

**Document réalisé par AC2NB à la demande de Mme Pradel, Elue, Conseillère Municipale, Municipalité de Noisy-le-Roi 2022-02-01**

### **Critique de la Méthodologie de VGP, une approche scolaire sans perspective**

L'ensemble de l'approche se cantonne à un décalquage local sur le périmètre VGP des critères d'ordre macroscopique du niveau de la communauté nationale dans sa globalité, qui ne sont eux-mêmes dans le meilleur des cas qu'un décalquage de critères macroscopiques définis comme grille d'analyse pour le niveau supra-global de la communauté européenne dans sa totalité, quand ils ne sont déjà en eux-mêmes une dégradation des critères du niveau supra global

On ne peut rien attendre de mieux d'une approche du problème du bruit comme nuisance voire comme élément nocif de l'environnement de vie développée par un simple cabinet d'étude. *La question d'un plan tel que celui de VGP qui est une communauté de vie et pas un découpage arbitraire administratif relève d'une approche de politique sociale, qui traduit une sensibilité au niveau d'une collectivité, et ne doit pas résulter d'une simple mécanique de calcul*

Aucun type de critère de qualité d'environnement de vie ne peut avoir de validité sans une variation selon l'échelle d'examen. Cette remarque s'applique à la totalité des démarches de gestion de contexte de nos sociétés

#### **En d'autres termes, sur le sujet du bruit**

a) il doit y avoir une cible absolue basée sur des critères de confort de vie et de bien-être des individus, **or par chance c'est exactement l'approche qu'a conduite l'OMS qui a défini un niveau de 45dBA comme le seuil garantissant un véritable confort continu de vie au plan de l'environnement sonore (aux effets de bruits extrêmes transitoires près, bien entendu)**

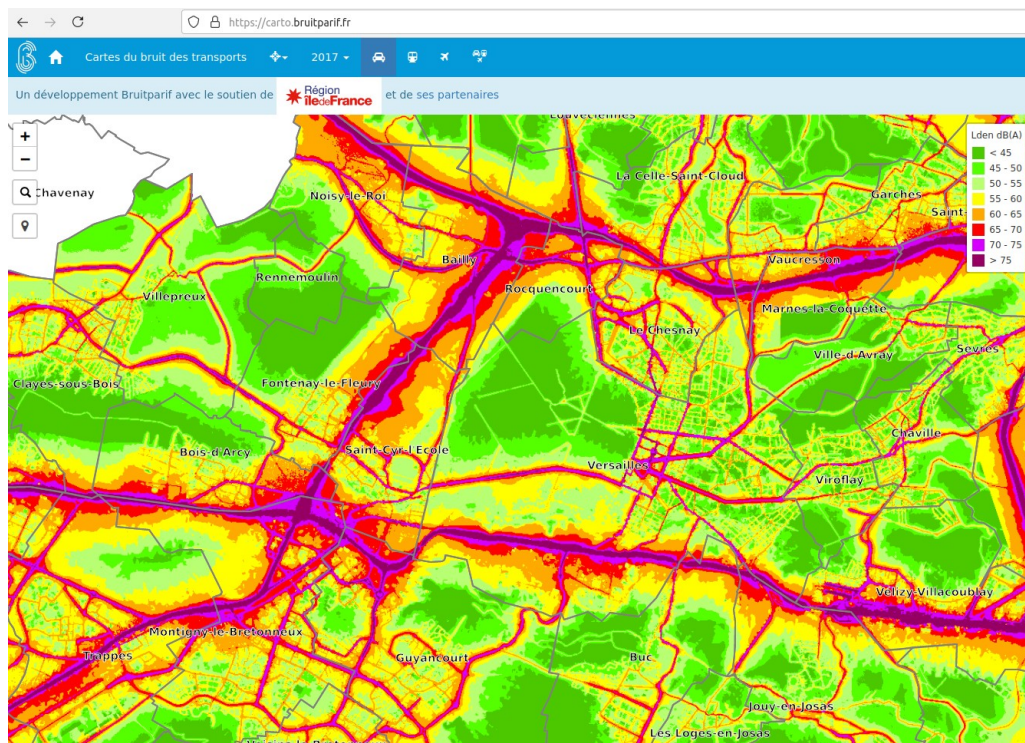
b) lorsque la situation réelle est très éloignée de la situation cible absolue, il est indispensable à des fins de gestion de moyen terme d'avoir des critères permettant une démarche de traitement des problèmes **c'est ce que fait l'État en retenant des critères pragmatiques de seuil maximum de bruit intolérable nécessitant par obligation légale l'intervention de la collectivité dans son ensemble au bénéfice d'un groupe restreint**, visant à tempérer le coût d'environnement de vie imposé par la collectivité à ce groupe, répartis selon trois classes d'infrastructures collectives perturbateurs sonores de l'environnement de vie

bruit aérien      55dBALden                      bruit routier      68dBALden                      bruit ferroviaire      73dBALden

Le projet développe néanmoins une amorce d'esquisse sur la question au Titre V Zones calmes p17/18

Il devrait s'agir d'une espèce de cible idéale de zones de vie dans lesquelles le niveau de bruit ambiant toutes natures de bruit des infrastructures collectives de transport confondues serait compris entre 50 et 55 dBALden.

L'approche définit non une cible globale de progrès, mais au contraire une logique de peau de chagrin d'une consternante pauvreté manifestée à travers la quasi-vacuité des zones listées au §5-3, qui traduit en réalité la situation oppressante du bruit dans une grande partie de VGP, patente sur la carte BruitParif qui montre que Bailly, Noisy, Fontenay-le-Fleury, Bois-d'Arcy, Guyancourt sont des Points Noirs de bruit globaux, mais pas Versailles et pas Vélizy, Versailles notamment étant très résidentielle et éloignée de tous les grands axes de circulation zonaux (A86, A13, RD307), avec l'exception de quelques grandes avenues



Les critères de niveaux de seuils déclencheurs d'action visent à déterminer des cibles d'amélioration. Plus le niveau d'échelle est élevé, plus les critères d'appréciation doivent être laxistes ou tolérants, sinon ce qui résulte de l'analyse est inexploitable

Ou en termes simples, si les critères donnent massivement du "rouge", les critères sont inappropriés et inutiles, parce qu'ingérables, tout étant un problème ; si les critères donnent massivement du "vert" les critères sont inappropriés et inutiles, parce qu'ils ne débouchent sur aucune proposition d'action

**La notion de "zones de ressourcement" §5-3 p18/46 laisse pantois ; ces zones de tranquillité entre 50/55dB Lden devraient être une cible de niveau général à atteindre pour tous au lieu d'être présentées comme des espèces de parcs zoologiques de bruit modéré.**

## **Bruit aérien** **§6-1-2 p20/21**

Le document se cantonne à recopier les PEB, sans même signaler que les cartographies afférentes sont totalement disparates, Saint Cyr/Toussus étant en indice IP obsolète depuis 20 ans, alors que Villacoublay est en indice Lden

**En outre la notion de seuil intolérable rappelée plus haut en matière d'aérien s'exerce pour l'État à 55dB Lden, mais cette courbe n'est même pas présentée**

**p8/46 et p10/46 cartographie 55dB Lden zones délimitées en violet des aérodromes**

### **Aérodrome de Saint Cyr**

**cette zone n'existe pas dans les documents officiels de la CCE de cet aérodrome**, les cartes du PEB ayant été établies en 1985 sur la base d'indice IP et des références de trafic qui n'ont pas été revues

### **Aérodrome de Toussus**

cette courbe 55dB Lden n'existe pas pour la CCE de cet aérodrome

### **Aérodrome de Villacoublay**

la courbe 55dB Lden existe mais elle n'est pas présentée parce que les arrangements locaux ont retenu 53dB Lden et non 55 comme limite de la zone C, cet aérodrome n'étant pas un aérodrome d'aviation générale;

Ces trois cartographies devraient représenter de manière homogène les périmètres A/B/Cvar à 55dBLden/D (50Lden), la présentation actuelle donne une vue biaisée de la situation relative des trois aérodromes en minimisant l'extension de nuisance à Saint Cyr et Toussus, et en exagérant (en relatif) l'extension de nuisance à Villacoublay

**Nous demandons que l'origine des périmètres 55dBLden remis à SIXENSE soit mise sur la table**

soit il s'agit d'une élucidation de SIXENSE

soit des services de l'État, DGAC ou Préfecture les ont fournis, et c'est complètement anormal alors que ces mêmes services refusent d'établir le périmètre zone D 50dBLden depuis deux ans

**Toute cette partie est inutilisable et doit être reprise entièrement, VGP devant exiger de la Préfecture pour pouvoir établir son Schéma PPBE la production des cartes Lden des trois aéroports avec la courbe 55dBLden et la courbe 50dBLden**

**La carte 50dBLden est demandée depuis deux ans par AC2NB au Préfet**

## **Bruit routier**

### **zones à enjeux p11/46 à p16/46**

**Présentation générale du tableau, un biais inacceptable de méthode**

L'évaluation d'impact de vie met en évidence le nombre total d'usagers des lieux soumis à niveau de bruit excessif ; cette notion ignore totalement la notion de mode de vie et donc l'impact sur la jouissance et le confort de vie réel

Des résidents pavillonnaires soumis à 60dB de bruit continu sont privés totalement de toute jouissance de leurs espaces extérieurs pendant plusieurs heures par jour et pendant la totalité des weekends

Des scolaires qui occupent les espaces extérieurs quatre fois 5mn dans la journée 5 jours par semaine ne sont privés de rien du tout.

Le critère considéré n'est donc absolument pas pertinent . Il conduit à mettre en exergue des priorités d'action qui n'en sont pas, et à écarter des zones, par exemple résidentielles en bordure d'autoroutes comme Le Parc, qui devraient être retenues

**Ce tableau doit être complètement revu en complétant par une colonne mode de vie et par une colonne d'indice d'impact pondéré par l'usage**

#### **Zone R95 Quartier Le Parc A13**

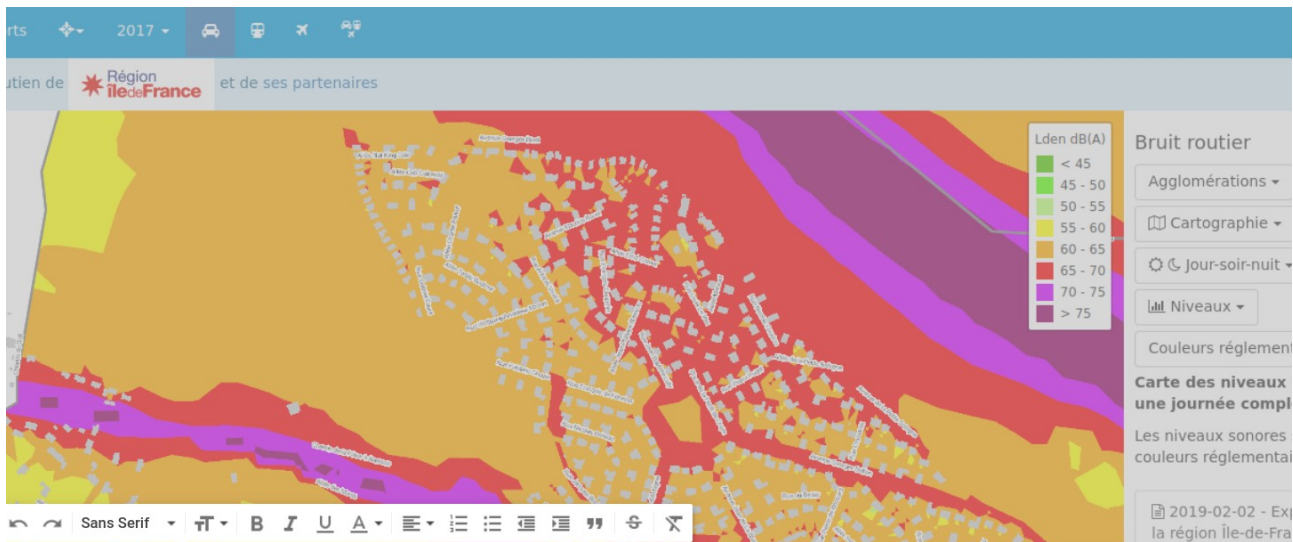
Nous contestons formellement la formulation minimaliste du niveau de nuisance sonore effectif et ressenti dans cette zone, Quartier Le Parc, Noisy-le-Roi, p15-16/46, avec une absence totale d'expression de la Municipalité de Noisy-le-Roi, alors que d'autres municipalités mettent fortement en avant des zones particulières, par exemple par Le Chesnay/Rocquencourt zones R92/R93/R94. R92 rue Louis Pelin se comprend très bien en relation avec la RD 307 ; R93 rue de Marly le Roi est un cas particulier d'une seul pavillon beaucoup moins pertinent etc ...

Le niveau de nuisances sonores permanent de l'A13 connaît depuis l'été 2020 une série d'étapes de dégradations liées à l'arasement progressif du couvert végétal qui ont provoqué une aggravation très sensible du ressenti par les riverains de cette zone, lesquels se sont constitués en un Collectif dont la Mairie connaît très bien les revendications

La carte de qualification des niveaux de bruit établie par BruitParif-édition 2017 (<https://carto.bruitparif.fr/>) visualise que de l'ordre de 150 maisons individuelles du Domaine du Parc soit entre 650 et 750 personnes sont exposées à un niveau de bruit ambiant compris entre 65dBALden et 70dBALden, c'est-à-dire un niveau inacceptable, et que 150 autres maisons sont exposées à un bruit ambiant élevé entre 60 et 65dBALden

Il n'y a au long des 30 kilomètres d'A13 entre Rocquencourt et Flins (qui présente également un large groupe pavillonnaire exposé au bruit A13) aucune zone pavillonnaire incluse dans ce périmètre 65/70dBALden avec un tel nombre de logements concernés qu'au quartier Le Parc de Noisy-le-Roi, que ce soit à Chapet, Ecquevilly, Morainvilliers, Orgeval, Villaines, Poissy, Aigremont, Chambourcy...où seulement une à deux dizaines de pavillons au maximum sont concernés dans chaque cas

Une pétition existe depuis fin novembre 2021 et rassemble à ce jour plus de 400 signataires riverains (<https://www.change.org/p/le->)



### **Zone Montgolfier, Ehpad et projet de zone résidentielle en immeubles collectifs**

ce document reconnaît le caractère d'exposition au bruit routier de toute cette zone, mais aucune stipulation en matière de performances d'isolation acoustique des constructions n'est donnée en application de l'Arrêté du 30 mai 1996 Ministère de l'Environnement, alors que près de 500 logements y sont prévus

### **§4-2 OBJECTIFS REGLEMENTAIRES DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES A ENJEUX**

La rédaction de ce § ne fait état que des seuils de bruit ambiant inacceptables nécessitant *de par la loi* des réductions de bruit à la source

**elle doit être complétée par les dispositions d'isolation acoustique s'imposant à toutes les constructions nouvelles d'après les dispositions du décret du 30 mai 1996**

- dans la bande de 125m, pour les bâtiments riverains d'une voie de catégorie 2 (typiquement RD307), avec l'abaque des valeurs applicables selon la distance à la source, ce qui concerne tout le projet dit Montgolfier à Noisy-le-Roi
- dans la bande de 250m, pour les bâtiments riverains d'une voie de catégorie 1 (typiquement A13), avec l'abaque des valeurs applicables selon la distance à la source, ce qui concerne le Quartier Le Parc à Noisy-le-Roi
- dans la zone D 50dBALden de tous les aéroports, par l'obligation d'un renforcement de 2dB de l'isolation acoustique toutes façades (32dB au lieu de 30dB en standard)

### **Rééquilibrages intermodaux trafic ferroviaire/trafic routier §6-2 p22/46- Ligne TRAMTRAIN13**

Le projet TRAMTRAIN13 est présenté comme apportant une réduction du trafic routier

a) la seule certitude est que TRAMTRAIN13 va générer des nuisances nouvelles massives sur les quartiers La Quintinie/La Gaillarderie à Noisy le Roi et le Plan de l'âtre à Bailly, ainsi que toute l'avenue de l'aéroport à Saint Cyr, avec le passage de rames toutes les 15mn, dans les deux sens à l'heure chargée soit une toute les 7mn

A Saint Cyr la voie est en surélévation et le bruit va s'étendre loin

Des cartes prévisionnelles de diffusion du bruit sont absolument indispensables et doivent être requises de IdF Mobilités et SNCF au lieu d'écrire des banalités



b) il n'y a aucun système de collecte des passagers de prévu sur Bailly et Noisy pour desservir ces lignes  
l'accès aux gares de Bailly et Noisy va créer du trafic intra-urbain additionnel tôt le matin et des problèmes de parage des véhicules  
la situation est assez différente à Saint Cyr la gare intermédiaire étant très isolée

## **Orientations stratégiques d'urbanisation en relation avec l'exposition au bruit §6-3**

### **zones de développement d'urbanisation p22/46**

Divers projets immédiats font exactement le contraire des vœux pieux de cette partie sur :

Rocquencourt : création de 49 logements sociaux en bordure immédiate (7m) de la RD307

Ville nouvelle en bordure de l'aérodrome de Chavenay (Plaisir/Villepreux) depuis 2012

Noisy-le Roi : création des ensembles Le Verger du Roi, Le Clos (300 logements environ en tout) soit 800 personnes entre 2015 et 2022

Noisy-le-Roi : création de 500+ logements sur la zone Mongolfier, soit de l'ordre de 1200 personnes, à proximité immédiate de la RD307

En réalité l'essentiel des nouvelles zones d'urbanisation sont situées dans des zones très exposées au bruit

**Cette partie devrait mettre en exergue le respect strict à travers tout VGP des normes renforcées d'isolation acoustique de l'arrêté du 30 mai 1996, alors que les municipalités sont gravement ignorantes de ces dispositions, et n'ont pas les moyens de les vérifier faute de la moindre information précise en matière d'isolation acoustique dans les demandes de permis de construire**

### **PLU p23/46**

cette partie doit ajouter l'intégration de la totalité de l'arrêté du 30 mai 1996 et des mesures de renforcement de l'isolation acoustique de ses §5- ET 6 (TABLEAUX DE NORMES RENFORCEES) dans la description des zones concernées, et ce zone par zone



**Plan d'action à 5 ans §8 pp30/46 et 31/46**

cette section est en réalité complètement vide

**il doit y être inscrit**

**PPBE de l'État** : la réalisation d'un mur antibruit le long de A13 Quartier Le Parc au moins sur toute la longueur Avenue Bizet/avenue Coustou/rue Tubi

la réalisation d'un mur antibruit TRAMTRAIN13 le long de la Gaillardeie à Noisy et du Plan de l'Aître à Bailly

**PPBE du Département** : la réalisation d'un mur antibruit et/ou l'amélioration de l'existant sur RD307 le long du Verger du Roy et du Clos du Roy

la réalisation d'un mur antibruit sur RD307 le long de toute la zone Mongolfier en prévision de sa transformation en zone d'habitat

**Plan d'action de VGP** : la révision complète du schéma de transport collectif par autobus dans la 'agglomération Bailly Noisy en mettant en place des navettes électriques en lieu et place des bus lourds actuels, au moins pendant les 4/5 de la journée pendant lesquels les véhicules sont quasiment vides