

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

04/02/2022

Dossier complet le :

17/03/2022

N° d'enregistrement :

F-011-22-C-0023

1. Intitulé du projet

Aménagement d'un site expérimental de Vertiport.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

AEROPORTS DE PARIS

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Sébastien Couturier - Directeur de l'Aéroport de Paris-Le Bourget

RCS / SIRET

5 5 2 0 1 6 6 2 8 / 0 0 6 7

Forme juridique

SA

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
Catégorie 8 : modification d'Aérodromes	Aérodrome de Saint-Cyr-L'Ecole : Piste 1 : 920m X 90m Piste 2 : 865m X 60m

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole est prévu une nouvelle phase d'expérimentation des nouveaux aéronefs VTOL (Vertical Take Off and Landing).

Cette nouvelle phase d'expérimentation quiconsiste en des vols d'essais, complétera ainsi les expérimentations de vols d'essais prévus sur le site de Pontoise (réf dossier cas par cas : dispense évaluation environnementale n°011-21-C-0152 accordée le 10 janvier 2022) et aura lieu une fois la certification des aéronefs VTOL établie par l'EASA (European Union Aviation Safety Agency).

Les aménagements sur le site expérimental comprennent la création de deux postes de stationnement pour VTOL avec voies de desserte, la construction d'un bâtiment et d'un container de recharge batteries.

L'ensemble des travaux portent sur une surface imperméabilisée de 1 708m² (dont 206m² pour le bâtiment et 30m² pour le container), entièrement compensée sur le site par des travaux de désimperméabilisation.

4.2 Objectifs du projet

Ce projet s'inscrit dans une programmation ministérielle traduisant la volonté de l'État de présenter ce nouveau mode de transport aérien pour les Jeux Olympiques de Paris 2024.

En collaboration avec la DGAC, le Groupe ADP est chargé de la réalisation des infrastructures permettant le bon déroulement de cette nouvelle phase d'expérimentation.

Les expérimentations en "mode vol" sur le site de Saint-Cyr permettront d'entériner les informations nécessaires à l'adoption de la future réglementation des VTOL. Dans l'attente de celle-ci, c'est la réglementation Hélicoptère qui est appliquée pour le site expérimental de Saint-Cyr. Il est à noter que l'aérodrome de St Cyr accueille déjà des hélicoptères sur son site.

Les vols d'essais auront lieu une fois que la certification et l'homologation des aéronefs par l'EASA seront établies et, ce, en étroite collaboration avec les équipes de la DGAC. Ils permettront d'apprécier les modalités d'intégration des VTOL dans le trafic existant, les opérations au sol (changement de batterie ...) et le parcours passagers.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux se dérouleront entre mars 2023 et novembre 2023, afin de réaliser deux postes de stationnement et les voies de desserte, ainsi qu'un bâtiment d'accueil et un container pour la recharge des batteries des VTOL.

La totalité des surfaces imperméabilisées (environ 1.700m²) sera entièrement compensée par une opération de désimperméabilisation et de renaturation sur le site d'anciens terrains de tennis situé à proximité des aménagements prévus.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le démarrage des vols d'essai est prévue fin 2023. Ces vols test seront réalisés, à raison d'un maximum de 4 vols par heure sur une plage horaire moyenne de 10 heures hebdomadaire, 350 jours par an ; soit un maximum de 14.000 vols tests par an.

Les VTOL sont conçus et opérés de manière à limiter le plus possible le niveau de bruit audible au sol.

Pour rappel, les données disponibles sur les VTOL, en l'état actuel des connaissances et transmises dans le cadre du cas par cas de Pontoise sont jointes dans les annexes complémentaires (cf page 18). Les vols d'essais qui sont prévus sur le site de Pontoise, courant 2022, permettront d'affiner ces informations et d'obtenir des mesures de bruit in situ.

Sur le site de St Cyr, les approches et les trajectoires qui seront utilisées par les VTOL sur l'aérodrome seront conformes au Plan d'Exposition au Bruit en vigueur. Elles seront insérées au trafic de l'aviation générale par des procédures adaptées, sous couvert de l'accord de la DGAC.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Des installations électriques seront nécessaires pour la recharge des batteries des aéronefs.

Le lieu de charge des véhicules terrestres électriques est actuellement réglementé au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement par la rubrique 2925 de la nomenclature : atelier de charge d'accumulateurs d'une puissance supérieure à 50kW soumis à procédure de déclaration.

Le projet nécessitera donc la déclaration ICPE de l'installation de recharge nécessaire au fonctionnement des VTOL.

Un permis de construire sera déposé pour la réalisation du bâtiment et du container pour une emprise au sol d'environ 230m².

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Deux postes de stationnement VTOL et voiries de desserte associées	Emprise imperméabilisée : environ 1.700m ²
Surface bâtie : Bâtiment et container	dont surface bâtie : 230m ²

4.6 Localisation du projet**Adresse et commune(s) d'implantation**

Aérodrome de Sant-Cyr-L'Ecole

Commune de Saint-Cyr-L'Ecole

Coordonnées géographiques¹

Long. 02° 07' 28" 86 Lat. 48° 80' 77" 45

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☒

Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	Les zones les plus proches du projet sont : - ZNIEFF de type I Bois de Gazé (à 1,9 km) - ZNIEFF de type II Forêt de Bois d'Arcy (à 1,9 km) - ZNIEFF de type II Forêt domaniale de Versailles (à 1,5 km)
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	PEB de l'aérodrome de Saint-Cyr-L'Ecole, approuvé par arrêté préfectoral le 3 juillet 1985. PPBE des routes départementales adopté par le département des Yvelines en 2014
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☒	☐	Zone tampon Patrimoine mondial de l'UNESCO : Palais et Parc de Versailles Protection au titre des abords des monuments historiques : Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr Domaine national de Versailles et du Trianon
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Le projet est implanté à distance d'une zone d'alerte zones humides de classe A, dont le périmètre demeure à délimiter précisément. Ces zones humides suivent le tracé du ru des Glaïses (cf. annexe complémentaire). Le relevé réalisé par l'écologue sur la zone précise du projet n'a pas identifié d'interférence avec la zone humide située le long du ru des Glaïses.

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	PPRN approuvé par arrêté préfectoral en date du 21 juin 2012 : - mouvements différentiels de terrains liés au retrait gonflement des argiles
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Pas de point public de captage d'eau implantée sur la commune de St Cyr l'Ecole (source : annexe sanitaire du PLU St Cyr l'Ecole).
Dans un site inscrit ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☒	☐	Le site Natura 2000 le plus proche du projet est l'Etang de Saint Quentin, situé à plus de 5km au sud-ouest (cf annexe obligatoire).
D'un site classé ?	☒	☐	En bordure du site classé par le département des Yvelines : Ensemble de la Plaine de Versailles

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	le projet ne générera pas d'excédent de terre nécessitant un traitement extérieur de l'aérodrome. Sous réserve de la qualité des terres, l'intégralité des terres excavées sera réemployée pour l'opération de désartificialisation et de renaturation sur le site même.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☒	☐	Un diagnostic biodiversité du périmètre projet réalisé en 2021 montre que le projet se situe dans une zone à enjeux écologiques modérés, constituée pour l'essentiel de prairie de fauche et de haie d'espèces indigènes pauvres en espèces. Les enjeux faunistiques et floristiques sont quant à eux faibles à modérés. Le site ne présente pas d'enjeux au niveau des corridors écologiques enregistrés au SRCE. Par ailleurs, le projet intègre la désartificialisation et la renaturation d'environ 1.700m ² sur le site permettant un impact nul en imperméabilisation.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☒	☐	Le projet nécessite une imperméabilisation totale de 1 700m ² dont 1 000m ² situés en lisière de la zone naturelle. Une opération de désartificialisation et de renaturation pour une surface d'environ 1.700m ² sera réalisée au sein de l'aérodrome sur une zone intégrée à la zone naturelle "Ensemble de la Plaine de Versailles".
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Le projet est développé à titre expérimental et engendrera un trafic aéronautique limité au pic de la phase d'expérimentation de 4 vols par heure, sur une amplitude de 10h maximum par jour. Le trafic routier ne sera pas significatif s'agissant de vols expérimentaux.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Le bruit généré par les aéronefs restera marginal compte tenu de la fréquence des vols attendus et de leur insertion dans le trafic existant sur l'aérodrome de Saint-Cyr qui est d'environ 185 mouvements par jour et qui comprend avions de tourisme et hélicoptères. Cf. annexe complémentaire.

	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	
Emissions	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	☐	☒	Le projet ne modifie pas les conditions actuelles d'éclairage de l'aérodrome ; à savoir l'ouverture au trafic entre le lever du soleil -30 minutes et le coucher du soleil +30 minutes.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☐	☒	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les enjeux environnementaux du projet sont limités.

Au cours de la conception du projet, deux sites potentiels ont été étudiés sur l'aérodrome.

L'analyse et le diagnostic environnemental des deux sites potentiels ont permis d'orienter le projet vers un site au coeur de l'aérodrome dans sa partie urbaine (Zonage U1a) en lisière de la zone naturelle. Les impacts sur l'environnement ont donc été réduits sans générer de risque en matière de sécurité aéronautique ni de perturbation pour le trafic existant. Seuls les postes de stationnement se trouvent en léger débord sur la zone à vocation naturelle, qui, à cet endroit est constituée de prairies aéronautiques, des deux pistes existantes et des voies et accès de service. Cette zone naturelle a par ailleurs été identifiée lors du diagnostic biodiversité comme présentant un enjeu écologique modéré voire faible dans la partie où seront positionnés les deux postes de stationnement et ne fait pas l'objet de corridors identifiés au SRCE. De plus, il est à noter que le PLU de Saint-Cyr autorise, dans cette zone, les ouvrages d'intérêt public.

Enfin, le projet est complété par une mesure d'accompagnement consistant à la désartificialisation et à la renaturation d'une zone d'environ 1 700m² également située en zone naturelle. Cf. annexe complémentaire.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Au regard de l'analyse des impacts du projet tant sur la biodiversité que sur la santé humaine, il nous semble que le projet peut être dispensé d'évaluation environnementale :

- le projet est réalisé sur la partie déjà aménagée de l'aérodrome, dont les enjeux écologiques sont faibles à modérés. En mesure d'accompagnement, une opération de désartificialisation et de renaturation sera réalisée sur une surface équivalente à celle du projet.

- Même si les données bruit des aéronefs sont des données de bruits attendus fournis à ce stade par les constructeurs, l'impact bruit sur les populations riveraines apparaît modéré au regard du bruit déjà existant sur l'aérodrome et du faible trafic additionnel des aéronefs VTOL testés en phase expérimentale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☐
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☐
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☐
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☐
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☐
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☐

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Synthèse du diagnostic biodiversité réalisé en 2021 par le bureau d'études Trans Faire Plan de localisation de l'opération de désartificialisation et de renaturation d'environ 1.700m ² Contexte bruit St Cyr l'Ecole Données bruit sur les aéronefs de type VTol

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Le Bourget

le,

-2 FEV. 2022

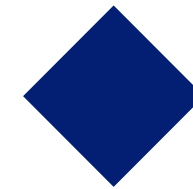
Signature


Sébastien COUTURIER
Directeur de l'Aéroport Paris-Le Bourget
et des Aérodromes d'Aviation Générale

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

AMÉNAGEMENT D'UN SITE EXPÉRIMENTAL DE VERTIPORT





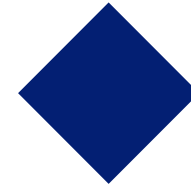
SOMMAIRE

ANNEXES OBLIGATOIRES

- PLAN DE SITUATION
- PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE D'IMPLANTATION
- PLANS MASSE DU PROJET
- PLAN DES ABORDS
- PLAN DE SITUATION DU SITE NATURA 2000 LE PLUS PROCHE

ANNEXES COMPLÉMENTAIRES

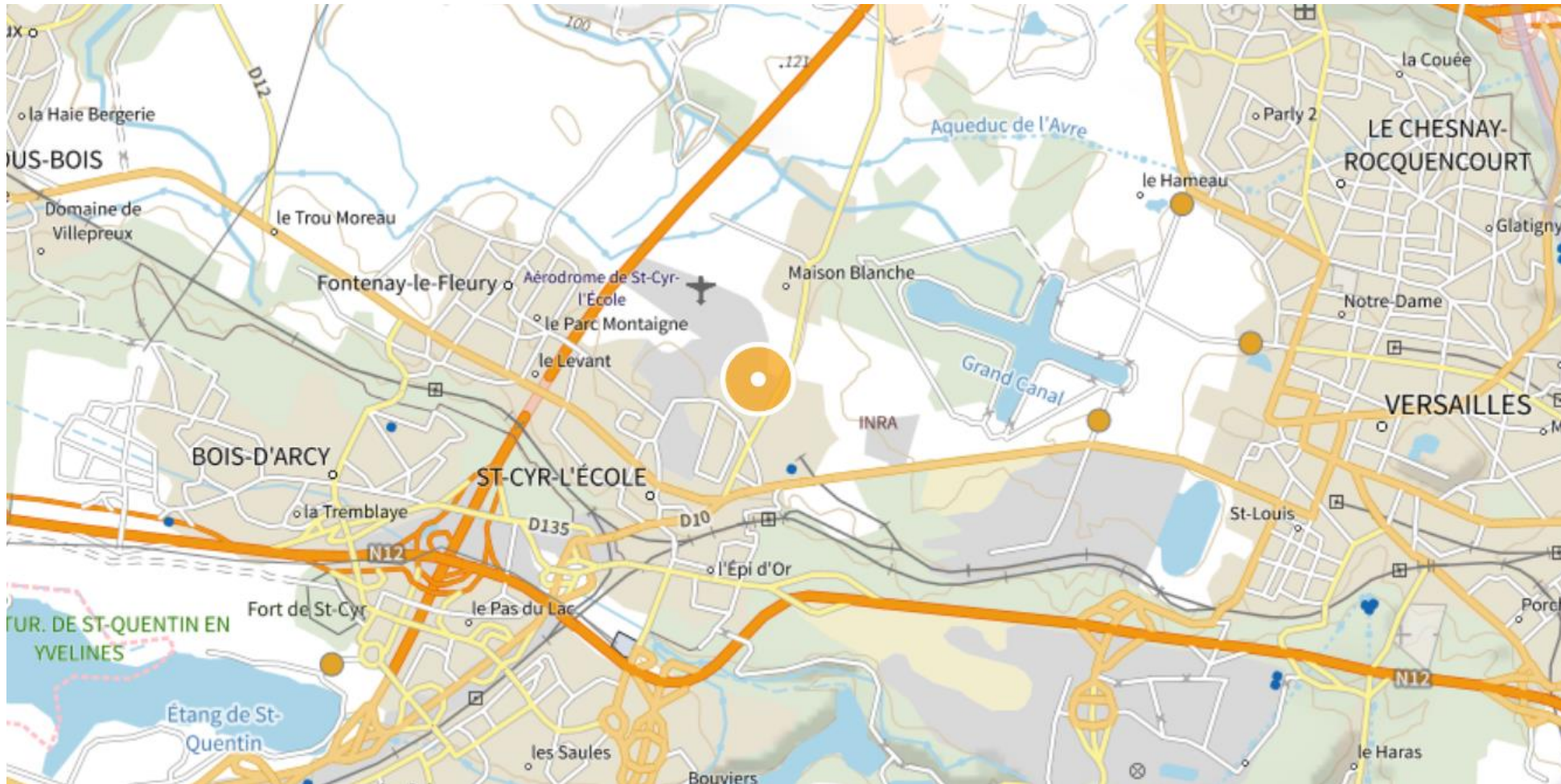
- PLAN DE SITUATION DES SITES ZNIEFF LES PLUS PROCHES
- PLAN DE SITUATION DU SITE CLASSÉ LE PLUS PROCHE
- SYNTHÈSE DIAGNOSTIC BIODIVERSITÉ
- LOCALISATION DE L'OPÉRATION DE DÉSARTIFICIALISATION
- CONTEXTE BRUIT SAINT-CYR-L'ECOLE
- DONNÉES BRUIT SUR LES AÉRONEFS DE TYPE VTOL



ANNEXES OBLIGATOIRES

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

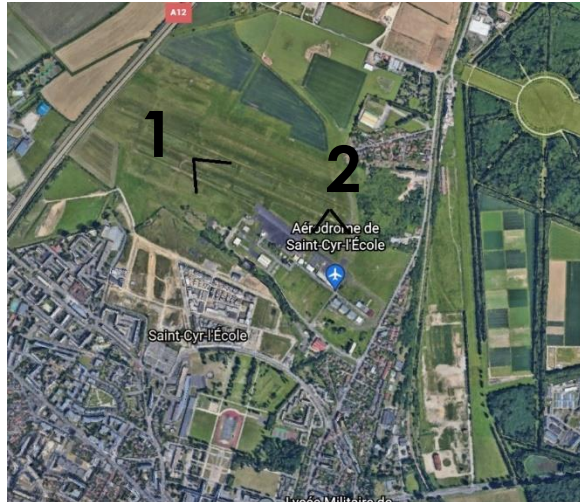
PLAN DE SITUATION



Echelle 1/68 220

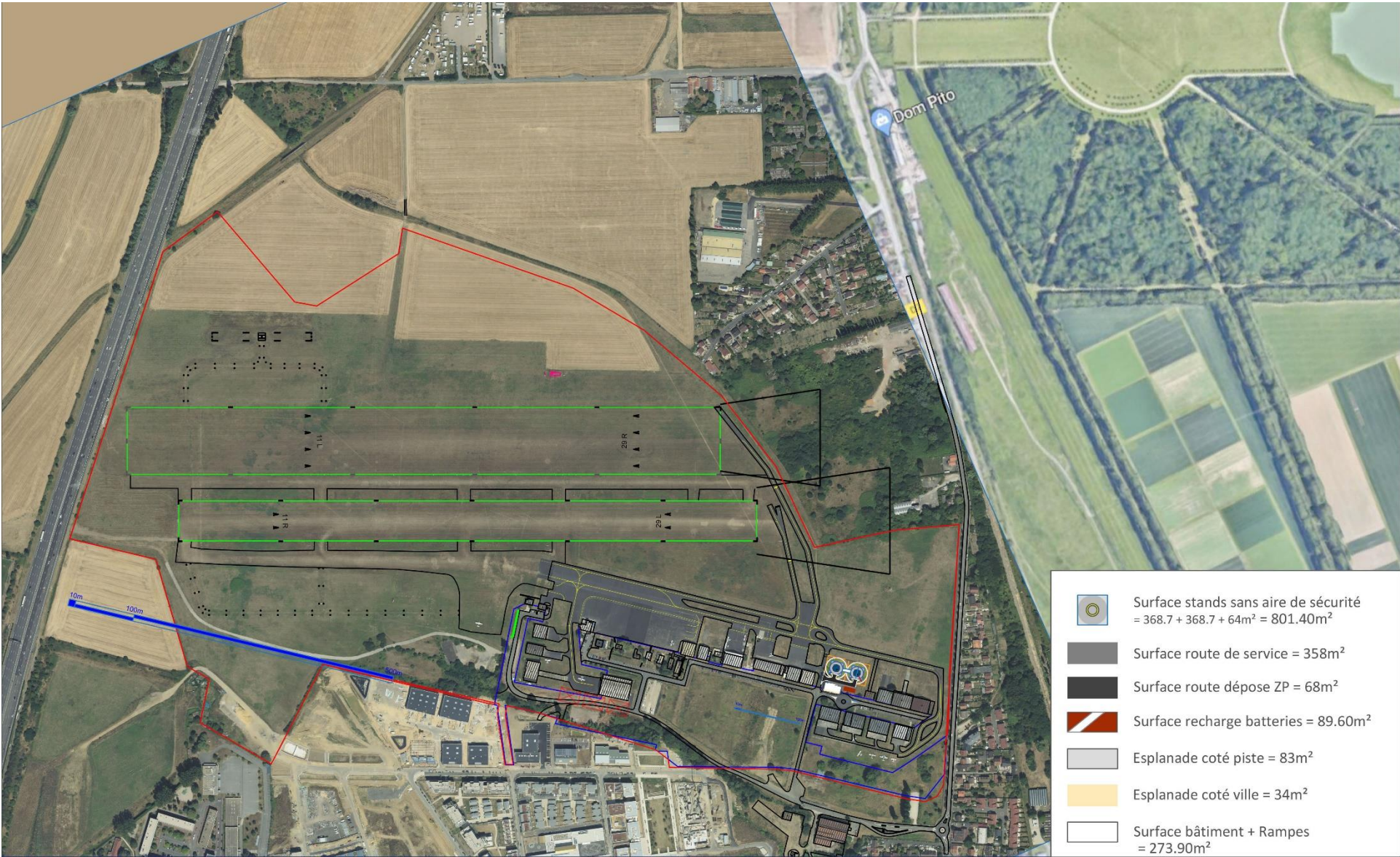
AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

PHOTOGRAPHIES DU SITE D'IMPLANTATION

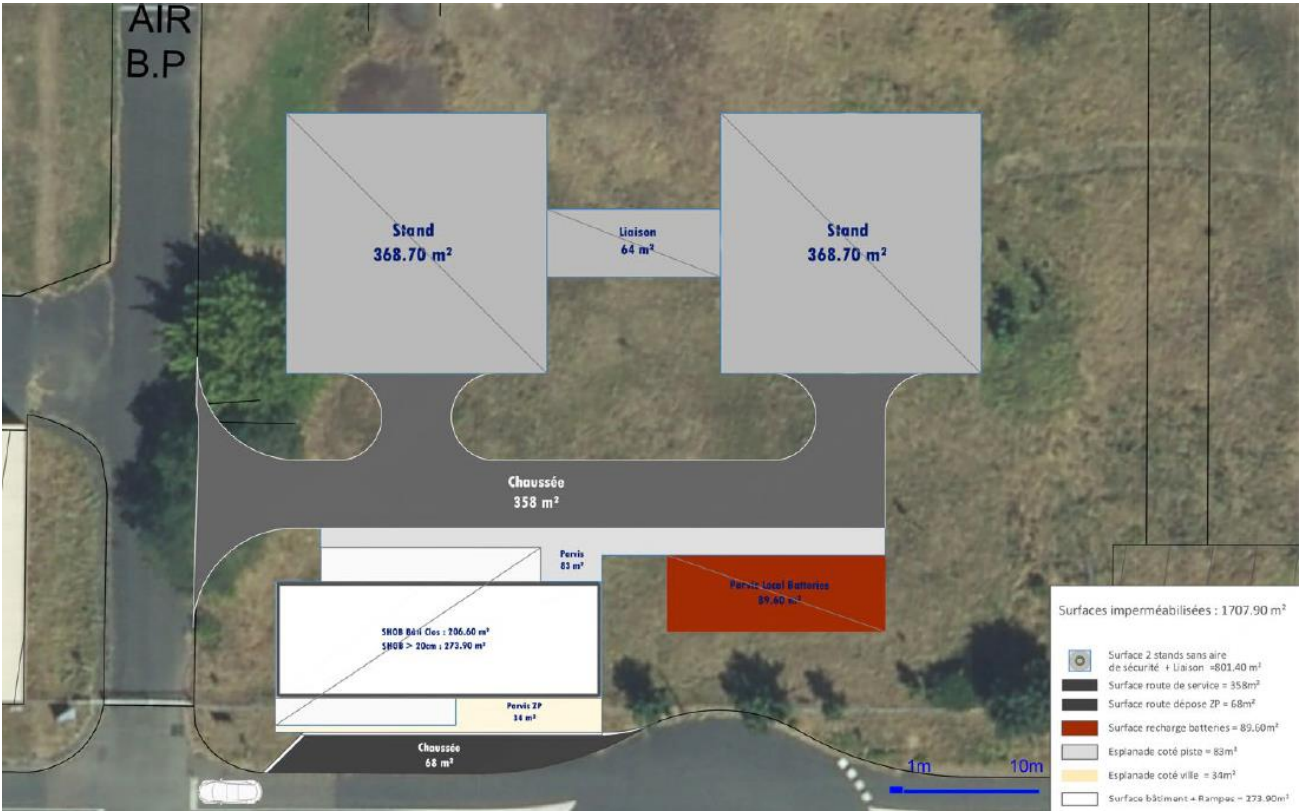


Captures Google Earth – décembre 2021.

AÉRODROME DE
SAINT-CYR-
L'ÉCOLE
PLAN MASSE DU
PROJET

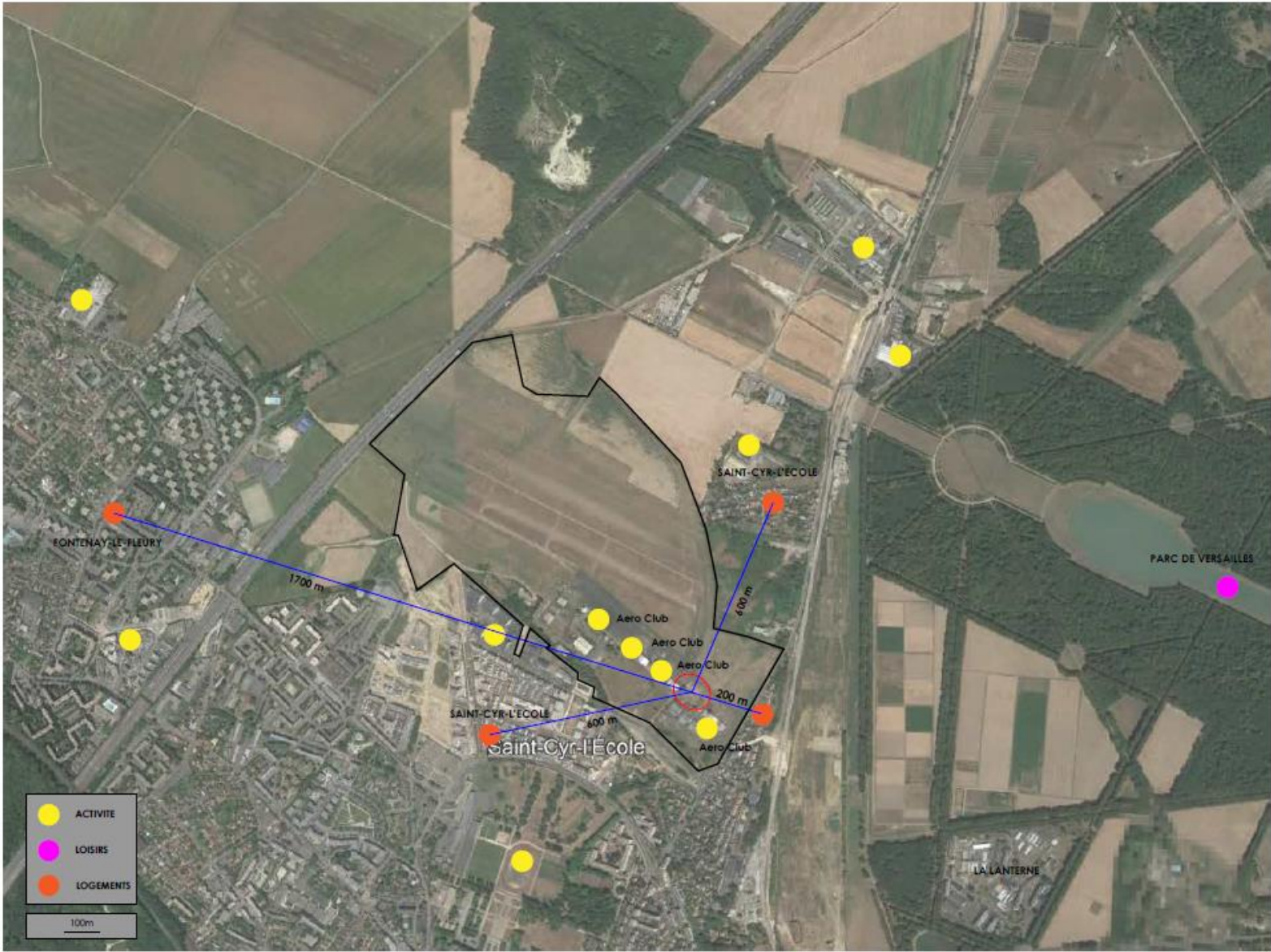


AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ECOLE
PLAN MASSE DU PROJET



AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

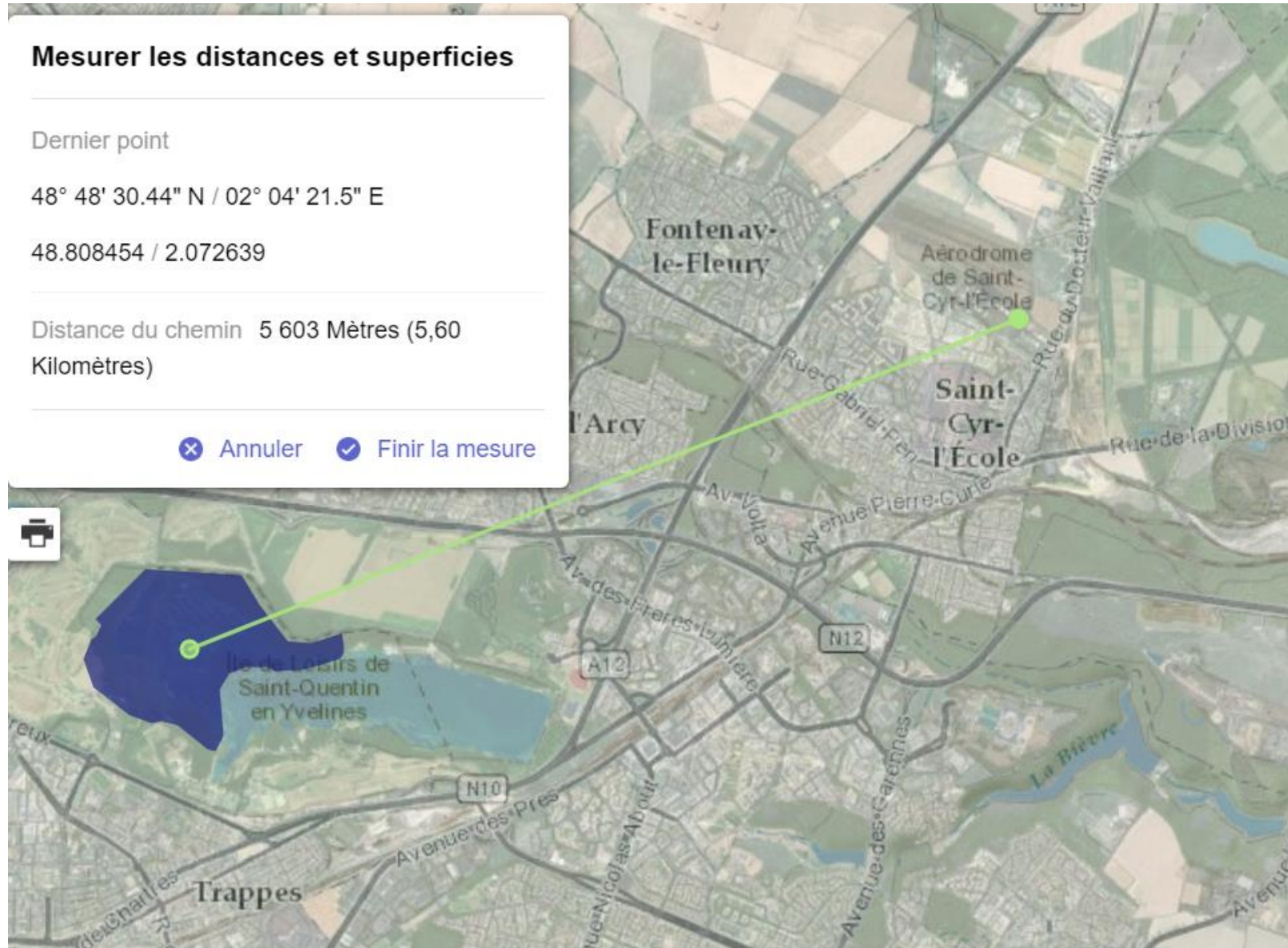
PLAN DES ABORDS

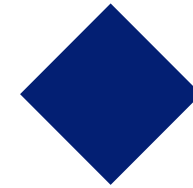


Nota : Esquisse établie sous réserve contraintes urbanistiques, étude spécifiques, plan géomètre et calcul précis des surfaces

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

PLAN DE SITUATION DU SITE NATURA 2000 LE PLUS PROCHE

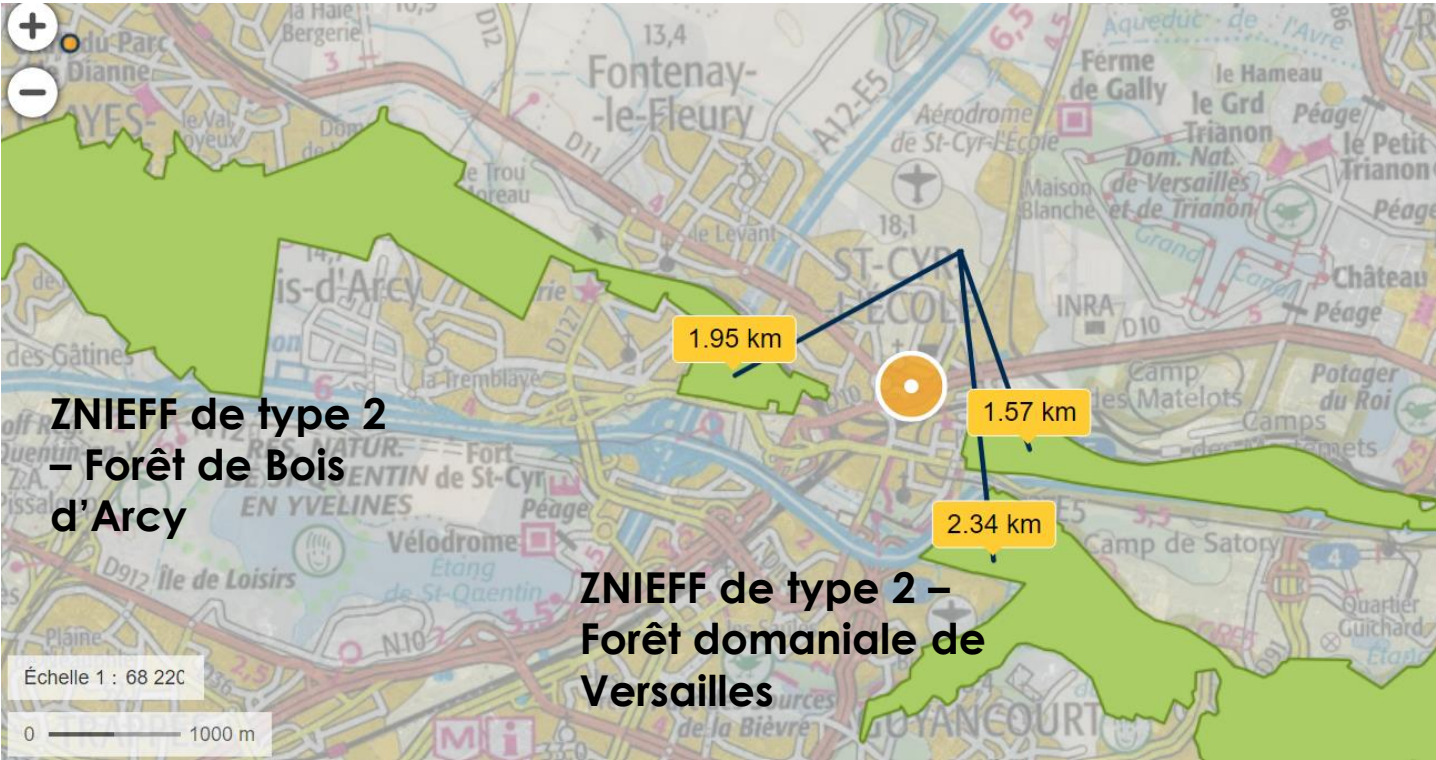
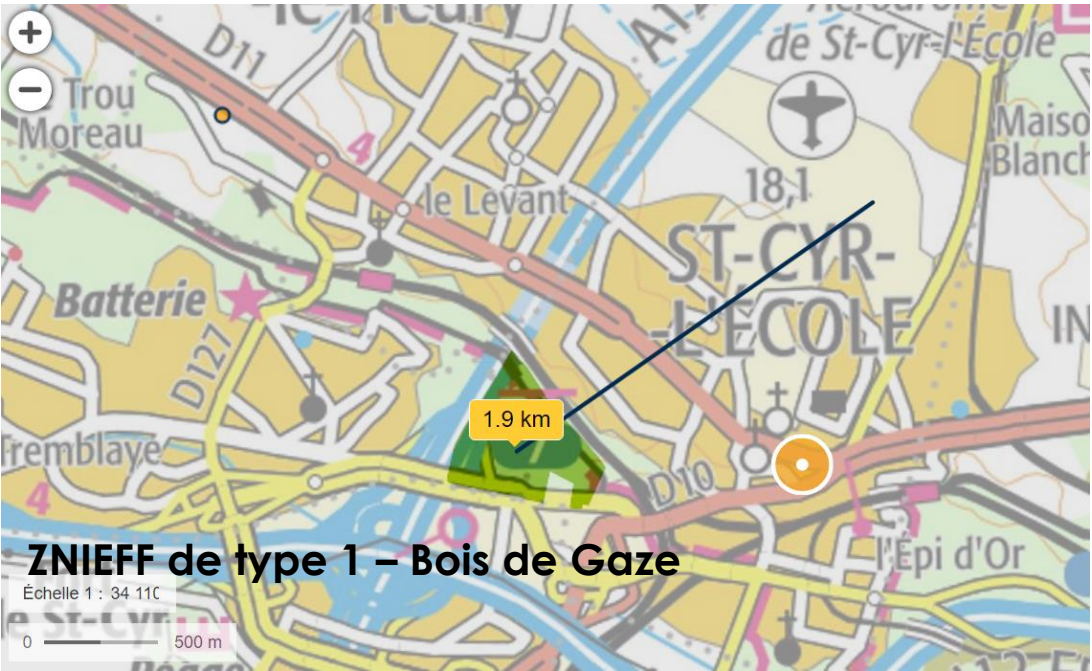




ANNEXES COMPLÉMENTAIRES

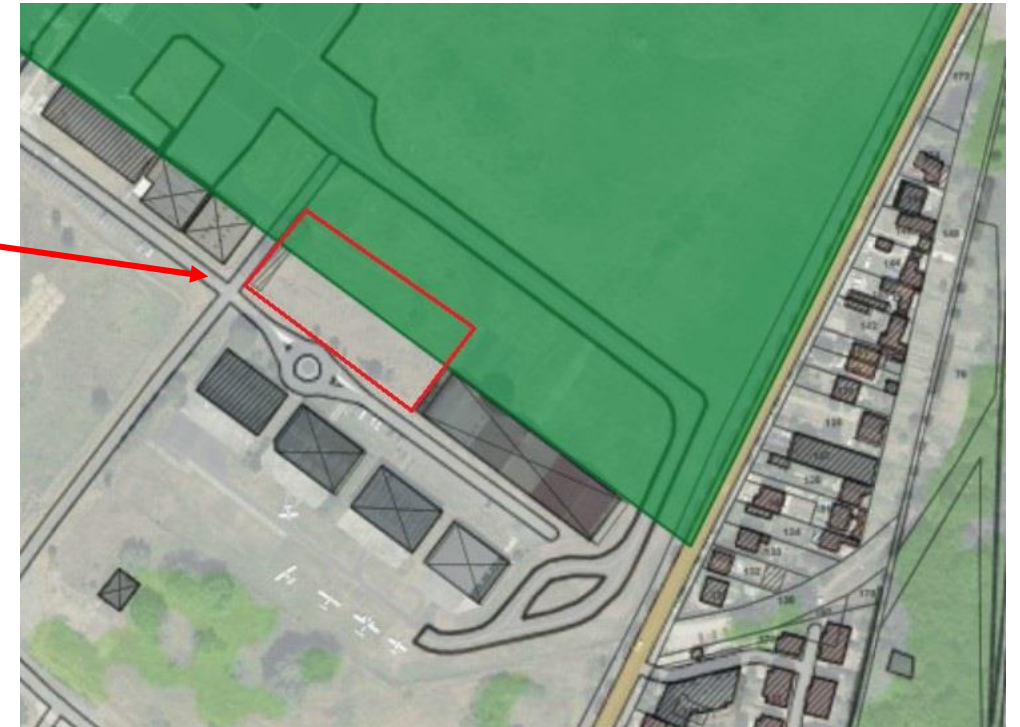
AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

PLAN DE SITUATION DES SITES ZNIEFF LES PLUS PROCHES

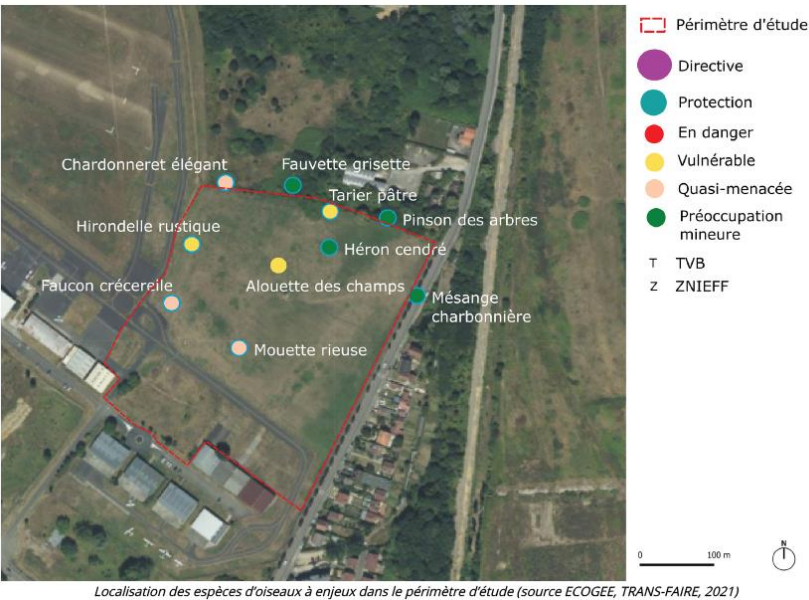
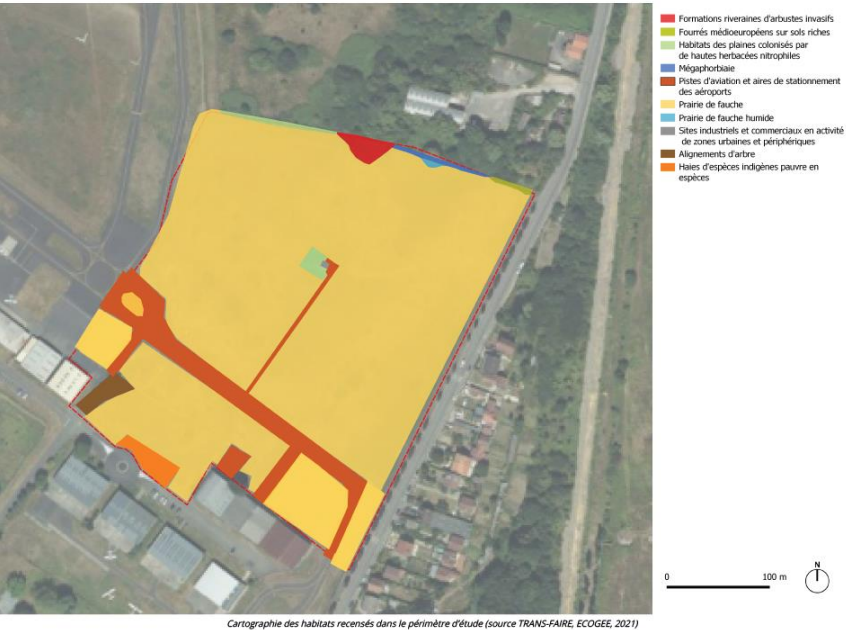


AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

PLAN DE SITUATION DU SITE CLASSÉ LE PLUS PROCHE



AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE
DIAGNOSTIC BIODIVERSITÉ DU PÉRIMÈTRE PROJET
SOURCE TRANS-FAIRE, RELEVÉ 2021



Synthèse des enjeux

Continuités écologiques

Le périmètre d'étude se situe en bordure de l'aérodrome de Saint-Cyr, directement à l'est des pistes et au nord des bâtiments techniques de l'aérodrome.

Le périmètre d'étude ne présente pas d'enjeu au niveau des corridors écologiques recensés au SRCE.

Toutefois, localement, le périmètre d'étude fait partie d'une trame de milieux ouverts composés principalement de parcelles agricoles et prairies. Le périmètre d'étude est néanmoins enclavé entre des zones plus fermées et des zones bâties.

Le périmètre d'étude se situe également à proximité du ru des Glaises, entraînant un enjeu potentiel de zones humides.

Habitats

Les habitats sont principalement dominés par la strate herbacée, caractérisée par une végétation de graminées et d'espèces rudérales caractéristiques des prairies nitrophiles. Une grande prairie de fauche occupe la majeure partie de la surface et permet l'accueil d'une diversité d'espèces principalement pour le nourrissage ou comme axe de déplacement. **Le niveau d'enjeu associé à cet habitat est modéré.**

Au nord du périmètre d'étude, cette grande prairie de fauche se transforme en prairie humide et mégaphorbiaie. Cet habitat, caractéristique des milieux humides pourrait coïncider avec une zone de remontée de nappe et le passage du ru des Glaises plus au nord. L'étude n'a pas pu réaliser de délimitation précise de la zone humide. Toutefois la présence d'une végétation est un critère de qualification d'une zone humide entraînant un enjeu réglementaire de délimitation précise et caractérisation de la fonctionnalité de cette zone. **Ainsi un enjeu élevé est associé à ces milieux humides.**

Ponctuellement on note la présence de fourrés, faisant le lien avec la parcelle arbustive et arborée au nord du périmètre d'étude. Ces habitats de fourrés ne sont pas spécifiquement liés aux enjeux recensés à l'échelle du périmètre d'étude bien qu'ils permettent l'accueil de certaines espèces d'oiseaux protégées et potentiellement

nicheuses. **Le niveau d'enjeu à l'échelle du périmètre d'étude est toutefois faible.**

On note enfin la présence d'un foyer de Renouée du Japon présentant une dynamique de développement rapide et pouvant conduire à la fermeture de certaines zones à fort enjeu (notamment milieux humides) pour la biodiversité.

Faune flore

Les caractéristiques écologiques initiales du périmètre d'étude sont centrées autour des milieux ouverts. La majorité des enjeux sont associés aux oiseaux observés, pour la plupart en nourrissage ou en transit dans le périmètre d'étude. (Mouette rieuse, Héron cendré, Faucon crécerelle, Hirondelle rustique). Seule l'Alouette des champs est potentiellement nicheuse à l'échelle du périmètre d'étude.

Les chauves-souris sont également associées à ces milieux, que ce soit pour leur déplacement ou leur nourrissage. Elles ne présentent pas d'enjeu de gîte dans le périmètre d'étude.

La zone humide permet l'accueil de certaines espèces d'insectes spécifiques (dont Sympétrum de Fonscolombe, assez rare en Ile-de-France). Elle pourrait présenter un enjeu pour la faune en continuité avec le ru des Glaises. Si aucun amphibien n'a été recensé, la présence d'amphibiens au printemps particulièrement, est possible et peut entraîner un enjeu fort associé à ces espèces.

Enfin, la transition entre ces milieux ouverts et les zones de fourrés sont responsables de l'accueil de certains oiseaux protégés et patrimoniaux comme le Tarier pâtre, le Chardonneret élégant ou la Fauvette grisette par exemple. Ces espèces pourraient être nicheuses dans les fourrés. Toutefois ces milieux sont très peu représentés à l'échelle du périmètre d'étude et plutôt caractéristiques de la parcelle au nord.

Conclusion

Les enjeux faunistiques et floristiques sont globalement faibles à modérés sur certaines espèces : oiseaux et chauves-souris. Les habitats associés à ces espèces dans le périmètre d'étude sont relativement représentés à

l'échelle de l'aérodrome et ses alentours. La prise en compte de ces espèces dans le cadre de l'animation d'une démarche ERC demande d'abord la conservation de milieux ouverts gérés de manière extensive et de milieux de fourrés favorables à la nidification des oiseaux.

L'enjeu écologique majeur est associé à la zone humide recensée. La présence d'un milieu humide, correspondant à un habitat de prairie humide et mégaphorbiaie, implique un enjeu réglementaire de délimitation et caractérisation précise de la zone humide.

Une même démarche ERC s'applique ensuite consistant à, dans un premier temps, évaluer la faisabilité d'éviter tout impact sur la zone humide qui sera délimitée.



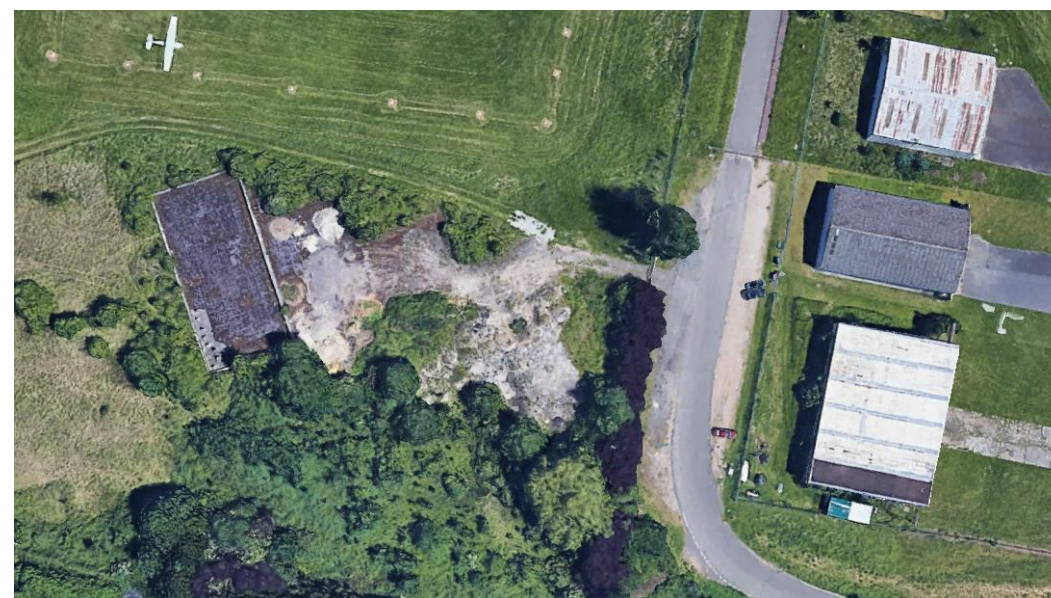
Niveau d'enjeu écologique associés aux habitats recensés dans le périmètre d'étude (source TRANS-FAIRE, 2021)

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

LOCALISATION DE L'OPÉRATION DE DÉSARTIFICIALISATION

Site de désartificialisation

Site projet



Opération de désartificialisation sur le site des anciens terrains de tennis, sur une superficie d'environ 1 700m².

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ECOLE

CONTEXTE BRUIT SAINT-CYR-L'ECOLE

Les aérodromes de l'aviation générale tel que celui de Saint-Cyr-l'Ecole ne sont pas traités de la même manière que les trois aéroports franciliens (Paris - Le Bourget, Charles-de-Gaulle et Orly) en termes de mesure de bruit. En effet, pour les aérodromes les mesures sont issues des stations qui ont été implantées à la suite de préconisations de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires). Par ailleurs, les aéronefs présents sur les aérodromes ne permettent de disposer des données trajectographiques et de ce fait, il n'est donc pas possible de caractériser le bruit généré par chaque type d'appareil.

En l'espèce le site de Saint-Cyr-l'Ecole ne dispose d'aucune station de mesure de bruit pérenne à proximité. Les seules données bruit disponibles sont issues d'une campagne de mesures menée par Bruitparif en partenariat avec les acteurs locaux au cours de la période mai/juillet 2016.

Cette campagne a permis de définir un niveau sonore moyen exprimé en dBA à travers les indicateurs suivants :

- LAeq- bruit ambiant qui permet de définir le niveau sonore sur une période donnée tous bruits confondus (aérodrome, routes, etc)
- Lden qui permet d'établir un niveau sonore pondéré en fonction de l'heure de la journée (journée, soirée, nuit) et ne prenant en compte que les bruits émis par les aéronefs présents sur l'aérodrome. Cet indicateur est utilisé au niveau européen pour quantifier la gêne occasionnée par les moyens de transports. C'est cet indicateur qui est utilisé dans les Plans d'Exposition au Bruit.

Le point de mesure le plus proche de l'aérodrome (situé Rue du Docteur Vaillant à Saint-Cyr) permet de définir un LAeq 6h/22h de 56,9 dBA et un Lden de 51,7dBA .

Les résultats complets de la campagne sont disponibles, en ligne, à l'adresse suivante : <https://www.bruitparif.fr/campagne-de-mesure-du-bruit-autour-de-l-aerodrome-de-saint-cyr-l-ecole/>

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ECOLE

CONTEXTE BRUIT SAINT-CYR-L'ECOLE

Le trafic actuel fait état de 185 mouvements en moyenne par jour, répartis de la manière suivante :

- 80% d'avion de tourisme de type Cessna 152/172/182
- 16% d'ULM
- 4% d'hélicoptères

Les Cessna qui représentent plus de 80% des mouvements actuels, effectuent des tours de pistes, donc des passages répétés à faible hauteur (1000 ft/équivalent 300m).

Les valeurs acoustiques disponibles sur ces appareils sont donc issues de la base de données EASA et sont des valeurs moyennes. En effet, l'aviation de loisir n'est pas soumise aux mêmes règles d'homologation acoustique que l'aviation commerciale et les données sont exprimées en moyenne et non avec une méthode de calcul basée notamment sur des mesures à différents niveau d'altitude. En fonction des types de Cessna, les bruits homologués se situent dans une fourchette entre 60 et 85 dBA. Quant aux hélicoptères, les valeurs moyennes Les valeurs de certification de référence pour ces appareils sont de l'ordre, toujours selon la base de l'EASA :

- Décollage : entre 75,7 EPNdB et 86,8 EPNdB
- Survol : entre 80 EPNdB et 99,4 EPNdB
- Approche : 86,7 EPNdB et 101,4 EPNdB

Ces valeurs sont indiquées en EPNdB qui constitue une unité de mesure spécifique et qui ne peut pas être comparée à un bruit exprimé en dBA.

AÉRODROME DE SAINT-CYR-L'ÉCOLE

DONNÉES BRUIT DISPONIBLES SUR LES AÉRONEFS DE TYPE VTOL

Les appareils de type Vtols, actuellement en phase de développement en vue d'une certification avant les JO de 2024, vont procéder, dans le cadre de l'expérimentation, à des vols d'essais permettant de réaliser toute une série de mesure *in situ* dont des mesures de bruits justement.

Les données de bruits existantes à ce jour sont donc des valeurs moyennes attendues transmises par les constructeurs et sont de l'ordre de 76dBA à l'atterrissage à une distance de 30m et de 65dBA en vol à une distance de 75m.

Les développements en cours chez le constructeur le plus avancé permettent d'obtenir les valeurs suivantes :

- Vol stationnaire à 20m altitude :
 - à 50m de distance : 70 dBA
 - à 100m de distance : 64 dBA
- Survol – 120m altitude : 70 dBA
- Survol - 1 000m altitude : 22dBA

Par ailleurs, la première phase d'expérimentation sur le site de Pontoise-Cormeilles permettra de procéder à des vols d'essais et à un programme de mesure de bruit avec les parties prenantes : le STAC (service technique de l'aviation civile), Bruitparif, la RATP et le Groupe ADP. Cette phase d'expérimentation doit en principe avoir lieu au premier semestre 2022.

ENGINEERING AND CAPITAL PROJECTS
Origination Department

Affaire suivie par :
Alba DESMAREST
T 01 70 03 60 32
alba.desmarest@adp.fr

ECP.OR/2022/05

Ministère de la Transition Ecologique et
Solidaire
CGEDD/Autorité Environnementale
Secrétariat général de l'AE

Paris-Orly, le 15 mars 2022

Objet : **Site expérimental de vertiport à Saint-Cyr-l'Ecole (78)**
Votre demande de complétude en date du 21 février 2022

Madame, Monsieur,

Je fais suite à votre demande d'éléments complémentaires en date du 21 février 2022 concernant l'examen au cas par cas du projet de site expérimental de Vertiport sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole et vous prie de trouver, détaillés dans les points ci-après, les éléments d'informations demandés :

1) Distance entre le site expérimental et les premières habitations :

Les distances avec les habitations situées à proximité du site ont été reprises sur le plan des abords (page 8 du fichier PDF joint au dépôt du dossier) et montrent que les riverains les plus proches du site se trouvent à une distance de 200m de celui-ci. Ce secteur d'habitation pavillonnaire est implanté dans un contexte de bruit de fond (bruit ambiant n'englobant pas le trafic aérien) lié à la proximité de grandes infrastructures routières (RD 7) et ferroviaires (ligne du réseau Transilien).

2) Durée envisagée pour la phase d'expérimentation :

Comme indiqué dans l'encadré 4.3 du Cerfa, qui concerne tant les travaux que l'exploitation des vols d'essai, la phase d'expérimentation débuterait en mars 2023 englobant la période des Jeux Olympiques de Paris 2024 (juillet/août).

3) Nécessité d'avoir différents sites d'expérimentation, liaisons envisagées entre les sites, nature des données recueillies, nombre et finalité des vols tests nécessaires :

La phase d'expérimentation prévue sur le site de Pontoise est une première étape qui consiste à réaliser les premiers vols d'essais des Vtols devant contribuer à leur certification. Seront alors effectués des tests de décollage, survol statique, atterrissage puis des tours de pistes.

Une seconde expérimentation prévue cette fois-ci sur le site de Saint-Cyr, s'effectuera après la certification des aéronefs Vtols par l'EASA et constituera donc une étape opérationnelle plus avancée. Il s'agira ainsi de tester l'endurance et l'autonomie des appareils en conditions réelles d'exploitation, de réaliser des premiers trajets tests à la seule destination de l'hélistation d'Issy-les-Moulineaux en utilisant les trajectoires de vols déjà existantes pour les hélicoptères entre ces deux sites et permettant d'appréhender l'insertion des Vtols au trafic existant mais également les diverses opérations au sol, à savoir :

- test du parcours passager – trajet depuis et vers le bâtiment d'accueil
- gestion atterrissage/décollage avec intégration au trafic aérien existant
- gestion des mouvements au sol
- maintenance des Vtols y compris recharge batterie

Nous avons connaissance que de son côté, la RATP recherche des localisations dans Paris afin d'expérimenter les Vtols en zone urbaine dense et ce, en lien avec des aéroports commerciaux ou hélistation déjà existants.

Toutes ces opérations permettront de déterminer si une exploitation commerciale post Jeux Olympiques est pertinente en prenant en compte différents aspects :

- techniques : autonomie des aéronefs, insertion dans le trafic ;
- sociaux : acceptabilité des riverains face à ce nouveau type d'aéronefs ;
- aéronautiques : capacité en termes de fréquence et de parcours passager (détermination des trajets...).

Ces différents aspects nécessitent des essais et des heures de vols (estimation d'un maximum de 14.000 mouvements) afin d'optimiser d'une part, tant les manœuvres au sol, que l'intégration des Vtols au trafic aérien et, d'autre part, l'action des contrôleurs aériens de la DGAC sur ce nouveau type d'aéronefs.

Je me tiens à votre disposition pour tout complément qui serait utile à la bonne compréhension du dossier et vous prie de croire, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Sébastien COUTURIER

Directeur de l'aéroport de Paris – Le Bourget
et des Aéroports Aviation Générale

