de déterminer les niveaux sonores en façades et

d'identifier des dépassements des seuils réglementaires, de jour comme de nuit, dans certains secteurs.

Suite à l'étude préalable, des études complémentaires ont permis de dimensionner les protections acoustiques à mettre en œuvre. Une concertation continue (voir encadré 2) a également été initiée par le maître d'ouvrage afin d'inclure les habitants et les collectivités concernées dans la dynamique du projet.

Des réunions de présentation du projet ont ainsi eu lieu au cours de ses différentes phases. Entre 2010 et 2011, la concertation a permis de présenter





## Transports [Routes/Rail]

le projet issu des dernières études, de recueillir les observations des participants et de définir le programme opérationnel des aménagements.

Au terme de ce programme de travaux d'une ampleur sans précédent (654 logements protégés dont 400 grâce à l'installation de 12 murs antibruit totalisant 3 km de linéaire d'écrans, plus de 750 protections acoustiques de façade), les niveaux sonores ont été abaissés et respectent désormais les objectifs réglementaires de résorption des points noirs bruit ferroviaires. (voir encadré 3).

### La SNCF au plus près des riverains

Afin de limiter l'impact du chantier, SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a mené un effort constant d'information auprès des riverains :

- diffusion de flash infos pour annoncer les travaux ou les déviations, distribués dans les boîtes aux lettres,
- installation de panneaux sur site pour expliquer le projet, les étapes du chantier,
- organisation de visites du chantier ouvertes à tous.

La question de l'insertion paysagère, partagée en phase de concertation, a dicté les choix d'aménagement retenus afin d'assurer une intégration harmonieuse des écrans dans leur environnement.

### Deux solutions ont été combinées

installation de 12 écrans antibruit le long des voies ferrées.

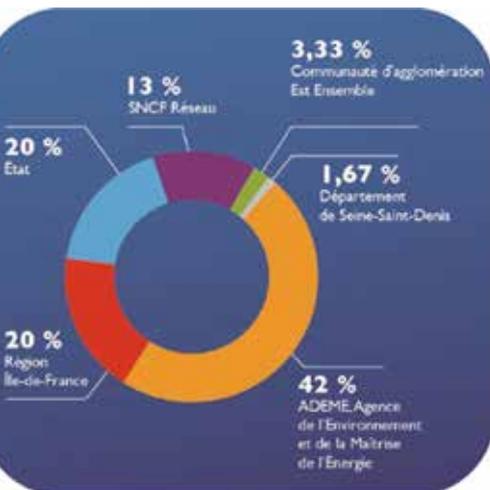
La hauteur des écrans varie de 2 à 4 m et leur longueur de 80 à 630 m, pour un total de 3,155 km.

- Le traitement acoustique de près de 750 ouvertures en façade (fenêtres et bouches d'aération) de bâtiments d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement et d'action sociale.

menée de façon indépendante à tout projet de mobilité ou de rénovation urbaine.

Les 654 propriétaires des logements protégés n'ont rien eu à dépenser puisque le projet a été financé intégralement par un consortium constitué de l'ADEME, de la région Ile-de-France, de l'État, de SNCF Réseau, de la Communauté d'agglomération Est-Ensemble et du Département de Seine-Saint-Denis (voir-ci-contre). Le montant global des travaux, qui atteint 15,877 millions d'euros, est de 30 % inférieur au budget prévisionnel de 23 millions d'euros. ■

Ce projet mené à Noisy-le-Sec et Bondy constitue la plus grande opération de traitement des Points Noirs du Bruit ferroviaire à avoir bénéficié d'un financement public en phase travaux sur le territoire national. Cette opération de résorption est d'ailleurs la première de cette importance à être



Le montant global des travaux, estimé à 15,877 millions d'euros, a été financé par l'ADEME, l'État, la Région Ile-de-France, SNCF Réseau, la Communauté d'agglomération Est ensemble et le Département de Seine-Saint-Denis.

Concernant l'objectif d'amélioration acoustique, conformément à la réglementation en vigueur (circulaire du 25 mai 2004) les niveaux de bruit en façades pour les PNB à traiter doivent être ramenés à 68 dB (A) de jour et 63 dB (A) au maximum, soit une baisse de 5 dB (A) au minimum. Concrètement, pour un écran de 3 mètres de haut, le gain acoustique peut aller jusqu'à 12 décibels en rez-de-chaussée, et être ressenti jusqu'au deuxième étage. Et pour l'isolation acoustique des bâtiments, le gain peut aller jusqu'à 15 décibels.