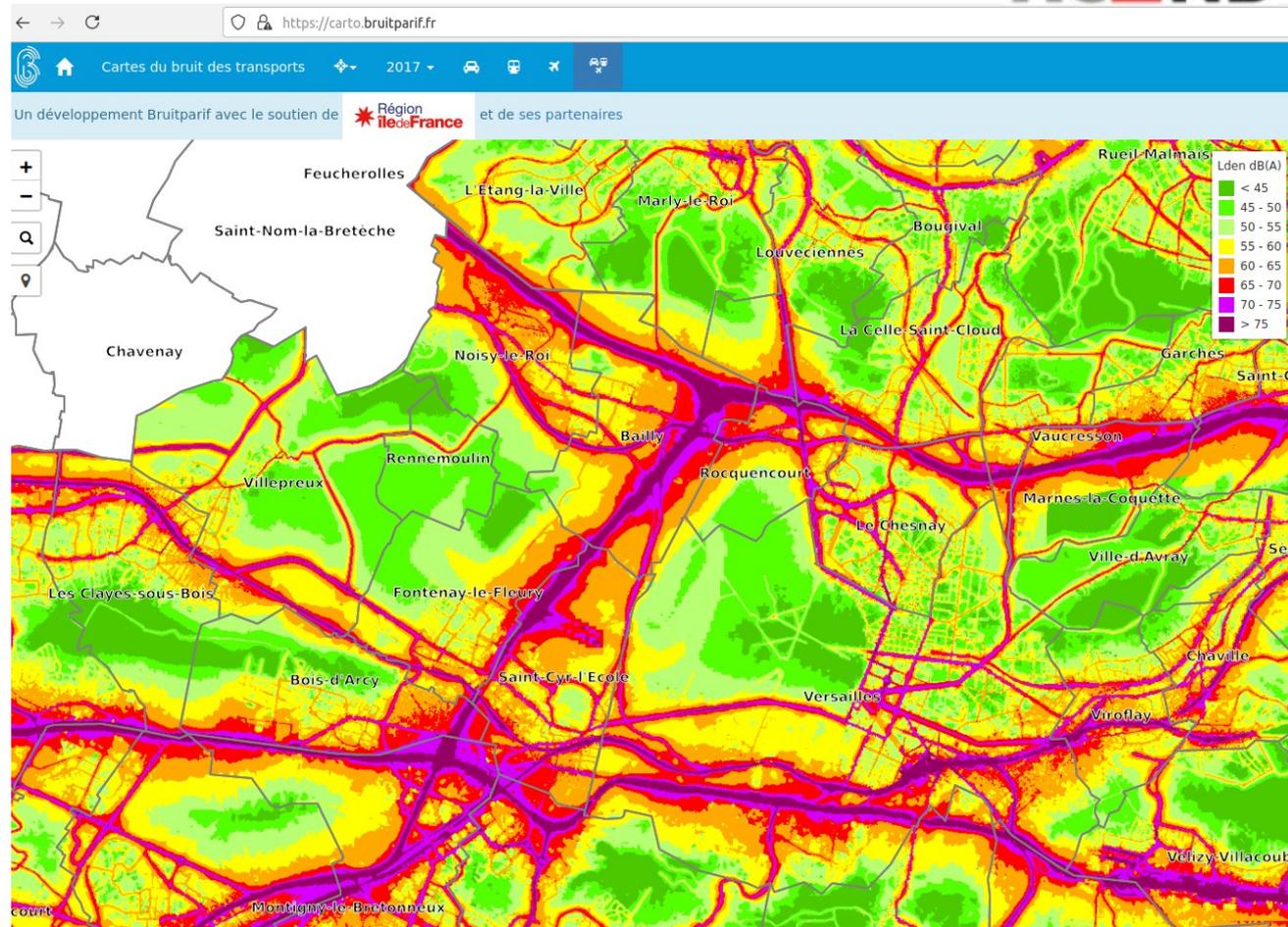


Le Bruit ambiant à Noisy-le-Roi et Bailly

AC2NB

Copyright 2022-06-01



La zone urbanisée de Bailly-Noisy est clairement un Pôle de Bruit multi-origines au sein de VGP

- bruit routier A13, RD307, A12/A13
- bruit ferroviaire ligne TRAM13
- bruit aérien (non porté sur la vue) trafic de Saint Cyr (pb carte Zone D) hélicoptères sur A13 avions sur A13 nouvelles descentes de gros avions

La dégradation en matière de bruit sur NOISY-BAILLY est continue depuis 10 ans

Le bruit routier RD307 a déjà donné lieu à une pétition de 660+ signataires en 2012

Le bruit aérien a provoqué la création de AC2NB fin 2013 et diverses manifestations pendant plus de quatre ans ; les nuisances importantes, tout spécialement le weekend, du "Corridor Nord" sur l'ouest de Noisy/Le Parc fait l'objet d'un déni de la Préfecture qui refuse depuis deux ans la publication de la zone D de PEB pourtant créée par les textes il y a exactement 20 ans (Directive 2002/49/CE)

AC2NB Copyright 2022-06-01

L'arasement d'une grande partie du couvert forestier face au Quartier Le Parc a provoqué une prise de conscience très forte du bruit A13 chez les riverains "Bizet"

La mise en place dans la plus grande discrétion du PPBE du Département fin 2020 et la préparation en catimini du PPBE de VGP depuis fin 2021 ont démontré une volonté dans les Instances territoriales de ne pas ouvrir de débat transparent avec la population sur son vécu du quotidien en matière de bruit dans l'environnement

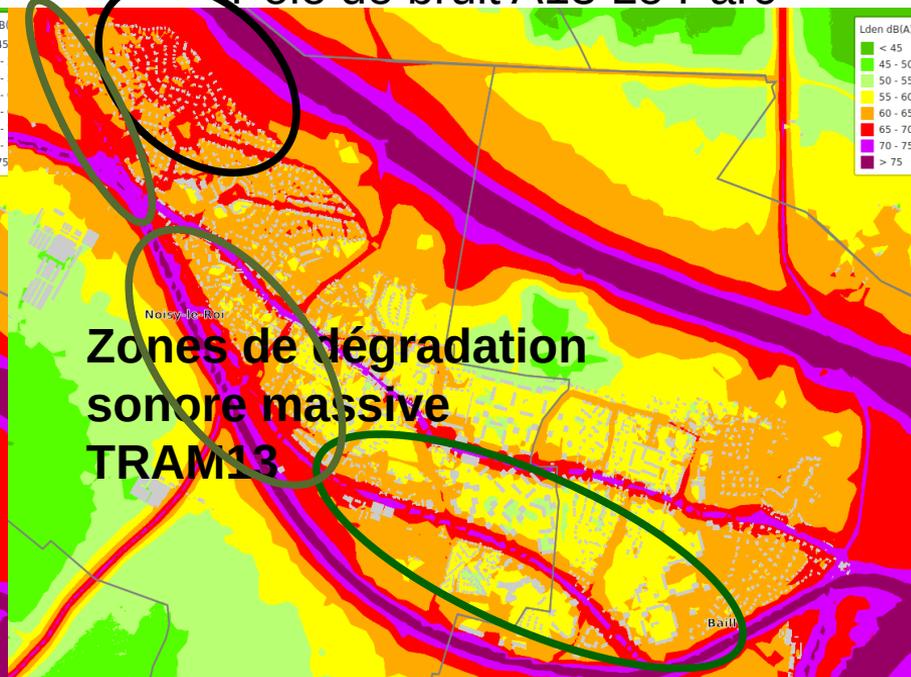
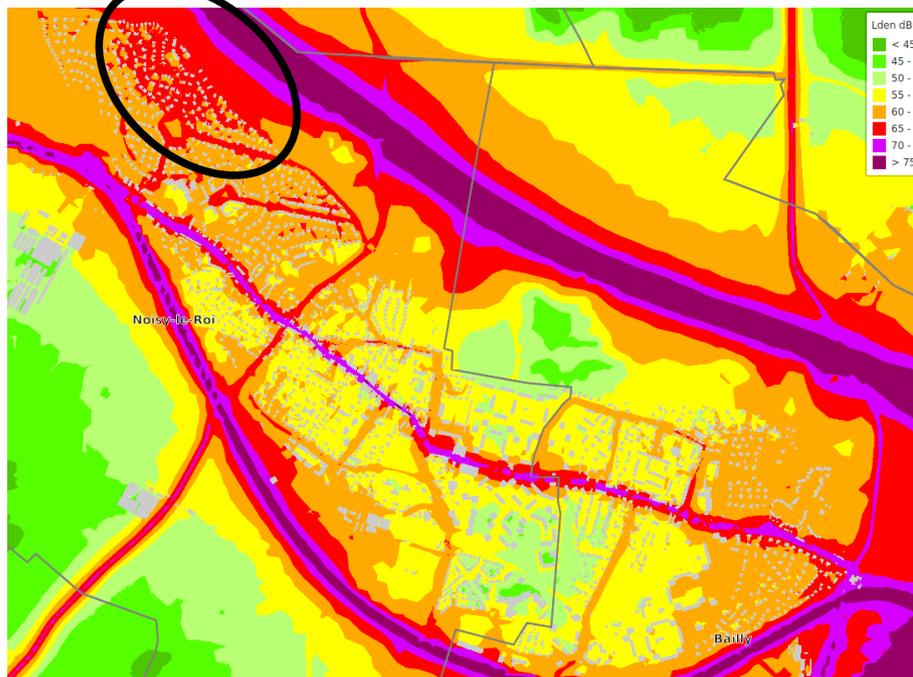
La phase "Marche à Blanc" du TRAM13 a provoqué la réalisation d'une dégradation très forte du niveau global de bruit ambiant aux heures chargées 7h00-9h00 et surtout 17h00-20h00 sur de larges zones Gaillarderie, Les Princes, Hameau Fleuri, Harmony Ouest, Plan de l'Aître...

L'impact du TRAM13 sur le niveau de bruit : triplement (~5dB) pour des centaines de personnes (cartographie d'estimation du bruit ambiant par simulations numériques BRUITPARIF)

AC2NB Copyright 2022-06-01

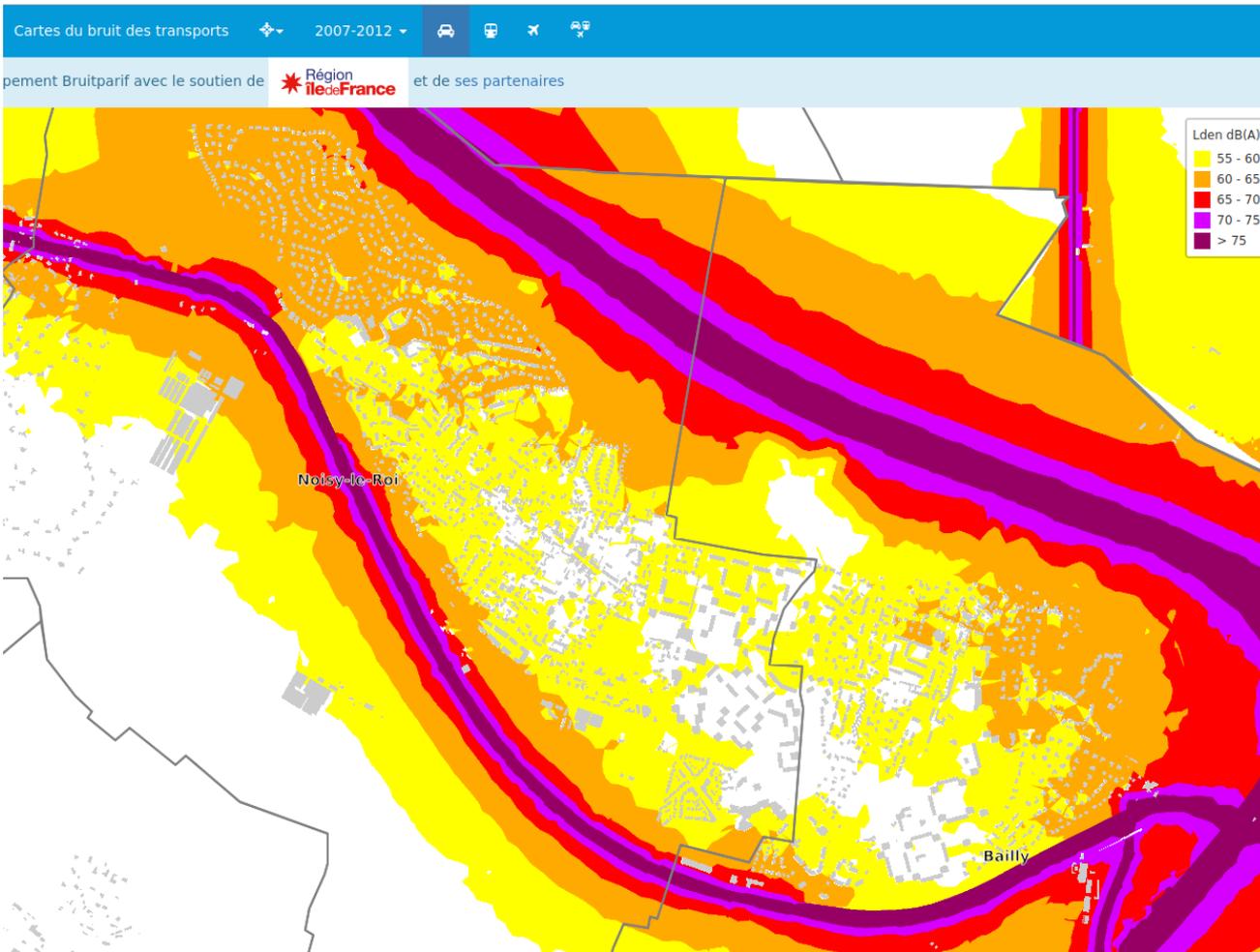
Pôle de bruit A13 Le Parc

Pôle de bruit A13 Le Parc



Bruit ambiant hors aérien NOISY-BAILLY sans TRAM13 Bruit ambiant hors aérien NOISY-BAILLY avec TRAM13

De telles cartes d'impact prévisionnel n'ont jamais été montrées alors qu'elles existent depuis 2012



AC2NB

Copyright 2022-06-01

Situation de référence
du bruit ambiant
(hors train)
sur NOISY-BAILLY
vers 2010

TRAM13

La phase "Marche à blanc TRAM13" a provoqué une réalisation brutale de la réalité du niveau de bruit ambiant créé par les rames en particulier aux heures de vie et tout spécialement sur le créneau 17h00-20h00 essentiel d'avril à octobre

Les riverains TRAM13 estiment avoir été trompés sur cette réalité par une information tronquée et non transparente (cf cartes BRUITPARIF)

Diverses "mesures" et "observations" spontanées ont montré que jusqu'à 70m de la voie et avec l'effet de répétition (toutes les 5mn dans un sens ou l'autre) aux heures chargées

- le bruit de passage des rames très rapide (>70/80 Km/h) est intolérable

- le bruit de passage des rames rapides (50/60 Km/h) est très gênant et nuit gravement à la qualité de vie en particulier au niveau des étages

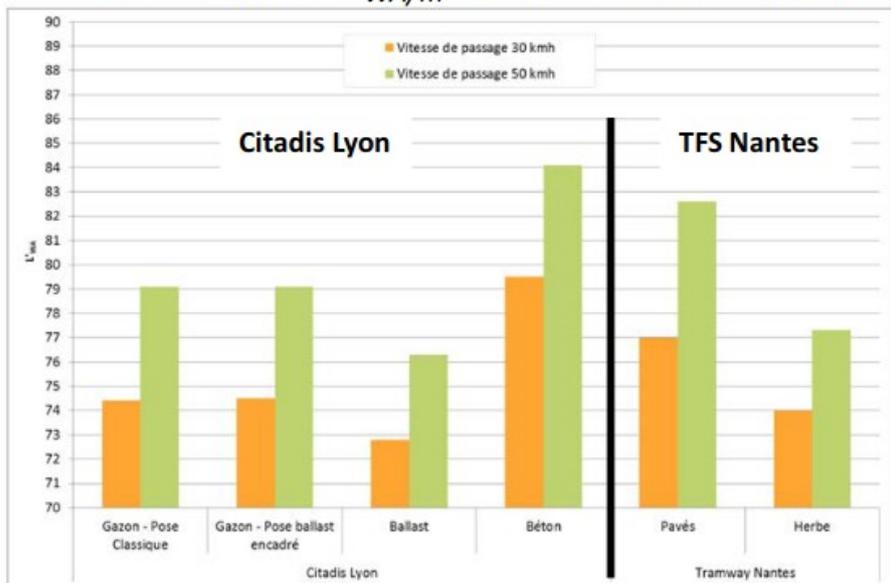
- le bruit de passage des rames lentes (30Km/h) soit environ une division par 3 du niveau de bruit ajouté couramment par le TRAM13 peut être acceptable

Les riverains veulent une limitation IMMEDIATE du niveau de bruit lors des passages, ce que permet une limitation de la vitesse, même si le choix des pouvoirs publics pour le moyen terme repose sur d'autres moyens nécessitant un peu d'investissement sur le tracé urbain NOISY et BAILLY (pour mémoire la rénovation de la voie : 300 M€ et le matériel roulant 70M€)

30 Km/h au lieu de 50/60 Km/h, la différence entre le tolérable et l'insupportable

■ Différences identifiées pour le niveau global et le gabarit spectral

Niveau global $L_{WA/m}$ à 30 et 50 km/h (dBA)



Spectres de puissance /bogie à 30 km/h (dBlin)

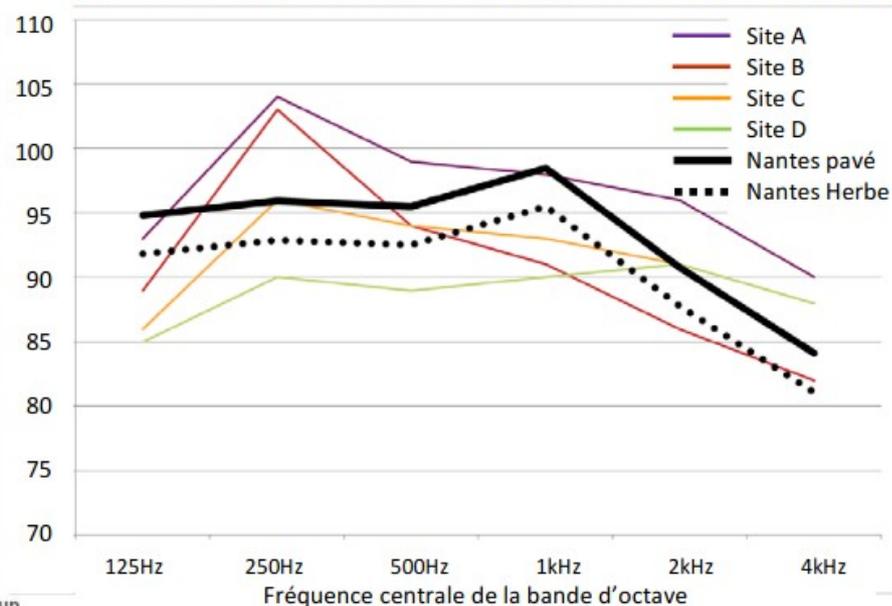


Figure 27 : Comparaison tramway Lyon - tramway Nantes. Valeurs de puissance par mètre avec un trafic de 400 trains dans la période jour (valeur typique) pour des vitesses de passage à 30 km/h et 50 km/h

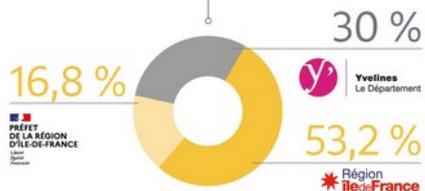


T13

NOUVELLE LIGNE DE TRAM
Saint-Cyr > Saint-Germain

L'infrastructure

c'est-à-dire la construction des stations, des voies ferrées, des aménagements urbains (trottoirs, voiries...) et des ouvrages d'arts.



soit 306,7 millions d'euros HT

Le matériel roulant

c'est-à-dire les trams.



soit 68,8 millions d'euros HT

Le fonctionnement

c'est-à-dire l'entretien et la maintenance des rames et des stations, les conducteurs et le personnel d'exploitation, la sécurité.



Infrastructure : aux conditions économiques de 2011.
Matériel roulant : aux conditions économiques de 2018.

A13 et A12/A13

La cartographie de la bande de nuisance sonore A13 voie Catégorie 1 détenue par le Service de l'Urbanisme à NOISY (125m) n'est pas conforme depuis plus de 20 ans (dernière mise à jour année 2000) aux dispositions de la loi (250 ou 300m arrêté du 30 mai 1996, 200m arrêté du 6 octobre 1978 titre II) et le Préfet saisi de la question par AC2NB le 27 mai 2021 s'est borné à indiquer que de toute façon la classification sonore des grands axes allait être revue en 2022

Le couvert forestier littéralement éradiqué par l'ONF ne masque plus visuellement l'A13, notamment de nuit, et n'a aucun effet de réduction sur la propagation du bruit

L'ouverture d'un nouvel accès sur l'A12/A13 va créer une rupture majeure du pare-bruit

Des mesures commandées par la Municipalité fin 2021 confirment la réalité d'un niveau de bruit routier A13 très élevé, pas très éloigné des seuils légaux intolérables, et permanent

Les riverains veulent la mise en route immédiate d'une étude de réalisation d'un parebruit le long de l'A13 au niveau de NOISY Le Parc et jusqu'à la RD161, à l'instar de ce qui a été fait par exemple vers 2012 à Marnes-la Coquette

Les riverains veulent l'inscription dans le PPBE Préfectoral d'objectifs de réduction du niveau de bruit sur le moyen terme par des analyses prospectives de la DRIIF (revêtement, limitation de vitesse...)

Le niveau de bruit ambiant généré par le trafic RD307 sur laquelle la vitesse de 90Km/H n'est très largement pas respectée est très élevé et continu

RD307 est une voie routière de catégorie 2 au niveau des deux villes de NOISY et BAILLY avec une bande de nuisance sonore légale de 125m

Il existe partiellement des protections sonores, elles sont médiocres et sans aucun rapport de niveau avec celles faites luxueusement par le Département à Saint Nom la Bretèche où pourtant la RD307 est classée seulement comme catégorie 3 de nuisance

Les Municipalités de NOISY, BAILLY, et LE CHESNAY-ROCQUENCOURT développent depuis dix ans une politique d'installation massive d'habitat à proximité immédiate RD307 et/ou ligne TRAM13
NOISY : Le Verger du Roy (114 logements), Le Clos du Roy (158), projet Montgolfier (>500)

BAILLY: Projet zone Chaponval/Mercedes (55), projet Senior Plan de l'Aître (106), Route St Cyr (28)
ROCQUENCOURT : Les Terrasses de Rocquencourt (49)

avec un taux important de logements sociaux et une absence totale de visibilité sur l'application des normes de constructions très strictes requises (arrêté du 30 mai 1996) dans les permis de construire sous responsabilité des Municipalités

Le Préfet saisi de la situation s'est borné à renvoyer à des actions individuelles en justice

Bruit aérien

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent une approche honnête et transparente sur le niveau de nuisance sonore de référence des avions de Saint Cyr dans le cadre des trafics du PEB existant par la publication de la zone D, y compris pour le Corridor Nord, dont l'indication est requise dans tous les contrats de cessions et de locations immobilières en zone A/B/C depuis plus de vingt ans (article L147-5 Code de l'Urbanisme 13/07/1999 repris dans L112-11 01/01/2016) et en zone D depuis la loi ELAN, publication sur laquelle la Préfecture ne répond pas en CCE depuis 2 ans

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent une approche honnête et transparente de détection sur les survols complètement anormaux répétitifs de leur zone urbanisée par les avions utilisant l'aérodrome de Saint Cyr, il s'en produit quelques uns quasiment tous les jours, de la part de la DGAC, et la transmission de relevés complets au GUAS de St Cyr pour action

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent une approche honnête et transparente d'information en CCE étendue "aérien" et pas seulement "aérodrome de Saint Cyr" sur la totalité des circulations aériennes qui affectent notre zone urbanisée (hélicoptères de gendarmerie et sécurité civile le long de l'A13, avions de tourisme le long de l'A13, avions bimoteurs à hélice basse altitude 400m de lignes commerciales le long de l'A13, circuits de descente d'avions commerciaux à réaction introduits récemment...cf le sait très bien le Maire de Maisons Lafitte)

Circulation routière intérieure de NOISY et BAILLY **rue Le Bourblanc et autres axes empruntés par de multiples lignes d'autobus**

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent la mise en place d'une véritable démarche de PPBE public au niveau des deux Municipalités pour toutes les sources de bruit, alimentant le PPBE de VGP, et couvrant aussi la circulation routière intérieure, appuyée sur les évaluations de nuisance sonore de BRUITPARIF et tout spécialement pour les grands axes empruntés par les circulations d'autobus, avec des critères qui ne se cantonnent pas à rechercher d'hypothétiques points noirs de sévérité critique de niveau européen

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent la mise en place d'une approche d'évaluation des nuisances sonores lors de tout changement de la circulation des autobus gérée par VGP

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent la mise en place d'une politique locale *de progrès* sur le bruit routier intérieur des deux villes sur le moyen terme, avec des objectifs de réduction du niveau de bruit sur le moyen terme par des analyses prospectives de la DDE (revêtement, limitation de vitesse, transformation du trafic d'autobus vers l'électrique et des véhicules de plus petit gabarit...) alimentant une véritable discussion participative des populations avec les Municipalités et VGP

SYNTHESE

Les habitants de NOISY-BAILLY ne souffrent pas d'un "problème affectif de ressenti personnel" en matière de bruit dans leur environnement de vie, la dégradation depuis 10 ans est objective, quantifiée et d'ailleurs parfaitement accessible à tous les acteurs publics grâce aux données publiées depuis plus de dix ans par BRUITPARIF

Les habitants de NOISY-BAILLY constatent que le bruit de l'environnement de vie n'est absolument pas une préoccupation des Pouvoirs Publics, c'est juste un *pensum* à traiter

Les habitants de NOISY-BAILLY refusent la logique d'atomisation des questions de bruit ambiant dans l'environnement favorisée par les Pouvoirs Publics et veulent une approche intégrée dans les PPBE des Collectivités territoriales, VGP et communes

Les habitants de NOISY-BAILLY veulent la mise en place d'une véritable démarche *de progrès* sur le bruit dans l'environnement, ce qui est en théorie la vocation des multiples PPBE (Préfecture, Département, VGP, communes...) mais en pratique les approches qui y sont menées sont dénuées de toute politique locale de moyen terme, se bornent à exécuter des critères de détection de points noirs critiques de niveau européen et privilégient des politiques palliatives de protection de quelques "havres de silence" privilégiant les plus grandes zones urbanisées au détriment de toutes les autres