

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Versailles Grand Parc

Projet mis en consultation publique le 7 mars 2022- Observations

I-Synthèse des demandes d'évolution du document

Demande N°1

Les problèmes de nuisance de bruit tels que vécus par la population ne peuvent être visualisés et mis en évidence pour le Conseil Communautaire de VGP à travers un critère aussi réducteur que le dépassement des seuils légaux de bruit définis dans l'arrêté du 4 avril 2006 (voir proposition détaillée de nouvelle rédaction Titre 4). La perception d'un niveau ambiant de bruit continu routier reste homogène dans une marge de l'ordre de 3dB. Le seuil légal de bruit intolérable nécessitant action publique étant de 68dB(A)Lden ceci conduit à demander la visualisation de l'isophone 65dB(A)Lden

1-Le document doit être complété pour le bruit routier par les cartes BruitParif détaillées portant les zones ROUGES $\geq 65\text{dB(A)Lden}$ avec un grossissement approprié à chaque commune de VGP, de façon que les Conseillers puissent comprendre la situation de bruit routier de leur commune et que les habitants puissent se voir mettre à disposition une carte qui visualise avec un minimum de représentativité leur ressenti au quotidien.

Demande N°2

Les problèmes de nuisance de bruit tels que vécus par la population ne peuvent être visualisés et mis en évidence pour le Conseil Communautaire de VGP à travers un critère aussi réducteur que le dépassement des seuils légaux de bruit définis dans l'arrêté du 4 avril 2006 (voir proposition détaillée de nouvelle rédaction Titre 4). Nous estimons que la perception de gêne d'un niveau ambiant de bruit discontinu aérien reste homogène dans une marge de l'ordre de 5dB, Le seuil légal de bruit intolérable nécessitant action publique étant de 55dB(A) ceci conduit à demander la visualisation de l'isophone 50dB(A)Lden pour l'aérien; pour le ferroviaire nous demandons une étude d'impact prenant en compte une plage élargie de 8dB, le seuil légal de bruit intolérable nécessitant action publique étant de 73dB(A)Lden ceci conduit à demander la visualisation de l'isophone 65dB(A)Lden pour le ferroviaire;

2-Le document doit être complété pour le bruit aérien par les cartes d'extension de la zone D 50dB(A)Lden définies dans son principe par la loi 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, et pour le ferroviaire les cartes d'extension jusqu'à l'isophone 65dB(A)Lden, avec un grossissement approprié à chaque commune de VGP, de façon que les Conseillers puissent comprendre la situation de bruit aérien et ferroviaire de leur commune et que les habitants puissent se voir mettre à disposition une carte qui visualise avec un minimum de représentativité leur ressenti au quotidien.

Demande N°3

La rédaction du Titre 4 Zones à enjeux et Objectifs p9-17/46 est en l'état de la proposition du 7 mars gravement insuffisante (cf demande N°1 et Demande N°2), lacunaire, et mal structurée
Ceci conduit à demander sa modification avec une structure complétée et l'ajout des analyses et commentaires requis par les éléments d'information complémentaires ajoutés du fait de la demande N°1 et de la Demande N°2

Nouvelle structure demandée :

4.1. SEUILS REGLEMENTAIRES DE DECLENCHEMENT OBLIGATOIRE D' ACTIONS DE REDUCTION DE BRUIT DE NIVEAU CRITIQUE

actuel §4-2 avec des compléments

des éléments pour la nouvelle rédaction de ce § sont fournis dans la suite du présent document

4-2 RAPPEL DES NORMES D'ISOLATION ACOUSTIQUE DEVANT ÊTRE APPLIQUEES DANS UN CERTAIN PERIMETRE DE BRUIT

Nouveau §

rappel des dispositions légales de l'arrêté du 30 mai 1996, Ministère de l'Environnement, portant les normes précises d'isolation acoustique requises en fonction de l'éloignement aux axes routiers, selon leur catégorie sonore, avec sa modification du 23 juillet 2013 portant notamment les normes d'isolation acoustique applicables dans le périmètre de chacune des zones A/B/C/D selon la norme Lden établie par la Directive 2002/49/CE

rappel aux Communes d'introduction de ces tableaux dans les PLU pour toutes les zones concernées

rappel des obligations de déclaration de nuisance sonore et son type loi N°2019-1428 du 24 décembre 2019

des éléments pour la nouvelle rédaction de ce § sont fournis dans la suite du présent document

4-3 ZONAGE DES SECTEURS AFFECTES DE NIVEAUX DE BRUIT CRITIQUE TOUS TYPES *actuel §4-1 du projet mis en consultation publique le 7 mars 2022 avec ses cartes et ses tableaux*

4-4 ZONES À ENJEUX COMMUNAUTAIRES DE BRUIT DANS LE PÉRIMÈTRE DE VERSAILLES GRAND PARC

Nouveau §

Définition des paramètres de seuils déterminant au niveau communautaire les zones à enjeux de bruit

-routier >=65dB(A)Lden

-aérien >=50dB(A)Lden

-ferroviaire >=65dB(A)Lden

4-4-1 Zones à enjeux communautaires de bruit routier dans le périmètre de Versailles Grand Parc

Cartes BruitParif pour chaque commune mettant en évidence le périmètre des zones de bruit jusque 65dB(A)Lden (nota Bene : ces cartes existent déjà chez BruitParif et ne nécessitent aucun travail de qui que ce soit sauf la seule extraction des cartes pour chaque commune)

Analyse détaillée de l'extension des zones ROUGES BruitParif >=65dB(A)Lden

Comptage des logements concernés et évaluation du nombre d'habitants impactés

des éléments pour la rédaction de ce § sont fournis dans la suite du présent document

4-4-2 ZONES A ENJEUX COMMUNAUTAIRES DE BRUIT AERIEN DANS LE PERIMETRE DE VERSAILLES GRAND PARC- AERODROMES DE SAINT CYR, TOUSSUS le NOBLE, VELIZY VILLACOUBLAY

Carte indicative 55dB(A)Lden du rapport actuel p8/52 avec la mention que cette carte n'a pas été présentée en CCE des aéroports de Saint Cyr et de Toussus le Noble

des éléments pour la rédaction de ce § sont fournis dans la suite du présent document

Carte indicative 50dB(A)Lden à faire réaliser par la DGAC dans le cadre des données de référence de trafic des PEB en vigueur (3 juillet 1985 pour Saint Cyr, 5 juillet 1985 pour Toussus-le-Noble) avec la mention que cette carte n'a pas été présentée en CCE des aéroports de Saint Cyr et de Toussus le Noble

Nota Bene : AC2NB a réalisé un tracé estimatif du périmètre de la zone D Aéroport de Saint Cyr l'Ecole au-dessus des communes de BAILLY et NOISY-le-ROI, tracé qui a été transmis au Préfet des Yvelines par courrier ACR du 8 juin 2021 ; nous joignons cette carte à titre indicatif dans la proposition de rédaction détaillée ci-après

des éléments pour la rédaction de ce § sont fournis dans la suite du présent document

4-4-3 ZONES A ENJEUX COMMUNAUTAIRES DE BRUIT FERROVIAIRE DANS LE PERIMETRE DE VERSAILLES GRAND PARC

Carte indicative 65dB(A)Lden à faire réaliser par BruitParif en concertation avec la SNCF dans le cadre des données de référence de trafic

4-5 CONFIRMATION PAR LES COMMUNES DE LA REALITE DES ZONES À ENJEUX DE BRUIT DETECTEES PAR LA CARTOGRAPHIES BRUITPARIF AVEC LA SENSIBILITE DE 3dB EN VUE DE L'INSCRIPTION DE MESURES DE VIGILANCE ET DE PREVENTION

Nouveau §

Ce § vise à développer l'expression stratégique des Municipalités quant au ressenti de bruit ambiant par les habitants et traduire en termes clairs les attentes des Municipalités en termes de plans d'action demandés détaillés

Complète le tableau simpliste des pages 11-16/52 du projet mis en consultation publique le 7 mars 2022

Chaque Municipalité doit contribuer une monographie textuelle positionnant sa volonté politique et ses priorités organisée en deux parties

a) confirmation des zones à enjeux de bruit de son territoire

b) revendication de demandes précises d'action palliatives en vue d'une amélioration

des éléments pour la rédaction de ce § à l'exemple Noisy-le-Roi sont fournis dans la suite du présent document

Demande N°4

Notion de Zones de Ressourcement §5-3 p18/46 du projet mis en consultation publique le 7 mars 2022

La notion telle qu'envisagée est une politique de peau de chagrin inacceptable dans son principe

des éléments pour la rédaction de ce § avec un peu d'ambition sont fournis dans la suite du présent document

II-Observations générales à l'attention du Conseil Communautaire

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

II-1 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 appréciation de sensibilité de 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 45dB(A)Lden 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

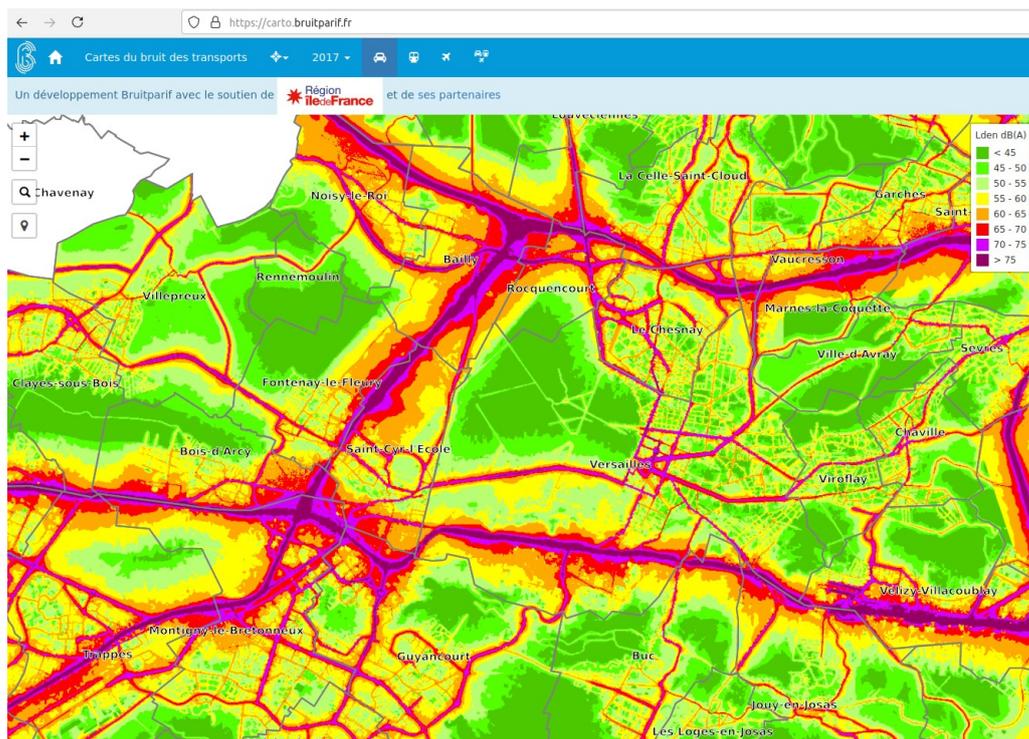
bruit routier 68dBALden

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 dBLden.

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

II-2 Notion de zones de ressourcement

La notion de "zones de ressourcement" §5-3 p18/46 laisse pantois ; ces zones de tranquillité entre 50/55dB(L)den 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.

Il nous paraît impensable que les Elus du Conseil Communautaire puisse souscrire à une vision dantesque de ce type sortie tout droit des élucubrations d'apparatchiks qui ont perdu toute notion d'une vie raisonnablement correcte pour les gens ordinaires dans leur généralité

Toute cette partie doit être totalement remaniée avec une affirmation politique de

a) *établir des zones de référence de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant*

b) afficher une politique d'agrandissement progressif de ces zones de référence en se donnant des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans

c) afficher une volonté politique de rapprocher l'habitat de tous de la situation des zones de référence *de qualité de vie en matière de niveau de bruit ambiant* en se donnant des objectifs à 10 ans, 20 ans 30 ans

Avec un schéma de ce type on inscrira l'Agglomération de VGP dans une logique de progrès au lieu de se circonscrire à une vision en peau de chagrin dans laquelle des bulles d'oxygénation auditive de plus en plus réduites seraient maintenues de ci, de là

III-Observations et commentaires détaillés

III-1 Bruit aérien

§6-1-2 p20-21/46

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 55dB Lden/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 55dB Lden 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 50dB Lden 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 55dB Lden et la courbe 50dB Lden

La carte 50dB Lden est demandée depuis deux ans par AC2NB au Préfet

III-2 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

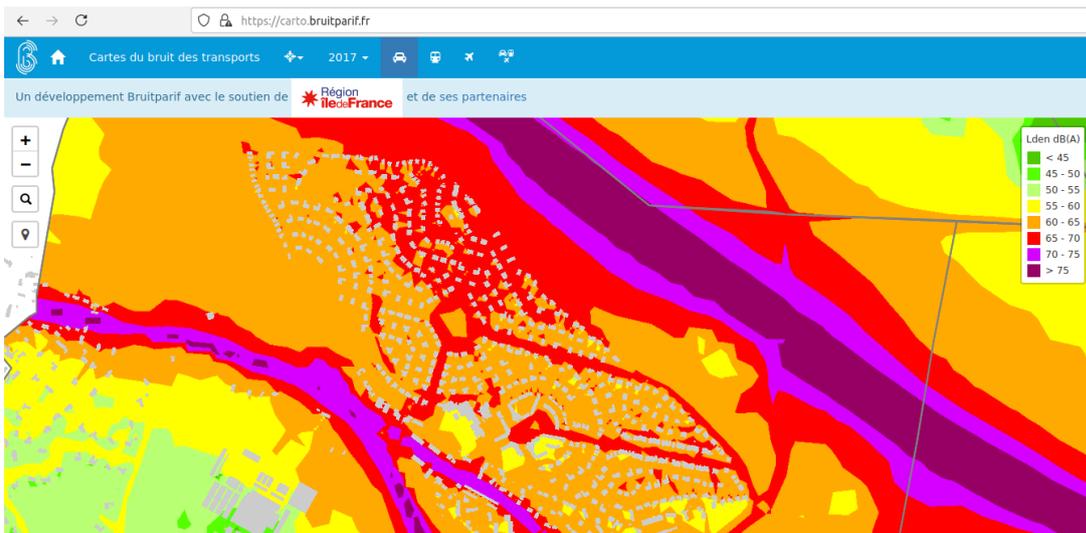
Nous contestons formellement la formulation minimaliste du niveau de nuisance sonore effectif et ressenti dans cette zone, Quartier Le Parc, Noisy-le-Roi, p15-16/46, avec une absence totale d'expression de la Municipalité de Noisy-le-Roi, alors que d'autres municipalités mettent fortement en avant des 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-bruit-routier-a-noisy-le-roi-un-problème-pour-tous>)



Zone R99 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

Zone R20 rue Le Bourblanc (Noisy)/rue de Maule (Bailly)

cette rue en U doit faire l'objet d'analyses sur les flux de trafic, l'effet de vitesse des véhicules, l'identification de la composante des véhicules lourds de transport dans le niveau global de bruit, l'élaboration de stratégies de réduction



pour le trafic aérien, depuis la modification du décret précédent en date du 23 juillet 2013 publié au JO n° 177 du 01/08/2013 texte numéro 23

› [Article 8](#)

Modifié par Arrêté du 23 juillet 2013 - art. 10

Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aérodromes, au sens de l'article [L. 147-3](#) du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré DnT, A, tr minimum 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.

NOTA :

Arrêté du 23 juillet 2013 art. 14 : les présentes dispositions sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1er janvier 2014.

Ainsi dans la zone D 55 à 50dBALden de tous les aérodromes, par l'obligation d'un renforcement de 2dB de l'isolation acoustique toutes façades (32dB au lieu de 30dB en standard). Cette zone n'est pas encore délimitée officiellement pour les aérodromes de Toussus et de Saint Cyr l'Ecole

Les communes de VGP intégreront *obligatoirement* ces tableaux, qui ne sont que des compléments d'information, à leur PLU à l'occasion de la première Modification ou Révision qui interviendra après l'approbation du PPBE par le Conseil Communautaire de VGP

Les communes intégreront *obligatoirement* à leur PLU le rappel de l'obligation de déclaration de nuisance sonore aérienne et son type faite à tous les contrats de cession immobilière depuis la loi N°2019-1428 du 24 décembre 2019 , et à tous les contrats de location immobilière depuis le 13 juillet 1999 article L147-5 du Code l'Urbanisme, obligation aujourd'hui intégrée à l'article L112-11 du Code de l'Urbanisme créé par l'Ordonnance [n°2015-1174 du 23 septembre 2015](#) à l'occasion de la première Modification ou Révision qui interviendra après l'approbation du PPBE par le Conseil Communautaire de VGP

4-3 ZONAGE DES SECTEURS AFFECTES DE NIVEAUX DE BRUIT *CRITIQUE* TOUS TYPES

actuel §4-1 avec ses cartes et ses tableaux

4-4 ZONES À ENJEUX COMMUNAUTAIRES DE BRUIT DANS LE PÉRIMÈTRE DE VERSAILLES GRAND PARC

Versailles Grand Parc *choisit* de définir comme Zones à enjeux de bruit les zones dans lesquelles le niveau de bruit évalué par les méthodes de BruitParif s'établit avec un différentiel de trois (3) dB par rapport aux seuils définis comme valeurs critiques par l'État.

Ces 3dB de sensibilité correspondent à la règle légale qui établit que toute action de réduction de bruit menée dans une zone de bruit supra-seuil critique doit avoir pour objectif de au moins ramener le niveau de bruit à [Valeur de seuil critique -3dB]

Ainsi pour le bruit routier la loi définit qu'une action de réduction de bruit doit viser a minima à ramener le niveau de bruit extérieur en façade comme rappelé au §4-1 en dessous de :

$$65\text{dB(A)} = 68\text{dB(A)} - 3 \text{ dB}$$

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 deux fois

plus faibles que les niveaux éventuellement combinés définis comme critiques, selon l'échelle Lden définie par la Directive européenne 2002/49/CE.

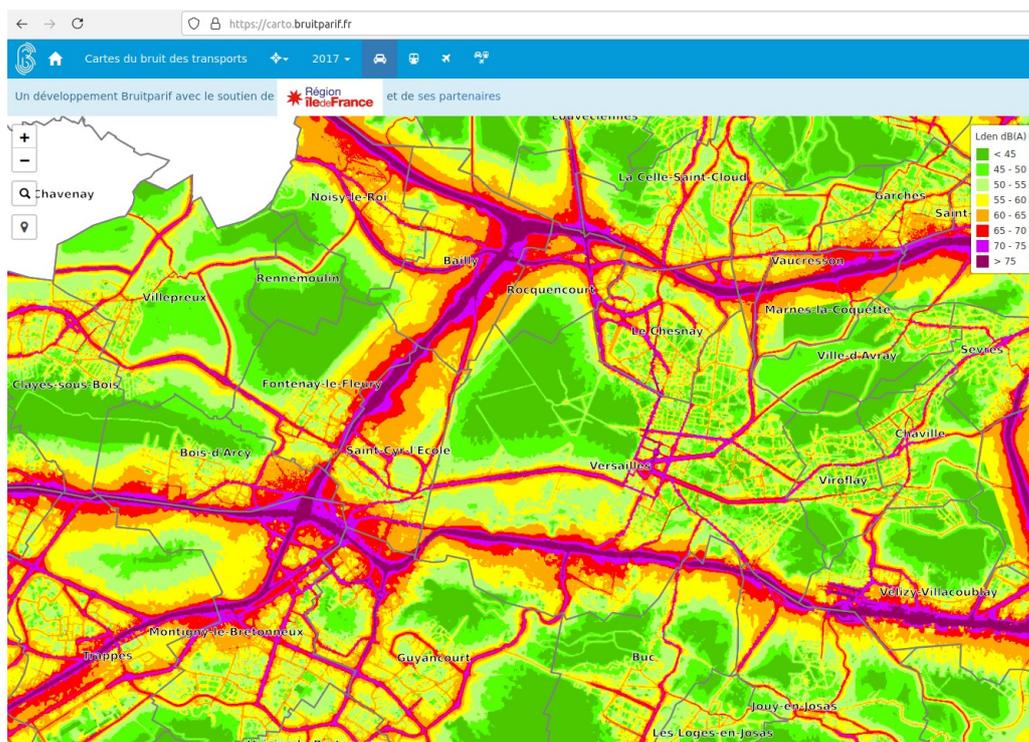
Pour le bruit routier les zones à enjeux de bruit correspondent aux zones dont le niveau de bruit mesuré et projeté sur le moyen, ou évalué et projeté sur le moyen terme est $>65\text{dB(A)}$

Ces zones sont données en lecture directe sur les cartes établies par BruitParif, ce sont les zones en rouge (et au dessus)

Par cette approche, Versailles Grand Parc et toutes ses communes-membres se placent grâce à un positionnement des situations à travers une analyse de sensibilité à une variation modérée du niveau général de bruit ambiant dans une dynamique flexible d'anticipation vigilante vers une cible globale de progrès, au lieu de se cantonner à une logique de pure réaction d'une consternante pauvreté manifestée à travers la quasi-vacuité des zones liste §5-3 de la rédaction en Consultation publique

4-4-1 ZONAGE DES SECTEURS A ENJEUX COMMUNAUTAIRES DE BRUIT ROUTIER

Carte BRUITPARIF des zones à enjeux de bruit routier ($\geq 65\text{dB(A)}$)Lden

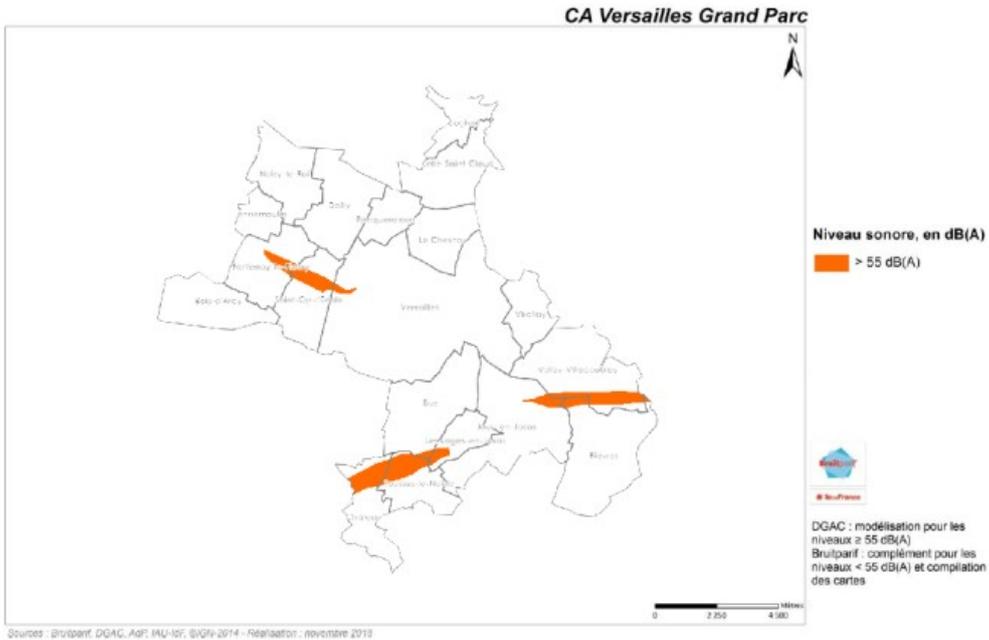


**4-4-2 ZONAGE DES SECTEURS A ENJEUX COMMUNAUTAIRES DE BRUIT AERIEN
AERODROMES DE SAINT CYR, TOUSSUS le NOBLE, VELIZY VILLACOUBLAY**

Carte *indicative* 55dB_{Lden} du rapport actuel p8/52 avec la mention que cette carte n'a pas été présentée en CCE des aéroports de Saint Cyr et de Toussus le Noble

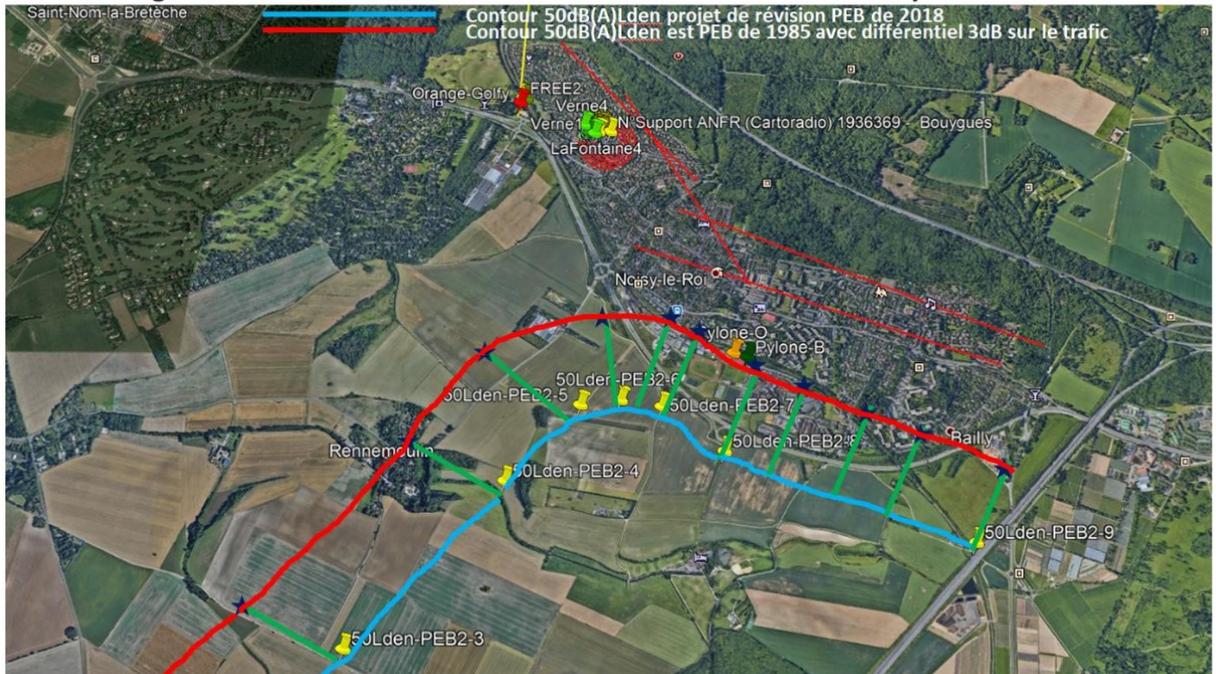
Planche 3 - Zones de dépassement pour le bruit des aéronefs – indicateur Lden

Zones de dépassement de la valeur limite
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Carte *indicative* 50dB_{Lden} à faire réaliser par la DGAC dans le cadre des données de référence de trafic des PEB en vigueur (3 juillet 1985 pour Saint Cyr, 5 juillet 1985 pour Toussus-le-Noble) avec la mention que cette carte n'a pas été présentée en CCE des aéroports de Saint Cyr et de Toussus le Noble (pour visualisation des enjeux, carte estimative envoyée par AC2NB au Préfet des Yvelines le 8 juin 2021)

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



4-5 CONFIRMATION PAR LES COMMUNES DE LA REALITE DES ZONES À ENJEUX DE BRUIT DETECTÉES PAR LA CARTOGRAPHIES BRUITPARIF AVEC LA SENSIBILITE DE 3dB EN VUE DE L'INSCRIPTION DE MESURES DE VIGILANCE ET DE PREVENTION

Bailly confirme.....

Noisy-le-Roi**a) confirmation des zones à enjeux de bruit de son territoire**

a-1 considérant la pétition Bruit à Noisy-le-Roi (<https://www.change.org/p/le-bruit-routier-a-noisy-le-roi-un-probleme-pour-tous>) avec plus de 570 signataires, la zone Rouge Domaine du Parc R95 comme zone à enjeux de bruit routier et de pollution aérienne chimique, liée à l'autoroute A13, avec entre 120 et 150 maisons individuelles, de l'ordre potentiellement de 350 à 450 habitants concernés et demande l'inscription de mesures d'évaluation de faisabilité, d'impact, d'efficacité et de coût pour ramener à zéro le nombre de maisons individuelles situées en zone Rouge

a-2 considérant la pétition Bruit à Noisy-le-Roi (<https://www.change.org/p/le-bruit-routier-a-noisy-le-roi-un-probleme-pour-tous>) avec plus de 570 signataires, la zone Rouge Verger du Roy, Clos du Roy, Zone Montgolfier R99 comme zone à enjeux de bruit routier, liées à la RD307, avec entre 500 et 750 logements collectifs, de l'ordre potentiellement 1500 à 2250 habitants concernés, et demande l'inscription de de mesures d'évaluation de faisabilité, coût, d'impact, d'efficacité pour ramener à zéro le nombre de logements collectifs situées en zone Rouge

a-3 considérant la pétition Bruit à Noisy-le-Roi (<https://www.change.org/p/le-bruit-routier-a-noisy-le-roi-un-probleme-pour-tous>) avec plus de 570 signataires, la zone Rouge R20 rue André Le Bourblanc comme zone à enjeux de bruit routier *urbain*, soumis à la circulation dense de transports par autobus organisés par VGP avec de multiples lignes dont certaines à haute fréquence de passage (ligne 76 Noisy-gare de Vaucresson

b) revendication de demandes précises d'action palliatives en vue d'une amélioration

-mise en place d'un revêtement de minimisation du bruit de roulement sur l'A13 et la RD307

-mise en place d'une limitation de vitesse à 90Km/h sur le segment A13 depuis Saint Nom jusqu'à l'intersection RD161 à la façon dont l'autoroute A6 est limitée à 90Km/h à la hauteur de Valence ! (comme quoi, ça se fait là où les Maires se mobilisent aux côtés de leurs habitants)

Actions symboliques d'accompagnement envisagées par la Mairie

--mise en place d'une limitation de vitesse à 30Km/h sur le segment TRAMTRAIN13 entre le tunnel de Saint Nom et la station de Bailly, soit sur environ 1,5Km sur un trajet total de 20Km, à la façon dont c'est fait sur deux tronçons du T6 entre Velizy2 et Meudon, et au niveau de Clamart sur plus d'un Km dans chaque cas sur un trajet total de 14Km

Actions symboliques d'accompagnement envisagées par la Mairie

-mise en place d'une structure de déflexion du bruit sur l'A13 côté Noisy à compter de l'intersection A13/voie TRAMTRAIN13 jusqu'à l'intersection A13/RD161 Noisy/L'Etang-la-Ville

-inscription explicite dans le PLU de Bailly et Noisy de la catégorie de bruit de la RD307 établie par la Préfecture, ainsi que l'inclusion des cartes de bruit établies par BruitParif affectant les zones d'habitat connexes de la RD307 sur Bailly et Noisy (zone Chaponval-Mercedes à Bailly, Le Verger du Roy, Le Clos du Roy, zone Montgolfier à Noisy), et des normes d'isolation acoustique requises des constructions neuves telles que fixées par l'arrêté du 30 mai 1996 avec sa modification du 23 juillet 2013 (qui fixe le complément d'isolation lié au trafic aérien)

--mise en place d'une instance de discussion et de propositions avec les riverains sur la limitation du trafic et des nuisances rue Le Bourblanc/rue de Maule commune à BAILLY et NOISY

Fontenay-le-Fleury confirme.....

Bois-d'Arcy confirme.....

Guyancourt confirme.....

III-IV 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'aérodrome 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 actualisées sur la réalité des matériels roulants utilisés et la technologie des voies sont absolument indispensables et doivent être requises de IdF Mobilités et SNCF au lieu d'écrire des banalités et de conserver en l'état les référence aux études vieilles de 10 ans

b) Un indice adapté d'appréciation du niveau de bruit accordant un poids plus important aux bruits transitoires qui caractérisent le trafic ferroviaire tels l'indice HARMONICA défini par un programme européen et que BruitParif est capable de calculer doit être mis en œuvre

c) un seuil "communautaire" renforcé d'appréciation de la gêne provoquée par le niveau de bruit ferroviaire doit être mis en place et la cartographie correspondante avec l'évaluation du nombre de logements et d'habitants impactés doit être établi, nous proposons 65dB(A)Lden

d) 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 parcage des véhicules

la situation est assez différente à Saint Cyr la gare intermédiaire étant très isolée

III-V 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 800personnes 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

-l'intégration des cartes de bruit routier et urbain BruitParif >65dB(A)Lden, du périmètre zone D >50dB(A)Lden aéroports de Saint Cyr et Toussus le Noble

-le rappel des obligations de déclaration de nuisance sonore aérienne étendues par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 à tous les contrats de cession et de location immobilière sous peine d'annulation ou de réfaction de prix par le Juge civil

III-VI 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 : a) 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

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

c) Un indice adapté d'appréciation du niveau de bruit accordant un poids plus important aux bruits transitoires qui caractérisent le trafic aérien et le trafic ferroviaire tels l'indice HARMONICA défini par un programme européen et que BruitParif est capable de calculer doit être mis en œuvre, avec comme valeur de référence un périmètre associé à 50dB(A)Lden-équivalent pondéré pour l'aérien et 65dB(A)Lden-équivalent pondéré pour le ferroviaire

PPBE du Département : a) 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

b) 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 l'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