

Noisy le Roi le 08 juin 2021

Monsieur le Préfet des Yvelines, Mr Jean-Jacques BROT**Copie à l'attention de Mr le Sous-Préfet, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, Mr Etienne DESPLANQUES****Objet : Information des riverains et documentation des nuisances du Plan d'Exposition au Bruit (1985) de l'aérodrome de Saint Cyr en conformité avec la norme européenne Lden****Référence : PPBE Département des Yvelines 3^{ème} échéance 2018-2023**

Monsieur le Préfet

Comme vous le savez, il incombe aux Préfectures d'établir les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement en relation avec les infrastructures nationales : grands axes de circulation routière, aéroports et corridors de circulation aérienne, axes ferroviaires, aux termes des dispositions de l'article L571-10 du Code de l'Environnement.

Cet article stipule expressément que :

"Dans chaque département, le Préfet recense et classe les infrastructures de transports (...) en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments *et les prescriptions techniques de nature à les réduire*"

Dans ce cadre, il vous appartient de faire procéder à l'établissement et à la publication des courbes de niveaux de nuisances sonores attachées au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Saint Cyr *en conformité avec les normes et définitions en vigueur*, et en sus de faire évaluer le degré de mesures appropriées au niveau fin des zones concernées au niveau de l'Urbanisme des communes concernées et en vérifier la bonne application.

Comme vous le savez, la loi 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires a institué une quatrième zone qualifiée en termes de niveau de nuisance sonore autour des aérodromes, dite zone D, et la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a institué pour ce qui concerne les aérodromes et aéroports une nouvelle norme quantifiant les niveaux de nuisance sonore selon une échelle appelée Lden, norme qui remplace l'ancienne norme française dite IP (indice psophique). La Directive 2002/49/CE est entrée en vigueur le 18 juillet 2002.

Cette norme Lden définit un seuil bas au niveau Lden50 (dB(A)) (§2-6) ; cette valeur caractérise désormais le périmètre extérieur de la zone de nuisance sonore dite zone D dont la définition est précisée par l'article R112-3 du Code de l'Urbanisme (zone D d'exposition au bruit caractérisée par des valeurs Lden comprises entre 50dB(Lden) (seuil bas) et, selon les dispositions arrêtées au cas par cas d'aérodrome, une valeur qui se situe entre 55dB(Lden) et 57dB(Lden), et par les articles L112-7 à L112-9 du dit Code de l'Urbanisme (voir en Annexe I).

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Saint Cyr a été adopté en 1985 avec des zones de nuisances sonores A/B/C sur la base de niveaux de référence de trafic de mouvements aériens rappelés en Annexe III et avec des cartes de couverture des niveaux de nuisance sonore en conformité avec cette norme IP (courbe IP75 limite extérieure zone C, voir en Annexe V-1).

Malgré près de 20 années écoulées, vos services n'ont toujours pas fait procéder par la DGAC à la mise à jour des cartes de couverture des niveaux de nuisance sonore des périmètres de zones A/B/C du PEB de cet aérodrome en conformité avec la norme Lden.

L'établissement de la délimitation de la zone D est facultative au titre de l'article L112-7 du Code de l'Environnement pour cet aérodrome ; néanmoins il n'apparaît nulle part que ce statut optionnel relève de votre seule position régaliennne, et sa réalisation doit pouvoir être demandée dans le cadre des CCE instituées pour l'administration concertée des aérodromes et de leurs PEB entre les pouvoirs publics, les utilisateurs, les gestionnaires des aérodromes et les riverains représentés par leurs élus et par des associations représentatives.

En pratique, le périmètre de la zone D est attaché à l'application de normes acoustiques renforcées visant à préserver préventivement l'environnement de vie des habitants qui s'y installent sous couvert des garanties imposées par les permis de construire accordés aux projets, comme il est précisé par la Recommandation 2017 du Conseil National du Bruit (Annexe II).

A partir des éléments d'information existants, notre Association a procédé à une estimation du positionnement de la courbe isophone Lden50 afférente à l'aérodrome de Saint Cyr dans le cadre des hypothèses de trafic de référence du PEB en vigueur de cette infrastructure (1985) (voir Annexe V : hors Corridor Nord ; Annexe VI : Corridor Nord) . Nous avons également examiné les permis de construire délivrés aux promoteurs VINCI et NOUVEAUX CONSTRUCTEURS des ensembles immobiliers dits Le Verger du Roy et Le Clos du Roy.

Cette estimation menée par nos soins conclut que :

-le périmètre de la zone D déborde largement sur la zone urbanisée sud de la ville de NOISY-le-ROI, recouvrant a priori en totalité la zone dite Cornouiller (Le Verger du Roy ; Le Clos du Roy) et la zone dite Montgolfier, et aussi sur celle de la commune de BAILLY, recouvrant la zone dite ZAC de Chaponval, aux deux cas indicativement jusqu'au tracé de la ligne SNCF ex Grande Ceinture/TRAMTRAIN13

-les résidents acquéreurs des immeubles dits Le Verger du Roy (livrés en 2018) et Le Clos du Roi (livraison prévue en 2021 et déjà totalement vendu) n'ont bénéficié d'aucune prescription particulière en matière d'exigence de performance d'isolation des logements qu'ils ont acquis et ont été très vraisemblablement lésés des droits à la qualité de vie que leur reconnaît la Directive 2002/49/CE dans le cadre des nuisances découlant des trafics du PEB en vigueur (1985)

-les futurs résidents acquéreurs du projet d'urbanisation habitat de la zone MONTGOLFIER, en cours de préparation, et prévu à hauteur de 350 à 500 logements (voir document de prospective de la Mairie de Noisy-le Roi), dont semble-t-il 50% de logements sociaux selon les obligations qui semblent imposées de par la déclaration de carence de la commune de NOISY au titre de la loi SRU de 2002, doivent être

dûment garantis de niveau de performance d'isolation acoustique par l'imposition d'une norme de 32dB d'isolation comme la recommande le Conseil National du Bruit dans le permis de construire qui sera délivré au(x) promoteur(s) retenu(s)

Pour lever toute ambiguïté sur la situation réelle de ces zones en cours d'urbanisation, nous demandons donc instamment que vous requériez de la DGAC la réalisation et la publication dans des délais très courts, pour disponibilité lors de la CCE Aéroport Saint Cyr pendant au titre de l'année 2020 écoulée et en tout état de cause de façon suspensive à la délivrance de tout permis de construire sur la zone Montgolfier, de la délimitation précise de la zone D en cohérence avec les valeurs de trafic du PEB en vigueur, adopté en 1985
AC2NB, le Bureau

Or le développement depuis 2015 d'importantes initiatives de développement d'habitat sur la zone sud-ouest des communes de NOISY-le-ROI et de BAILLY expose potentiellement des centaines de logements aux nuisances sonores de niveau zone D générées par l'aéroport de Saint Cyr l'Ecole (ensemble Le Verger du Roy 114 logements livré en avril 2018 ; ensemble Le Clos du Roy 150 logements dont 58 logements sociaux [Conseil Municipal NOISY-le-ROI du 2018-06-04, livraison prévue mi-2021]; projet "Montgolfier" (NOISY-le-ROI) avec des hypothèses allant de 350 à 500 [Etude d'évolution de la sectorisation scolaire 2021-01-20] logements...); projet ZAC de Chaponval (BAILLY) en reconversion de l'établissement industriel actuel

Ces nouveaux résidents et propriétaires doivent se voir garantir depuis le 18 juillet 2002 les protections d'isolation acoustique prévues par la loi pour les nouveaux logements établis dans le périmètre des zones D aéroportuaires si ce périmètre leur est applicable. Soit 32dB recommandés par le Conseil National du Bruit (voir annexe) au lieu des 30dB qui sont établis par défaut par la RT2012.

AC2NB demande au nom des habitants de NOISY et BAILLY actuels et futurs que des cartes conformes à la norme Lden soient produites et que pour la sincérité des informations qui seront obligatoirement délivrées par les propriétaires et bailleurs locatifs de nos communes et par leurs notaires que ces cartes soient établies jusqu'au niveau 50dB Lden, et ce en incluant la situation du corridor NORD qui n'est à ce jour pas couvert du tout par le PEB de 1985 totalement obsolète techniquement

Ces cartes doivent évidemment être établies sur la base des trafics de référence du dit PEB dans sa version en vigueur (1985)

Par ailleurs la loi dite TRANSPORTS n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 prévoit avec entrée en force le 01/06/2020 que le vendeur ou loueur d'un local d'habitation ou mixte ou d'un terrain constructible, devra informer l'acquéreur des éventuelles nuisances sonores qui sont causées par la présence d'aéroport et des voies de circulation aérienne associées à proximité du bien vendu et de leur niveau.

Du fait de la carence de production sous votre responsabilité de cartes de couverture, qui plus est précise parcelle par parcelle, des nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport de Saint Cyr conformes aux définitions, la signification de ces nuisances n'est pas possible par les propriétaires vendeurs ou loueurs. Faute de cette information toutes les transactions de vente et tous les contrats de bail établis à compter du 01/06/2020 notamment sur le Quartier du Parc (partie jouxtant le Corridor Nord sur une largeur d'environ 100m), le Quartier de La Tuilerie, le Quartier de la Tuilerie Bignon, les ensembles Le Clos du Roy et Le Verger du Roy, voire d'autres zones du sud de NOISY-le-ROI le long de la RD307, demain le Quartier Montgolfier (le tout à NOISY-le-ROI), et le Quartier Chaponval à BAILLY pourraient probablement être contestables en justice comme nulles et non avenues par un acquéreur ou un loueur qui s'estimerait à l'usage gêné par les niveaux de bruit générés en particulier par l'usage du Corridor Nord par la circulation aérienne provenant de Saint Cyr, du fait de la non-signalisation partout et du fait de caractéristiques d'isolation acoustique non conforme pour toutes les nouvelles constructions depuis le 18/07/2002.

Notre Association vous a demandé lors de la séance de la CCE de cet aéroport en date du 30/01/2020 l'établissement par la DGAC des courbes de niveaux jusqu'à l'isophone 50dB Lden zone D, en insistant en particulier sur le Corridor Nord.

Demande n°1 : Nous demandons que la prochaine CCE inscrive à son Ordre du Jour un vote sur ce point général de cartographie Lden50 sur la base des trafics du PEB en vigueur (1985) y compris Corridor Nord avec comme objectif une disponibilité au plus tard fin 2021

Demande n°2 : Nous demandons que soit ordonné par vos soins que la situation en regard du niveau Lden50 soit ensuite notifiée parcelle par parcelle aux propriétaires des deux communes de NOISY-le-ROI et BAILLY par les services d'Urbanisme de ces communes avec comme objectif une disponibilité au plus tard fin 2021

Demande n°3 : Nous demandons que les réalisations Le Verger du Roy et Le Clos du Roy soient auditées quant à l'implémentation d'une isolation acoustique effective de 32dB toutes façades s'il s'avère que ces constructions sont bien couvertes par la zone D Lden50 susdite

Demande n°4 : Nous demandons que les réalisations futures envisagées zone Montgolfier (NOISY-le-ROI) et ZAC de Chaponval (BAILLY) fassent l'objet d'une notification d'obligation de respect d'une isolation acoustique effective de 32dB toutes façades s'il s'avère que ces constructions éventuelles sont bien couvertes par la zone D Lden50 susdite

Magali PRABÉL


AC2NB, le Bureau

Copie par courriel : Monsieur le Maire de NOISY-le-ROI. Monsieur le Maire de BAILLY

AC2NB

AC2NB une Association de vigilance et de progrès de l'Environnement de vie, basée dans les Yvelines, créée le 08/11/2013, N° d'enregistrement W783004674, engagée depuis son origine auprès des collectivités locales et des particuliers de la plaine de Versailles en regard des nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport de Saint-Cyr l'Ecole, et depuis plus de trois ans particulièrement engagée pour un développement raisonné des réseaux cellulaires mobiles et de leurs services en général

ANNEXE I

Publication de la zone D, un impératif reconnu par l'Etat (DGAC) de transparence sur le niveau de nuisances sonores vécues par les riverains

Position de la DGAC vis-à-vis de l'intérêt de la détermination de la zone D formulée lors de l'enquête publique relative à la révision du PEB de Chavenay (février 2019)

Quelques observations considèrent que le PEB présente un déséquilibre par la distinction qu'il effectue entre les utilisateurs de l'aérodrome et les riverains.

Il photographie une situation existante (volume d'activité, environnement sonore, horaires de fonctionnement) et future, la caractérise physiquement par un tracé de zones auxquelles correspond une réglementation d'urbanisme.

Le ressenti est que cette réglementation qui s'applique aux communes et en partie aux riverains de l'aérodrome (respect des zones, inconstructibilité et/ou normes de constructions), implique en plus l'acceptation par les riverains d'un certain niveau de nuisances altérant leur vie privée.

Un déséquilibre est perçu dans le fait que le PEB n'introduit aucune contrepartie, en quelque sorte symétrique, de comportement pour les usagers de l'aérodrome (hauteur de vol, trajectoires, horaires, systèmes d'atténuation de bruit, volume du trafic...etc.).

Réponse de la DGAC

Premièrement, il est souhaitable de rappeler qu'un PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes. Il permet de limiter les droits à construire dans des zones de bruit définies autour des aérodromes. Ils ne concernent pas les riverains déjà présents dans ces zones mais limitent l'augmentation de population qui pourrait être soumis aux nuisances sonores.

Concernant la couverture importante de la zone D de ce PEB et le fait que le préfet a choisi de la retenir alors qu'elle est facultative. Les riverains se plaignent souvent de ne pas (ou pas suffisamment) avoir été informés des nuisances sonores aériennes auxquelles ils s'exposeraient en s'installant à proximité d'un aérodrome. Cette zone permettra de prévenir les futurs acquéreurs ou les locataires d'une habitation, de nuisances sonores aériennes dans ce secteur.

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031721169/

legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031721169/



Version en vigueur au 07 juin 2021

Code de l'urbanisme

- **Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat (Articles R102-1 à R620-2)**
 - **Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme (Articles R102-1 à Annexe)**
 - **Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire (Articles R111-1 à R115-1)**
 - **Chapitre II : Servitudes d'urbanisme (Articles R112-1 à R112-17)**
 - **Section unique : Zones de bruit des aérodromes (Articles R112-1 à R112-17)**

Sous-section 1 : Règles de délimitation (Articles R112-1 à R112-3)

Naviguer dans le sommaire du code

Article R112-3

[Création Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.](#)

La zone de bruit fort A est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

La zone de bruit fort B est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe d'indice L_{den} 62. Toutefois, pour les aérodromes mis en service avant le 28 avril 2002, la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est comprise entre 65 et 62.

La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article [R. 112-2](#), la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.

Pour les aérodromes militaires figurant sur une liste fixée par arrêté du ministre de la défense, les dispositions de l'article R. 112-2 ne s'appliquent pas. Pour ces aérodromes, la zone de bruit fort B est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone A et la courbe correspondant à une valeur d'indice L_{den} choisie entre 68 et 62. La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 64 et 55.

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031721163



Version en vigueur au 07 juin 2021

Code de l'urbanisme

- **Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat (Articles R102-1 à R620-2)**
 - **Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme (Articles R102-1 à Annexe)**
 - **Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire (Articles R111-1 à R115-1)**
 - **Chapitre II : Servitudes d'urbanisme (Articles R112-1 à R112-17)**
 - **Section unique : Zones de bruit des aérodromes (Articles R112-1 à R112-17)**
 - **Sous-section 2 : Plan d'exposition au bruit des aérodromes (Articles R112-4 à R112-17)**

Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes (Articles R112-4 à R112-6)

Naviguer dans le sommaire du code

Article R112-4

[Création Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.](#)

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle du 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et, le cas échéant, D. Il rappelle les valeurs d'indice retenues pour définir les zones A et D et précise la valeur d'indice servant à définir la limite extérieure des zones B et C. Il prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné.

Version en vigueur au 07 juin 2021

Code de l'urbanisme

Partie législative (Articles L101-1 à L610-4)

Livre Ier : Réglementation de l'urbanisme (Articles L101-1 à L175-1)

Titre Ier : Règles applicables sur l'ensemble du territoire (Articles L111-1 à L115-6)

Chapitre II : Servitudes d'urbanisme (Articles L112-1 à L112-17)

Section 2 : Zones de bruit des aérodromes (Articles L112-3 à L112-17)

Article L112-3 Article L112-4

Sous-section 2 : Plan d'exposition au bruit des aérodromes (Articles L112-6 à L112-17)

Article L112-6

Paragraphe 1 : Contenu du plan d'exposition au bruit des aérodromes (Articles L112-7 à L112-9)

Naviguer dans le sommaire du code

[> Article L112-7](#)[Création ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

Le plan d'exposition au bruit comprend un rapport de présentation et des documents graphiques.

Il définit, à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.

Il les classe en fonction de l'intensité décroissante du bruit en zones A et B, dites zones de bruit fort, C, dite zone de bruit modéré, et D. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs fixées par décret en Conseil d'Etat.

La délimitation d'une zone D est facultative à l'exception des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts.

ANNEXE II

Publication de la zone D, un impératif de transparence sur le niveau d'isolation acoustique qui doit être garanti par les nouvelles constructions

Recommandations du Conseil National du Bruit

<https://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide-cnb-6-reglementations-acoustiques-batiments-novembre%202017.pdf>



Guide du CNB

Réglementations acoustiques des bâtiments

Ce guide prend en compte
l'ensemble des réglementations existantes
au 1^{er} novembre 2017

Guide CNB n°6

RÉGLEMENTATIONS ACOUSTIQUES DES BÂTIMENTS

ARTICLE 8

Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aéroports, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme^[67], l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A,tr}$ minimal des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est de :

- en zone A : 45 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB ;
- en zone D : 32 dB.

ANNEXE III

Publication de la zone D, un impératif de transparence *immédiate* sur le niveau de nuisances sonores dans le cadre des trafics de référence de mouvements aériens *du PEB en vigueur (1985)*

I- HYPOTHESE DE BASE

L'aérodrome est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan.
Le trafic est celui escompté aux alentours de l'horizon 1995, soit :

- mouvements quotidiens d'aviation commerciale : Néant
- mouvements quotidiens d'aviation générale : 493
- mouvements quotidiens d'hélicoptères : 27
- trafic d'avions militaires : Néant

Les aéronefs et les moteurs sont de types connus, projetés ou envisagés.
Les trajectoires des avions suivent les procédures actuellement prévues.
Les conditions atmosphériques sont standard et le vent nul.

ANNEXE IV

Aérodrome de Saint-Cyr, le maximum de nuisances sonores pendant les jours de repos des riverains

BruitParif 2016 : le dimanche est comme un jour de semaine et le samedi est 2,5dB au dessus

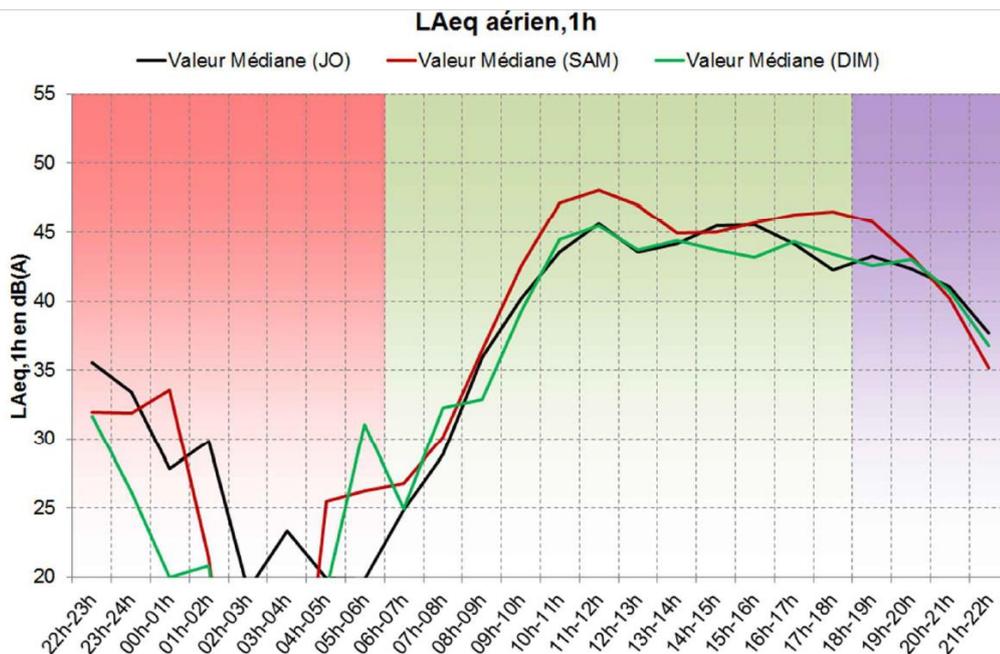


Figure 3.30 : Cycles journaliers de l'indicateur LAeq partiel aérien, 1h ; comparaisons des valeurs médianes des périodes jours ouvrables, samedi et dimanche.

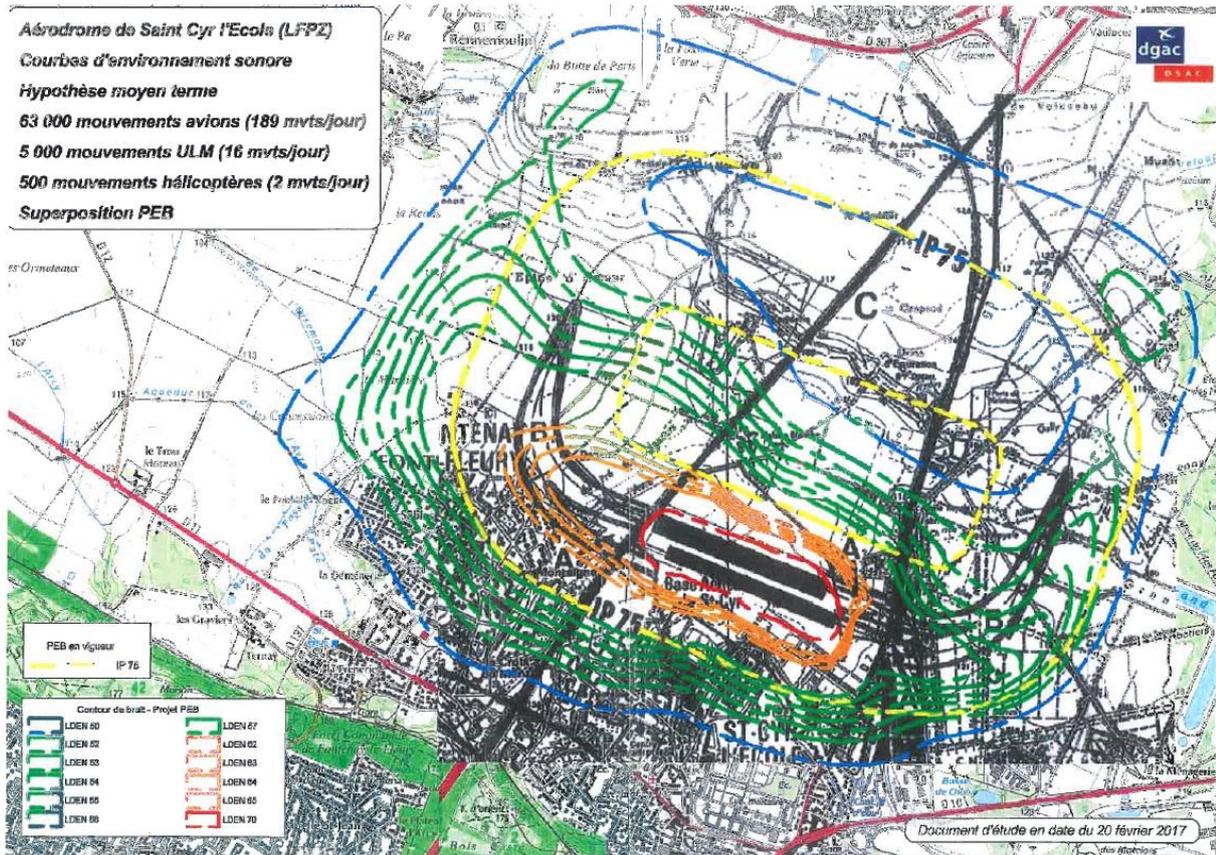
ANNEXE V

Aérodrome de Saint-Cyr-Détermination d'une zone D ≥ 50 dB Lden

le PEB actuel est technologiquement obsolète et les cartes de référence ne correspondent pas aux définitions des normes européennes en vigueur (LDEN) ;

V-1-Périmètre de la zone C/IP75 afférente à l'aérodrome de Saint-Cyr l'Ecole

Courbe en jaune du document remis en séance de la CCE du 8 décembre 2018 (voir ci-dessous)



V-2 Réalisation d'un contour estimatif de la courbe isophone Lden50 afférente au PEB Aéroport de Saint Cyr en vigueur (1985),

hors Corridor Nord

V-2-1 Paramètres de Transposition de la courbe Lden50 Projet de révision PEB remis en séance de la CCE du 8 décembre 2018 sur la base d'hypothèses de trafic réévaluées (voir figure du titre V-1) aux volumes de trafic du PEB en vigueur (PEB de 1985)

a) L'étude menée par le Service Technique des Bases aériennes, rapport de juillet 2004, "Impact des paramètres de trafic sur la modélisation des courbes de bruit en Lden", a établi (résultat n°7) que

" Doubler le nombre de mouvements revient à décaler les indices Lden de + 3 dB(A)"

b) Les hypothèses de trafic prises par la simulation DGAC (cf document supra) sont assez nettement moins de la moitié des hypothèses de mouvements inscrites au PEB en vigueur (PEB de 1985) comme il pourra être aisément vérifié en comparant les données de la simulation DGAC datée du 20 février 2017 avec les données figurant au PEB de 1985 reprises ci-dessous

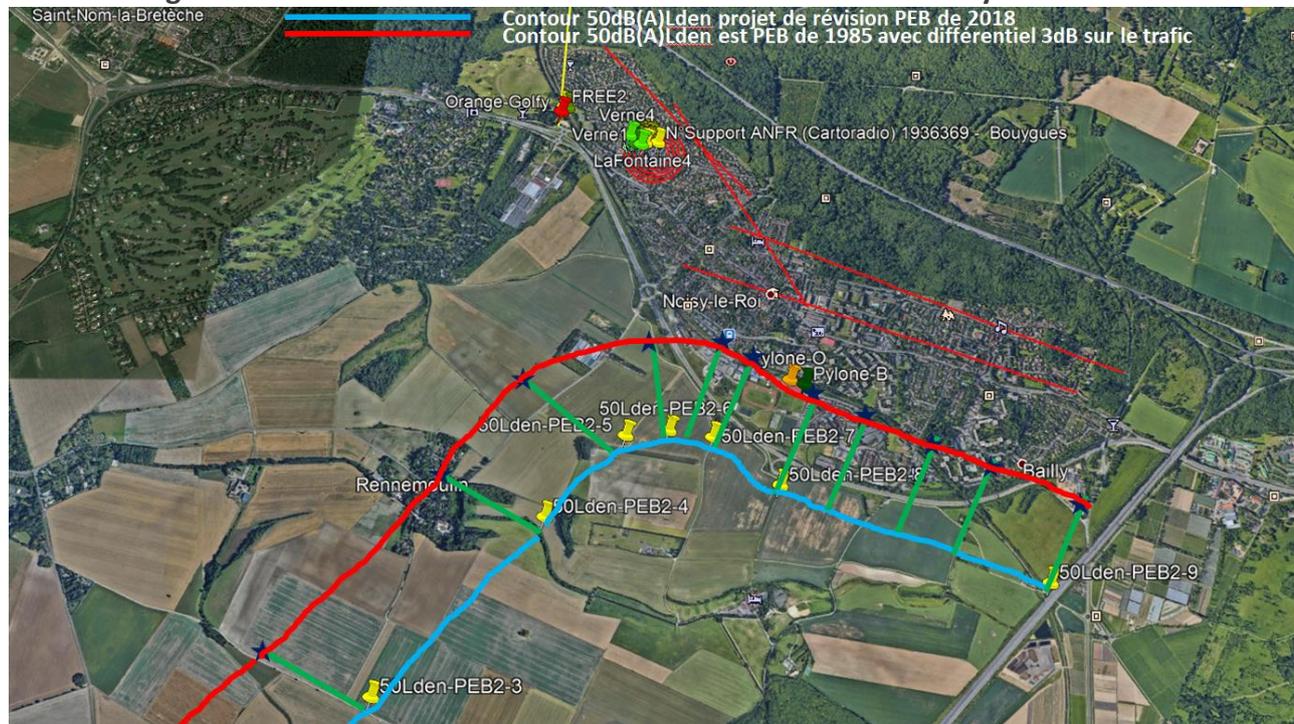
JANVIER 1984 LA . SC . BR 7	Versailles, le 03 JUL. 1985 LE PRÉFET, COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE du Département des YVELINES <i>et par délégation,*</i> l'Attaché, Chef de Bureau,	ECHELLE 1/25.000^e
		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> INDICATIONS GÉNÉRALES Catherine SCHMITZ ET LA SIGNIFICATION DU PLAN </div>		
<p>Le présent document est établi pour l'application des prescriptions du décret n°77-1066 du 22 Septembre 1977 complété par le décret n°81-533 du 12 Mai 1981 approuvant la directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aéroports, dont la validité a été reconnue par l'article 73 de la loi n°83-8 du 7 Janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (articles L.111-1-1 L.111-1-4 et R.111-3-1 du Code de l'Urbanisme modifié).</p> <p>Il a été élaboré en fonction des dispositions de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la circulaire n°81-75 du 13.8.1981 du Ministre d'Etat, Ministre des Transports et du Ministre de l'Urbanisme et du Logement relative aux modalités d'application de la directive d'aménagement national approuvée par décret n°77-1066 du 22.9.1977 complété par décret n°81-533 du 12 Mai 1981 - la circulaire n°2201 DRE/DEP/B/533 du 13 Octobre 1983 du Préfet, Commissaire de la République de la Région Ile de France et du département de Paris, relative à la construction dans les zones de bruit des aéroports d'Ile de France <p>I- HYPOTHESE DE BASE</p> <p>L'aéroport est supposé réalisé suivant les dispositions figurant au plan. Le trafic est celui escompté aux alentours de l'horizon 1995, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mouvements quotidiens d'aviation commerciale : Néant - mouvements quotidiens d'aviation générale : 493 - mouvements quotidiens d'hélicoptères : 27 - trafic d'avions militaires : Néant 		

Nous avons retenu une différence des trafics uniquement du simple au double entre la simulation DGAC du 17 janvier 2017 et la situation des trafics de référence du PEB en vigueur actuel (1985), soit une dilatation de 3dB en vertu du point II-2-a) ci-dessus et nous avons utilisé les variations d'extension spatiale des courbes Lden 57/56/55/54/53/52/50 de la simulation DGAC du 17 janvier 2017

V-2-2 Simulation estimative de la courbe Lden50 afférente aux volumes de trafic du PEB en vigueur (PEB de 1985) hors Corridor Nord

Nous avons obtenu le résultat indicatif suivant, dont nous précisons qu'avec la limitation de l'effet à 3dB et la méthode de déformation de la courbe Lden50 de la simulation DGAC du 17 janvier 2017, le résultat est selon nous par construction minimaliste et en dessous de la réalité

Courbe Rouge = tracé estimatif de la limite Zone D Aéroport de Saint Cyr hors Corridor Nord



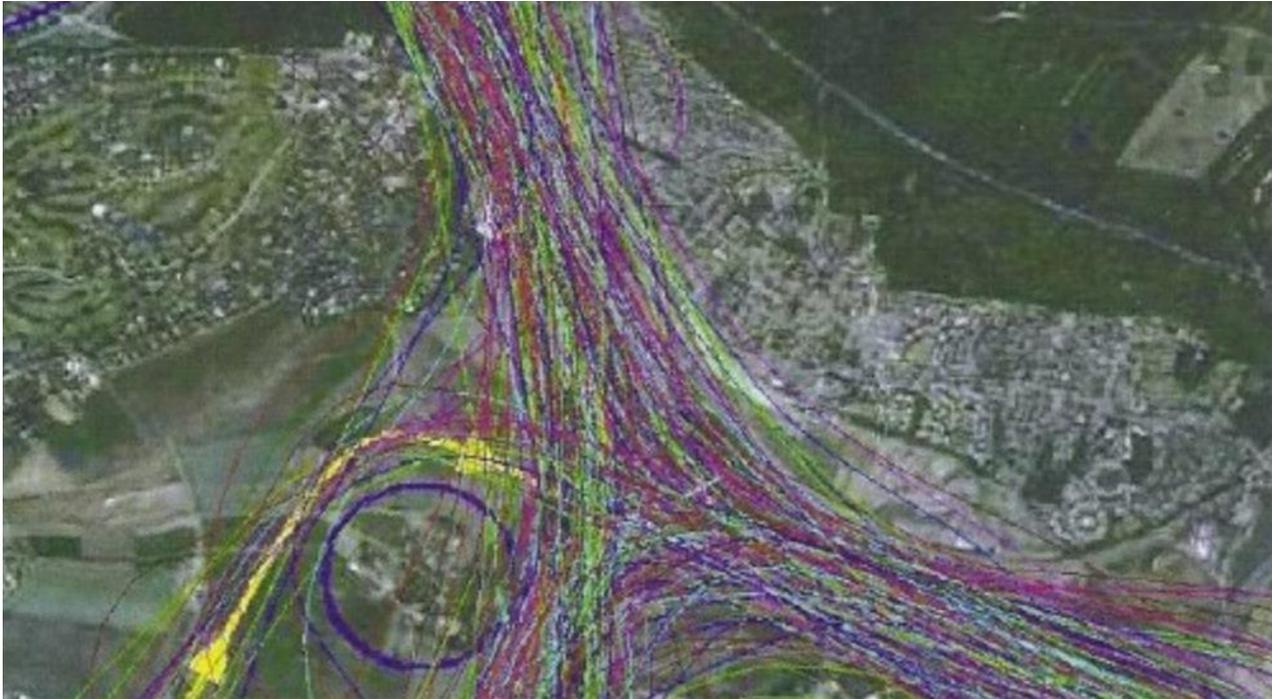
Synthèse des résultats

a) la Zone D/courbe Lden50 trafics de référence du PEB en vigueur Aéroport de Saint Cyr déborde largement sur la zone urbanisée des communes de NOISY-le-ROI et BAILLY, pour atteindre approximativement *au minimum* le tracé de la ligne SNCF TRAMTRAIN13

b) les zones urbanisées depuis 2002 La Quintinie (NOISY-le-ROI), Le Cornouiller (programmes Le Clos du Roy et Le Verger du Roy, NOISY-le-ROI), et les zones envisagées Montgolfier (NOISY-le-ROI) et ZAC de Chaponval (BAILLY/zone "Mercedes") sont très probablement entièrement couvertes par la zone D liée aux trafics nominaux de l'aéroport de Saint Cyr PEB en vigueur

Toutes ces zones auraient dû se voir garantir 32dB d'isolation acoustique *toutes façades* par les constructeurs. L'absence de toute publication du périmètre de la zone D de nuisances sonores aéroport de Saint Cyr a exonéré de façon induite les promoteurs VINCI et NOUVEAUX CONSTRUCTEURS de l'affichage de toute exigence spéciale de performance et de tout contrôle d'isolation acoustique effective par rapport à des sources extérieures, comme il ressort de l'examen des demandes de permis de construire

V-3 Sensibilité des résultats : Mise en évidence visuelle de l'importance de l'écart-type de la distribution spatiale des trajectoires au niveau du tour de piste Aérodrome de Saint Cyr (source DGAC 2016) au détriment des riverains du fait de la réalité constatée sur les mouvements aériens



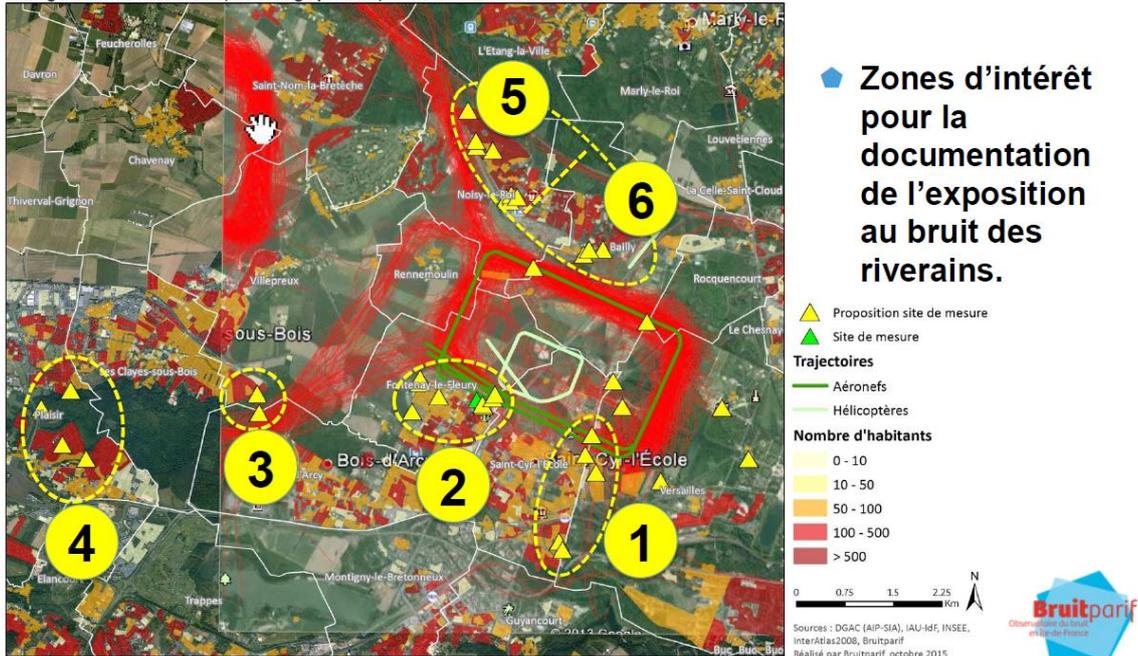
ANNEXE VI

Nécessité de l'établissement d'un profil de courbes isophones Lden A/B/C/D au niveau du Corridor Nord des mouvements d'entrée vers et de sortie depuis la zone de desserte locale de l'aérodrome de Saint-Cyr

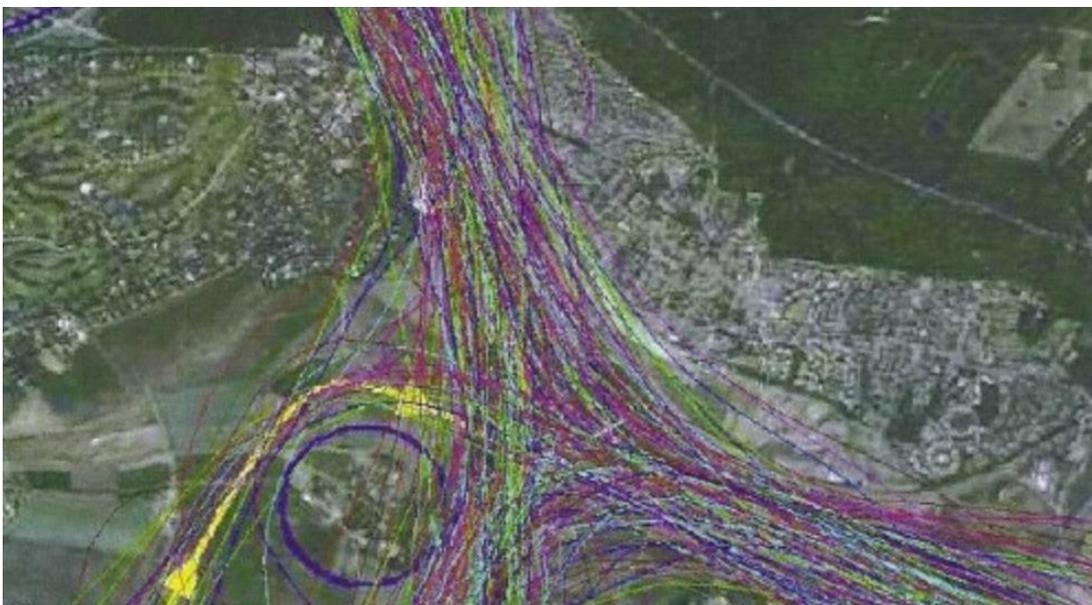
VI-1 Etude BruitParif 2016 Mise en évidence du Corridor Nord comme Zone d'intérêt pour la documentation de l'exposition au bruit des riverains

Aérodrome de Saint Cyr L'Ecole

Configuration face à l'ouest (atterrissage piste 29) - 15 mars 2015

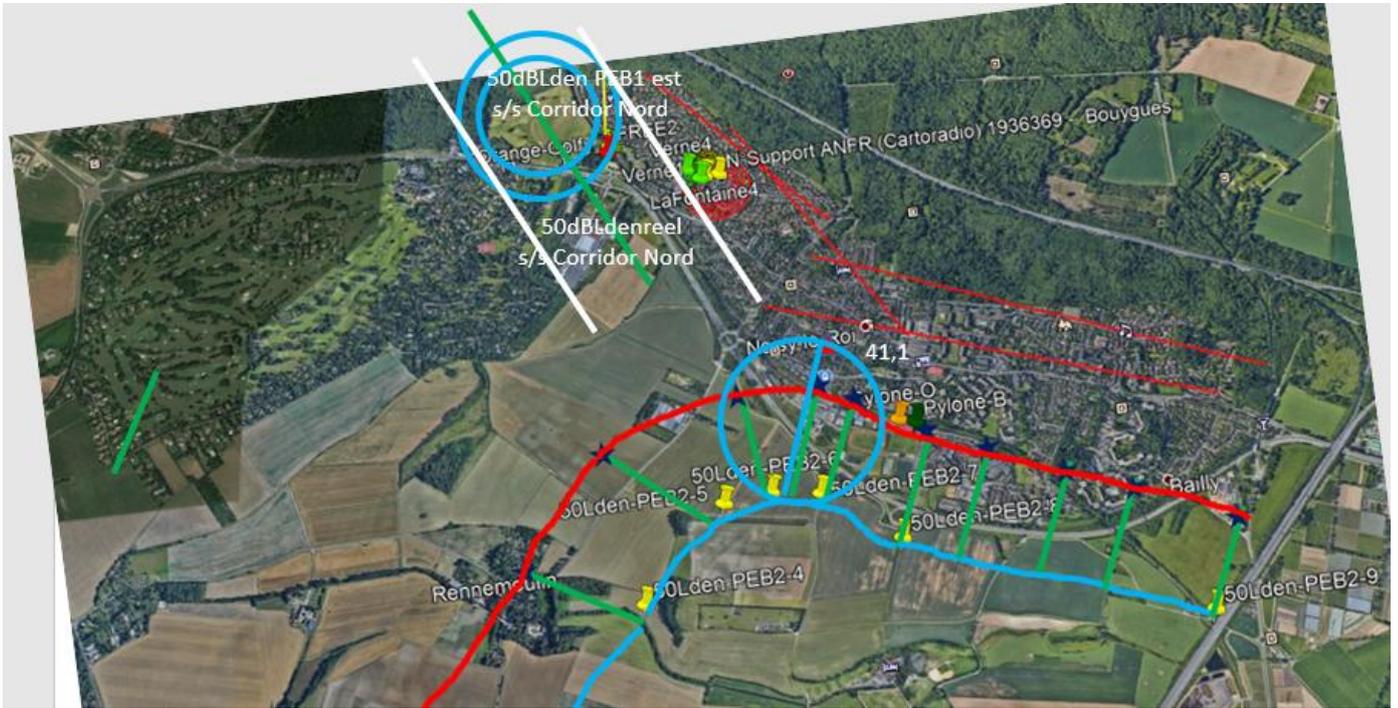


VI-2 Sensibilité des résultats : Mise en évidence visuelle de l'importance de l'écart-type de la distribution spatiale des trajectoires au niveau du tour de piste Aérodrome de Saint Cyr (source DGAC 2016) au détriment des riverains du fait de la réalité constatée sur les mouvements aériens



VI-3 Estimation de la couverture Zone >Lden50 au niveau du Corridor Nord

La dispersion spatiale réelle des trajectoires au niveau du Corridor Nord entraîne que la perception effective de nuisance sonore par les riverains est très supérieure et beaucoup plus étendue spatialement que la probable couverture de la zone Lden50 attachée au Corridor Nord



Le ressenti *instantané* est aggravé par l'écart entre la valeur indiciaire moyenne Lden et le ressenti lors du passage des avions individuels est de 15dB soit un facteur 30, compte tenu de la faible altitude, du régime moteur au maximum dans le sens des sorties, des déviations excessives très courantes de trajectoire par rapport au tracé nominal ; cette manifestation a été quantifiée par BRUITPARIF lors de l'étude de 2016

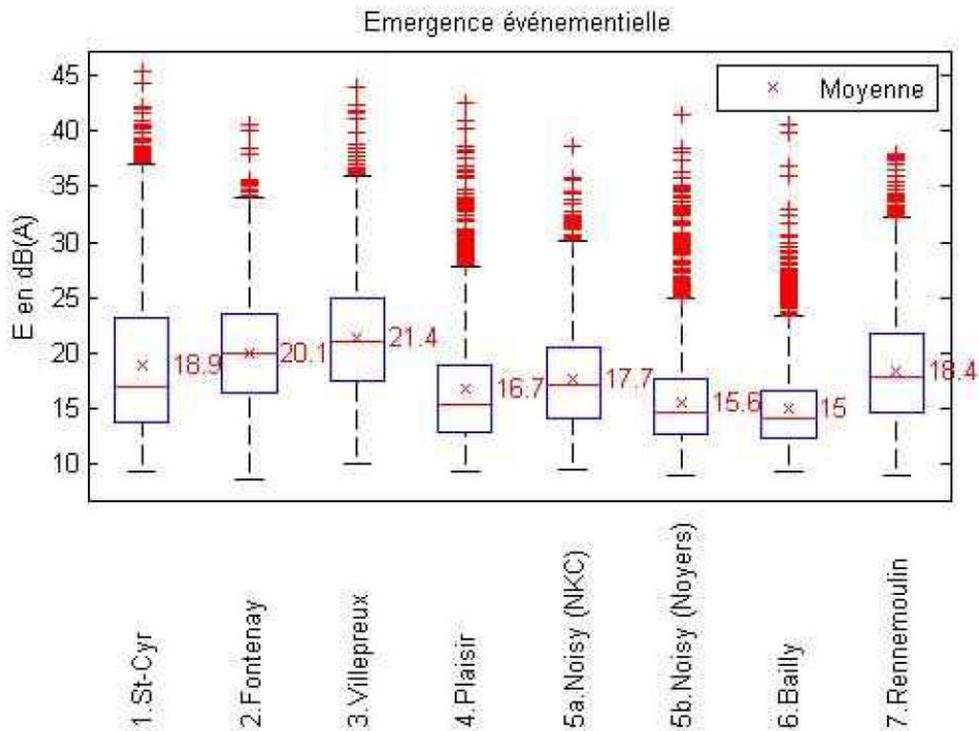


Figure 3.13 : Distribution statistique des niveaux d'émergence événementielle E pour chacun des sites.

Le ressenti *moyen* est aggravé sur certains mois par l'écart entre la valeur indiciaire moyenne Lden du trafic annualisé et le ressenti sur des périodes de l'ordre du mois en raison de la saisonnalité des usages

Cet effet a été quantifié par l'étude BRUITPARIF en 2016. En juin (et sans doute en septembre, niveau non fourni par BRUITPARIF) le niveau moyen s'établit à 50dB(A) contre environ 47,5dB(A) en juillet soit environ deux fois moins et 45dB(A) en août soit environ 4 fois moins



Figure 2 : évolution temporelle du niveau sonore en dB(A) pendant l'intégralité de la période d'analyse.