**République Française**

**Département des Yvelines**

**Saint-Quentin-en-Yvelines Communauté d'agglomération**

**DATE DE CONVOCATION ET DE PUBLICATION DE LA CONVOCATION 25/09/2026**

**DATE D'ACCUSE DE RECEPTION PREFECTURE DES YVELINES** 14/10/26

**NOMBRE DE MEMBRES EN EXERCICE : 76**

**NOMBRE DE VOTANTS : 75**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

**DES BUREAUX ET DES CONSEILS COMMUNAUTAIRES**

**Le jeudi 1 octobre 2026 à 19h30, le Conseil Communautaire légalement convoqué, s'est réuni au siège social sous la Présidence de Monsieur Lorrain MERCKAERT**

**Étaient présents :**
Madame Ketchanh ABHAY, Madame Florence ABIVEN, Monsieur Olivier AFONSO, Monsieur Bernard ANSART, Monsieur Pierre BASDEVANT, Madame Corinne BASQUE, Madame Catherine BASTONI, Monsieur Ali BENABOUD, Monsieur Fouzi BENTALEB, Madame Chloé BOITIER, Monsieur Bruno BOUSSARD, Monsieur Pierre-Louis BRIERE, Madame Eelam BUISSON-KANAKSABEE, Monsieur José CACHIN, Madame Sandrine CARNEIRO, Madame Catherine CHABAY, Monsieur Régis CHENEL, Monsieur Jean-Michel CHEVALLIER, Madame Tiphaine CLOUET, Monsieur Bertrand COQUARD, Monsieur Nicolas DAINVILLE, Madame Myriam DEBUCQUOIS, Madame Pascale DENIS, Monsieur Maxime DUCHÊNE, Madame Laurence DUFLOS, Madame Lamia DURAND, Monsieur Emmanuel DUTAT, Monsieur Didier FISCHER, Monsieur Jean-Michel FOURGOUS, Monsieur Grégory GARESTIER, Madame Sandrine GRANDGAMBE, Monsieur Philippe GUIGUEN, Madame Adeline GUILLEUX, Monsieur Jean-Baptiste HAMONIC, Monsieur Olivier HAY, Monsieur Pascal HENRY, Madame Catherine HUN, Monsieur Eric-Alain JUNES, Madame Claire LAVENANT, Monsieur Yannick LE DORZE, Monsieur François LIET, Madame Ghislaine MACE-BAUDOUI, Madame Danielle MAJCHERCZYK, Monsieur Laurent MAZAURY, Monsieur Lorrain MERCKAERT, Monsieur Richard MEZIERES, Monsieur Thierry MICHEL, Madame Véronique MILLOT, Monsieur Jean-Baptiste MINJOULAT-REY, Monsieur François MORTON, Madame Agnès NOEL, Madame Nathalie PECNARD, Monsieur Aurélien PERROT, Madame Lisiane PITOU, Monsieur Ali RABEH, Madame Christine RENAUT, Madame Alexandra ROSETTI, Madame Michèle ROSSI, Madame Edwige ROUSSEAU, Monsieur Mathieu SEVAL, Madame Sandra SIGAULT, Madame Sophie STUCKI, Madame Véronique TELLIER.

**formant la majorité des membres en exercice**

**Absents :**
Madame Dalale BELHOUT.

**Secrétaire de séance :** Monsieur Philippe GUIGUEN

**Pouvoirs :**
Monsieur Eli ABI SAAD à Madame Adeline GUILLEUX, Monsieur Djamel ARICHI à Monsieur Fouzi BENTALEB, Monsieur Rodolphe BARRY à Madame Lisiane PITOU, Madame Murielle BERNARD à Monsieur Pierre BASDEVANT, Monsieur Laurent BURÇON à Monsieur Grégory GARESTIER, Madame Florence COQUART à Monsieur François MORTON, Madame Noura DALI à Madame Sandrine GRANDGAMBE, Monsieur Michel DARRIEUS à Madame Véronique TELLIER, Monsieur Bertrand HOUILLON à Monsieur Ali RABEH, Madame Sonia JARDIN à Monsieur Bernard ANSART, Madame Karima LAKHLALKI-NFISSI à Madame Corinne BASQUE, Monsieur Jean-Jacques LE COQ à Madame Sophie STUCKI.

**Etudes Urbaines et Urbanisme Reglementaire**
**OBJET : 1 - *(2026-50)* - Saint-Quentin-en-Yvelines - Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines - Approbation après consultation du public**

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :
- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.
Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

**OBJET : 1 - *(2026-50)* - Saint-Quentin-en-Yvelines - Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines - Approbation après consultation du public**

**Le Conseil Communautaire**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L5211-10

**VU** l'arrêté préfectoral n°2015358-0007 en date du 24 décembre 2015 instituant l'EPCI de Saint-Quentin-en-Yvelines à compter du 1er janvier 2016,

**VU** l'arrêté préfectoral n°78-2024-10-24-00017 en date du 24 octobre 2025 fixant le nombre et la répartition des sièges au sein du conseil communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines à compter du renouvellement général des conseils municipaux à 76 membres,

**VU** la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement qui rend obligatoire l'établissement de Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qui doivent être révisés tous les cinq ans, dans l'objectif d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement,

**VU** les articles R. 572-1 à R. 572-11 du Code de l'environnement qui définissent Saint-Quentin-en-Yvelines au titre des agglomérations de plus de 100 000 habitants comme autorité compétente pour l'approbation des PPBE qui découlent des cartes stratégiques de bruit,

**CONSIDERANT** que la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a approuvé par délibération n° 2021-290 en date du 10 février 2022 son PPBE de 3ème échéance,

**CONSIDERANT** que conformément à la directive susvisée, celui-ci doit être révisé et le travail d'élaboration du PPBE de 4ème échéance s'est poursuivi depuis plusieurs années, en collaboration avec les communes de l'agglomération et BruitParif, association régionale à laquelle SQY est adhérente et chargée de mettre en œuvre pour le compte des collectivités et EPCI franciliens une cartographie du bruit en Île-de-France,

**CONSIDERANT** que les différentes étapes d'élaboration du PPBE de Saint-Quentin-en-Yvelines ont été :

- Novembre 2023 : Réception des cartes stratégiques de bruit (CSB) réalisées par BruitParif,
- Février 2024 : Transmission des CSB aux communes,
- 10 septembre 2024 : Présentation en Conseil des Maires par BruitParif,
- 26 septembre 2024 : Validation des CSB par délibération du conseil communautaire de SQY
- Septembre 2024 : Recensement des actions menées par les partenaires concernés (Etat, CD78, SNCF…) et les communes sur les voies relevant de leur compétence,
- 23 décembre 2024 : Réception du diagnostic acoustique réalisé par BruitParif,
- Janvier – Juillet 2025 : Compilation des actions, détermination des objectifs et pistes d'actions.

**CONSIDERANT** que toutes ces étapes ont permis d'aboutir à un projet de PPBE intercommunal partagé inventoriant :

- Les actions en faveur de la réduction du bruit ou de sa prévention déjà réalisées par la communauté d'agglomération et les communes sur les dix dernières années ;
- Les actions en faveur de la réduction du bruit ou de sa prévention, programmées par la communauté d'agglomération et les communes pour les cinq prochaines années
- Le plan d'actions de la communauté d'agglomération, structuré autour des cinq axes suivants :
    - Axe 1 : Réduire le bruit à la source,
    - Axe 2 : Poursuivre la définition et préserver les zones calmes,
    - Axe 3 : Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine,
    - Axe 4 : Mettre en place une « Cellule bruit »,
    - Axe 5 : Sensibiliser et informer sur le bruit.

**CONSIDERANT** que conformément aux articles L. 572-8 et R. 572-9 du Code de l'environnement, celui-ci doit faire l'objet d'une mise à disposition du public, pour une période de deux mois, afin qu'il y apporte ses remarques et questionnements,

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :
- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.
Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

**CONSIDERANT** que par délibération n° 2025-253 en date du 25 septembre 2025, le conseil communautaire a arrêté le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et a fixé les modalités de mise à disposition du public. Le projet de PPBE a ainsi été mis à la disposition du public du 20 octobre au 22 décembre 2025,

**CONSIDERANT** que 18 contributions ont été formulées lors de la consultation du public du projet de PPBE, essentiellement sur le registre numérique qui lui était dédié : 67% d'entre elles (soit 12 contributions) ont concerné le bruit routier, 44 % (soit 8 contributions) le bruit aérien, 17% (soit 3 contributions) le bruit d'activités industrielle, professionnelle ou relatif aux équipements, 17% (soit 3 contributions) le bruit ferroviaire, certaines observations faisant mention de plusieurs sources de bruit (bruit routier et aérien par exemple). 33 % de ces observations (soit 6 contributions) concernent des situations de multi-exposition et donc plusieurs sources de bruit,

**CONSIDERANT** qu'en application de l'article R. 572-11 du Code de l'environnement, une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée doit être rédigée (jointe au dossier de PPBE),

**CONSIDERANT** que comme l'exige ce même article, le PPBE et ladite note seront tenus à la disposition du public au siège de Saint-Quentin-en-Yvelines (Direction de l'urbanisme et de la prospective) et publiés par voie électronique sur le site internet de la communauté d'agglomération,

**CONSIDERANT** que comme en dispose l'article L. 572-8 du même code, le PPBE sera réexaminé et, le cas échéant, révisé en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les cinq ans

**CONSIDERANT** l'avis favorable de la commission Aménagement et mobilités du 10 septembre 2026,

**APRES EN AVOIR DELIBERE,**

**Article 1 :** Approuve la note exposant les résultats de la consultation du public du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), mise en œuvre en application des articles L. 572-8 et R. 572-9 du Code de l'environnement, et la suite qui leur a été donnée telle qu'elle est annexée à la présente délibération.

**Article 2 :** Approuve le PPBE de Saint-Quentin-en-Yvelines tel qu'il est annexé à la présente délibération.

**Article 3 :** Dit que le PPBE et ladite note seront tenus à la disposition du public au siège de Saint-Quentin-en-Yvelines (Direction de l'urbanisme et de la prospective) et publiés par voie électronique sur le site internet de la communauté d'agglomération.

Publié sur le site de la communauté d'agglomération : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr

**Adopté à l'unanimité par 75 voix pour**

**FAIT ET DELIBERE, SEANCE LES JOUR, MOIS ET AN QUE DESSUS.**

**POUR EXTRAIT CONFORME**

**Le Président**

**Lorrain MERCKAERT**

*«signé électroniquement le* **14/10/26**

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :
- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.
Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

SAINT QUENTIN EN YVELINES

Terre d'innovations

BRUITPARIF

# Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) 2024-2029

Le présent document, projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois (du 20 octobre au 22 décembre 2025 inclus), conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document sera transmis au Préfet après avoir été soumis à l'approbation du Conseil Communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

## *Sommaire*


**I. Contexte ..... 8**

**1. Contexte réglementaire ..... 8**

**2. Présentation du territoire ..... 10**

1. Situation géographique et superficie ..... 10
2. Population ..... 12
3. Habitat ..... 12
4. Infrastructures ..... 13
5. Environnement et cadre de vie ..... 21
6. Carte du territoire ..... 25

**3. Méthode d'élaboration du PPBE ..... 25**

1. Organisation au sein du territoire ..... 25
2. Coopération entre services et coopération intercommunale ..... 26
3. Outils à disposition ..... 26
4. Identification des acteurs ..... 26
5. Méthode d'identification des enjeux ..... 27
6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires ..... 27
7. Proposition de plan d'actions ..... 28
8. Méthode de consultation du public ..... 28
9. Publication du PPBE ..... 28

**II. Identification des enjeux ..... 29**

**1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports ..... 30**

**2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles ..... 30**

**3. Autres éléments de diagnostic ..... 30**

**4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes ..... 32**

1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux ..... 32
2. Bruit routier ..... 32
3. Bruit ferré ..... 36
4. Bruit aérien ..... 39
5. Situations de multi-exposition ..... 43
6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux ..... 47
7. Bruit industriel ..... 50

8. Co-exposition Air-Bruit ..... 51
9. Zones calmes ..... 51
**III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées ..... 53**
**1. Actions sur le bruit routier ..... 53**
1. Traitement des zones à enjeux du réseau national ..... 53
2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental ..... 58
3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes et les territoires ..... 66
**2. Actions sur le bruit ferré ..... 105**
**3. Actions sur le bruit aérien ..... 110**
**IV. Plan d'actions ..... 111**
**1. Détail des actions portées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ..... 111**
**Annexes ..... 114**
**Glossaire et lexique des abréviations ..... 114**

**Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté**

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, et établi au titre de la 4ème échéance de la directive européenne 2002/49/CE. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, approuvée par le Conseil Communautaire du 26 septembre 2024. Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs tels que définis par la Directive Européenne 2002/49/CE :

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones ;
- Anticipation de l'évolution du territoire et concertation ;
- Identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit, obtenus depuis les données de trafic de 2019, montrent que des populations sont potentiellement exposées à des bruits supérieurs aux seuils règlementaires, selon l'indicateur Lden :

- Pour le bruit routier, 6 364 personnes, soit 2,8% de la population, résideraient au-dessus des seuils limites (Lden), aux abords des voies situées autour d'infrastructures majeures du territoire, N10 et N12, de routes départementales D11, D912, ainsi que d'un axe de centre-ville (avenue du centre) à Montigny-le-Bretonneux. 8 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit routier qui excèdent la valeur réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden.
- Pour le bruit ferré, 1 658 personnes résideraient au-dessus des seuils limites (Lden) aux abords du réseau SNCF.
- Enfin, pour le bruit aérien, 1 999 personnes, soit 0,9% de la population, seraient exposées, au-dessus des objectifs de l'OMS (Lden), par les survols à destination et en provenance des aérodromes de Paris-Saclay-Versailles (anciennement appelé Toussus-le-Noble) au sud, et de Chavenay, au nord. L'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 juillet 1985. L'aérodrome de Chavenay, au nord est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé par arrêté inter-préfectoral le 17 janvier 2022.

Certaines situations de dépassement de seuil ont pu être traitées par les gestionnaires d'infrastructures de transport, depuis la publication des cartes de bruit (notamment SNCF Réseau et le département et la DiRIF).

Ce tableau, présente la part de la population de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines exposée d'une part au bruit routier, ferré et aérien, au-dessus des seuils fixés par les objectifs de qualité recommandés par l'OMS, et d'autre part en dépassement des valeurs limites règlementaires par source de bruit, selon l'indicateur Lden et Ln.

| *Population exposée au-delà :* | *Bruit routier* | *Bruit ferré* | *Bruit aérien* | *Bruit cumulé* |
|---|---|---|---|---|
| - ***de la valeur limite Lden*** | 6 364 hab.<br>2,8% | 1 658 hab.<br>0,7% | 3 hab.<br>0% | 7 855 hab.<br>3,4% |
| - ***de la recommandation OMS Lden*** | 188 368 hab.<br>82,1% | 36 820 hab.<br>16,1% | 1 999 hab.<br>0,9% | 192 767 hab.<br>84% |
| - ***de la valeur limite Ln*** | 2 026 hab.<br>0,9% | 1 503 hab.<br>0,7% | 0 hab.<br>0% | 3 486 hab.<br>1,5% |
| - ***de la recommandation OMS Ln*** | 168 081 hab.<br>73,3% | 49 963 hab.<br>19,6% | 0 hab.<br>0% | 175 990 hab.<br>76,7% |

Le diagnostic acoustique, disponible en annexe, réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit, a permis de révéler 14 secteurs comme étant des zones à enjeux, ainsi que des espaces du territoire à préserver des nuisances sonores routières, ferroviaires et aériennes.

Cinq axes de travails sont retenus dans l'échéance 4 du PPBE 2024/2029 :

- Axe 1 : Réduire le bruit à la source
- Axe 2 : Poursuivre la définition et préserver les zones calmes
- Axe 3 : Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine
- Axe 4 : Mettre en place une « Cellule bruit »
- Axe 5 : Sensibiliser et informer sur le bruit

*Les principales actions qui ont été réalisées par la collectivité, visant à mettre en œuvre les actions du Plan Local de Déplacements (PLD) de SQY, au cours des 10 dernières années ont été :*

- ***Sur les transports collectifs***

- *Favoriser l'électrification des mobilités sur le territoire :*
- *Poursuivre le développement des Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques (IRVE) sur le territoire et du service « StartSQY » ;*
- *Renouveler la flotte de véhicules des services communautaires par l'acquisition de véhicules hybrides ou électriques.*
- *Poursuivre le renouvellement du matériel roulant circulant sur les différents réseaux de bus desservant SQY.*

- ***Sur les mobilités douces***

- *L'adoption du Schéma Directeur Cyclable (SDC) en 2021 destiné à doubler la part modale des modes actifs d'ici 2031 ;*
- *L'implantation de trottinettes électriques en libre-service sur l'ensemble du territoire (1500 trottinettes et 300 stations) ;*
- *Un enrichissement des services de la Vélostation à Montigny-le-Bretonneux à travers l'agence mobile couvrant tout le territoire (services de location, de consigne et de réparation).*

- ***Sur l'électrification des mobilités***

- *Le développement du premier réseau intercommunal de bornes de recharges électriques baptisé « StartSQY » ;*
- *La poursuite du renouvellement des flottes de véhicules des services communautaires en véhicules hybrides ou électriques.*

- ***Sur la voirie***

- *La mise en place d'une zone 30 et d'une aire piétonne au niveau de la place Choiseul et de la rue Le Theule à Montigny-le-Bretonneux, en vis-à-vis de la gare de SQY ;*
- *Requalifications de diverses voies et mises en place d'aménagements ponctuels de voirie.*

- ***Sur la limitation de la propagation du bruit***

- *- La réalisation d'un mur de renforcement acoustique le long de l'autoroute A12 pour les habitants du quartier du Pas du Lac à Montigny-le-Bretonneux.*

*Les principales actions qui sont programmées pour les 5 années à venir sont :*

- ***Élaboration du Plan Local des Mobilités (PLM) de SQY en remplacement du PLD actuel et compatible avec le nouveau Plan des Mobilités en Île-de-France (PMidf) 2030***

- ***Sur les transports collectifs***

- *La poursuite des projets de développement de l'offre bus et une nouvelle expérimentation d'une navette autonome ;*
- *La création d'un TCSP sur la RD36-rue Maurice Thorez à Trappes.*

- ***Sur le développement d'alternatives à l'autosolisme***

- *En collaboration avec IDFM et le département des Yvelines, déploiement de trois lignes de covoiturage dont certains arrêts sur le territoire ;*
- *Mise en œuvre d'un service d'autopartage en boucle sur le territoire.*

- ***Sur les mobilités douces***

- *La poursuite du Schéma Directeur Cyclable (SDC) représentant 175 km de liaisons cyclables d'ici à 2031 ;*
- *La poursuite de la mise en place de trottinettes électriques en libre-service sur l'ensemble du territoire et ajout d'une flotte de vélos à assistance électrique.*

- ***Sur l'électrification des mobilités***

- *La poursuite du développement des Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE) sur le territoire et du service « StartSQY » ;*
- *La poursuite du renouvellement des flottes de véhicules des services communautaires en véhicules hybrides ou électriques.*

- ***Sur la voirie***

- *Les requalifications de plusieurs avenues et boulevards structurants du territoire (boulevard Miserey à Maurepas, avenue de Saint-Germain aux Clayes-sous-Bois, place Pompidou et avenue du centre à Montigny-le-Bretonneux, etc.).*

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années. Les éléments sont retranscrits au chapitre III de ce document.

# I. Contexte

## 1. Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, elle prescrit la mise en œuvre, dans chaque Etat membre, des orientations suivantes :

- Documenter l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une cartographie stratégique du bruit (CSB) et estimer les populations exposées ;
- Garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets ;
- Adopter des plans d'action visant à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement, et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante (notion de zone calme).

La Directive européenne 2002/49/CE est modifiée par la directive 2015/996/CE établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit (CNOSSOS EU, annexe II) et par la Directive 2020/367/CE modifiant l'annexe III concernant l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement. Des modifications notables entrent donc en application pour la première fois dans le cadre de la 4ème échéance, concernant les méthodes de calcul à employer.

Son ambition est également de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, leurs effets sur la santé et de recenser les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives. La Directive vise également à prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La transposition dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie règlementaire) du Code de l'environnement, prévoit l'élaboration de cartes stratégiques de bruit, de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et de leur mise à jour a minima tous les 5 ans. Cette obligation s'applique aux **agglomérations de plus de 100 000 habitants**, ainsi qu'aux grandes infrastructures de transport.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport **routier**, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal ;
- Les infrastructures de transport **ferroviaire** ;
- Les infrastructures de transport **aérien**, à l'exception des trafics militaires ;
- Les activités bruyantes des installations industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A) et à enregistrement (ICPE E).

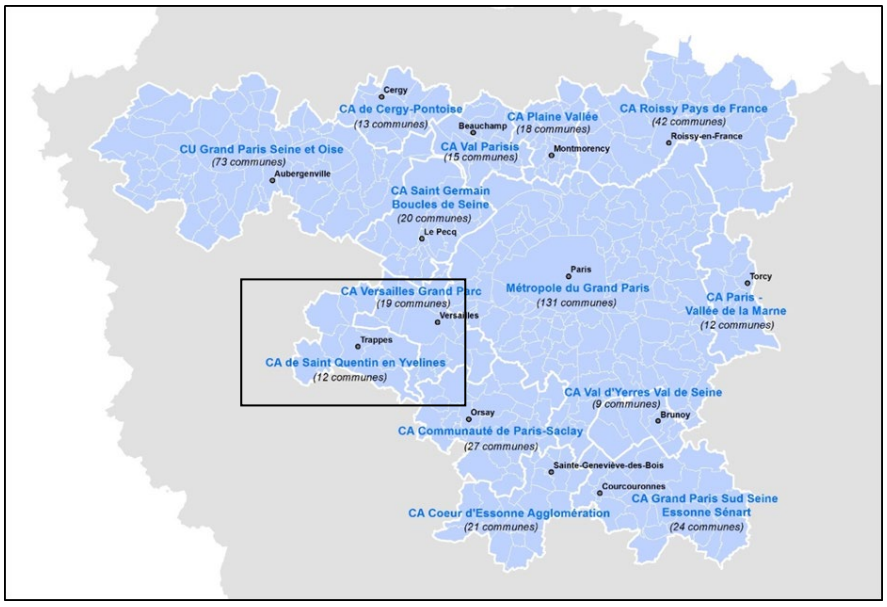
Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, tels que les bruits de voisinage et les bruits des activités professionnelles ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie et/ou dans le plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Les autorités compétentes pour la réalisation des **PPBE des grandes infrastructures** sont :

- Les Préfets de départements pour les autoroutes, routes d'intérêt national ou européen, infrastructures ferroviaires et les aéroports ;
- Les conseils départementaux pour le réseau routier départemental ;
- Les communes ou intercommunalités pour le réseau routier communal ou communautaire, le cas échéant.

Les autorités compétentes pour la réalisation des **PPBE d'agglomération sur le territoire francilien** sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017. La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en fait partie. Les CSB d'échéance 4 ont été produites en 2022 à partir des données de trafic de 2019.




*Carte des 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores en Ile-de-France, 2022*

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est d'optimiser, sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager. Il vise à améliorer les situations critiques (situations où la population est potentiellement exposée à des dépassements des valeurs limites), préserver la qualité des espaces remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, à l'échelle globale de son territoire.

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7), modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021, définit les valeurs limites réglementaires pour les différents types de source de bruit en dBA :

| | Aérodrome | Route et/ou LGV | Voie ferrée conventionnelle | Activité industrielle |
|---|---|---|---|---|
| Lden | 55 | 68 | 73 | 71 |
| Ln | 50 | 62 | 65 | 60 |

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose les mesures envisageables à court ou moyen terme. Il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés, afin de fournir une vision globale de la gestion de la problématique.

# 2. Présentation du territoire

## 1. Situation géographique et superficie

Située en Ile-de-France, à 25 km au sud-ouest de Paris, à l'ouest du plateau de Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines est partie intégrante de l'OIN Paris-Saclay.

La création de Saint-Quentin-en-Yvelines est ancrée dans la politique des Villes Nouvelles décidée par l'Etat en 1965, afin de structurer le développement rapide de l'Ile-de-France. Saint-Quentin-en-Yvelines, à l'image des quatre autres villes nouvelles de la Région, devait contribuer à absorber l'essor démographique et devenir un pôle urbain équilibré, fondé sur les principes de mixité urbaine et sociale et d'équilibre habitat/emploi.

SITUATION DE SQY DANS L'OUEST PARISIEN

L'achèvement de l'Opération d'Intérêt National se traduit par l'entrée de Saint-Quentin-en-Yvelines dans le droit commun avec la fermeture de l'Établissement Public d'Aménagement (EPA) et la transformation du Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) en Communauté d'agglomération au 1er janvier 2004 (CASQY). À cette époque l'agglomération se compose de 7 communes : Élancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, La Verrière, Voisins-le-Bretonneux et compte 146 573 habitants (INSEE 2006).

À la suite des lois NOTRE et MAPTAM, l'agglomération se compose depuis le 1er janvier 2016, de 12 communes fusionnant la Communauté de Commune de l'Ouest Parisien (CCOP), en associant les Clayes-sous-Bois, Plaisir et Villepreux avec les 7 communes de l'ancienne CASQY et intégrant les communes de Maurepas et Coignières, issues de la Communauté de Commune des Étangs, formant un ensemble de 227 000 habitants sur 120 km² et comprenant 7 gares.

Second pôle économique après la Défense et 1er pôle commercial des Yvelines, ce territoire comprend plus de 145 000 emplois répartis autour de 16 600 entreprises.

L'agglomération de SQY a la compétence planification et aménagement de son territoire au regard de ses statuts et des intérêts communautaires tels qu'ils ont été définis par arrêté préfectoral du 18 juin 2016 et complétés par délibération de mai 2017 et de décembre 2021 définissant les intérêts communautaires.

## 2. Population

Avec plus de 230 000 habitants au recensement de 2021, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) rassemble près de 16 % de la population du département, au sein de 12 communes allant de 4 377 habitants (Coignières) à 33 717 habitants (Trappes). En termes de nombre d'habitants, les communes de SQY peuvent être réparties de la manière suivante :

- 5 communes de plus 26 000 habitants : Élancourt, Guyancourt, Plaisir, Montigny-le-Bretonneux et Trappes,
- 2 communes de 17 000 à 19 000 habitants : Les Clayes-sous-Bois et Maurepas,
- 3 communes autour de 10 000 habitants : Magny-les-Hameaux, Voisins-le-Bretonneux et Villepreux,
- 2 communes de moins de 6 500 habitants : Coignières et la Verrière.

Entre 2015 et 2021, la croissance démographique de SQY est de + 0.14 %/an. Cette croissance correspond à une augmentation d'environ 2 000 habitants en 6 ans, soit environ 330 habitants par an, avec un développement différencié entre les communes.

| | Nombre d'habitants | | | Taux d'évolution annuel | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2015 | 2021 | 2010-2015 | 2015-2021 |
| Coignières | 4 527 | 4 350 | 4 377 | -0,79% | **0,10%** |
| Élancourt | 26 829 | 25 504 | 26 082 | -1,01% | **0,37%** |
| Guyancourt | 27 966 | 27 801 | 29 406 | -0,12% | **0,94%** |
| La Verrière | 5 993 | 6 011 | 6 183 | 0,06% | **0,47%** |
| Les Clayes. | 17 553 | 17 645 | 17 237 | 0,10% | **-0,39%** |
| Magny-les-H. | 9 027 | 9 197 | 9 385 | 0,37% | **0,34%** |
| Maurepas | 18 679 | 18 840 | 18 611 | 0,17% | **-0,20%** |
| Montigny-le-B | 33 337 | 33 123 | 31 777 | -0,13% | **-0,69%** |
| Plaisir | 30 958 | 31 857 | 31 375 | 0,57% | **-0,25%** |
| Trappes | 29 380 | 32 346 | 33 717 | 1,94% | **0,69%** |
| Villepreux | 9 871 | 10 000 | 11 150 | 0,26% | **1,83%** |
| Voisins-le-B | 11 730 | 11 378 | 10 721 | -0,61% | **-0,99%** |
| **SQY** | **225 850** | **228 052** | **230 021** | **0,19%** | **0,14%** |

La structure par âge de la population de Saint-Quentin-en-Yvelines est légèrement plus jeune que celle du département : 40 % des habitants ont moins de 30 ans, pour 38 % à l'échelle des Yvelines. Entre 2015 et 2021, on observe le vieillissement de la population par les deux extrêmes : moins de jeunes en nombre et en part, plus de personnes âgées.

## 3. Habitat

Les données FILOCOM 2021 font état de 102 363 logements sur le territoire de SQY. Il s'agit principalement de résidences principales : 91.9% des logements. Les résidences secondaires représentent 2% du parc et la vacance est mesurée, voire faible, à 6.1% des logements : elle indique une certaine pression sur l'offre résidentielle, même si cela n'exempte pas de situations de concentrations ponctuelles.

L'offre locative sociale représente plus du tiers du parc existant. Selon le décompte SRU du 1er janvier 2023, le nombre de logements comptabilisés au titre de l'article 55 de la loi SRU s'élève à 33 009 logements, soit 34,8 % des résidences principales.

Enfin, un tiers du parc locatif se situe dans huit quartiers prioritaires. En 2023, la nouvelle géographie prioritaire retient 8 quartiers sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, concentrant des situations de précarités financière et sociale :

- Pont du Routoir 2 à Guyancourt
- Merisiers-Plaine de Neauphle à Trappes
- Jean Macé à Trappes
- Bois de l'Etang à La Verrière
- Valibout à Plaisir
- Friches à Maurepas
- Les Acacias à Coignières
- L'Avre aux Clayes-sous-Bois

**Carte de localisation des QPV –** Source : SIG.gouv

## 4. Infrastructures

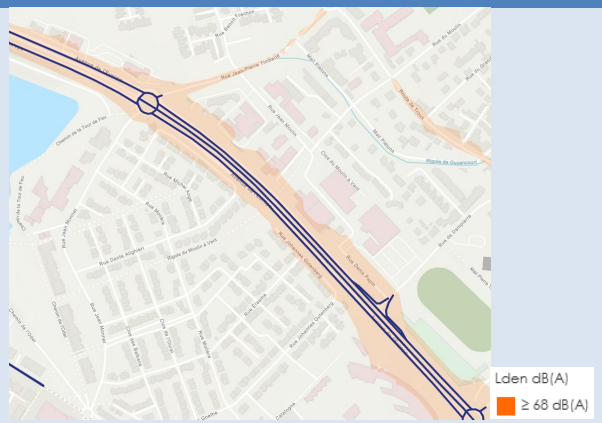
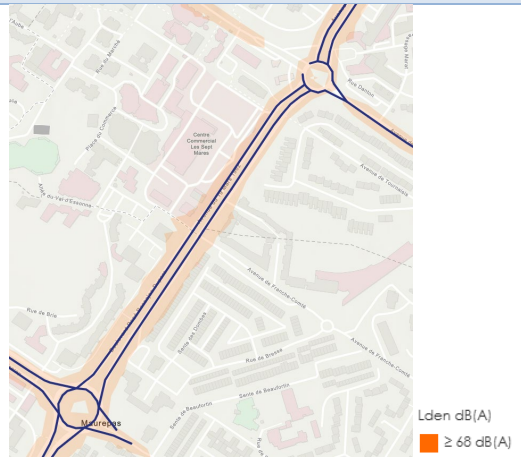
Saint-Quentin-en-Yvelines est structurée autour de deux axes routiers, la N12 et la N10, et deux voies de chemins de fer, l'une au nord (Transilien N) l'autre au sud (Transilien N et U), le RER C et le TER Centre. Ces infrastructures viennent diviser le territoire.

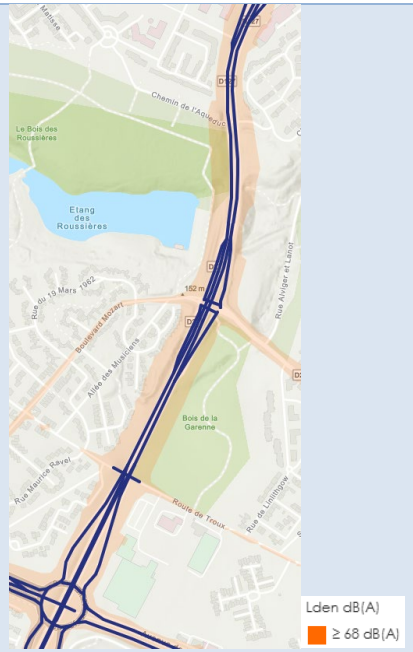
A SQY, la voiture occupe une place prépondérante. Les infrastructures favorisant les modes de déplacement doux, comme les pistes cyclables et les voies piétonnes, manquent quant à elles de continuité. Les axes de communication tels que l'autoroute A12 et la RN10 scindent le territoire en deux mais créent aussi des carrefours souvent inadaptés aux déplacements doux.

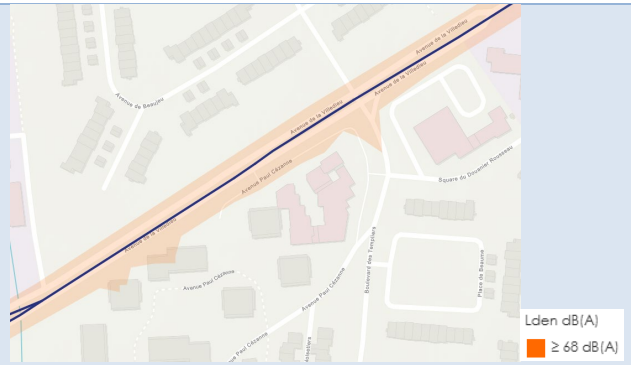
Le paysage de Saint-Quentin-en-Yvelines est structuré autour de grands axes de transport routiers et ferroviaires. Saint-Quentin-en-Yvelines se caractérise par la présence d'activités économiques le long de ces axes, notamment la N10. Pour pallier les nuisances sonores, les axes routiers sont isolés de la trame urbaine par un système de talus servant de barrière anti-bruit. Cependant, cela ne favorise pas la traversée de ces axes qui constituent des coupures urbaines.

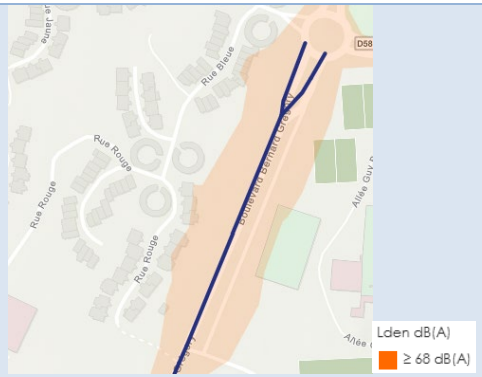
SQY comporte donc naturellement de nombreuses infrastructures routières supportant plus de 3 millions de passages de véhicules par an, et ferroviaires, présentant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an. Ces infrastructures sont classées en tant que Grandes Infrastructures de Transports Terrestres (GITT). Certaines d'entre elles sont de compétence communautaire et le territoire ne compte pas de GITT de compétence communale.

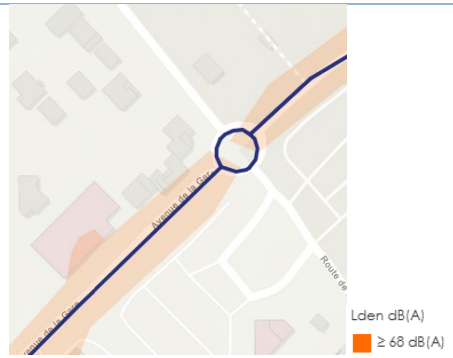
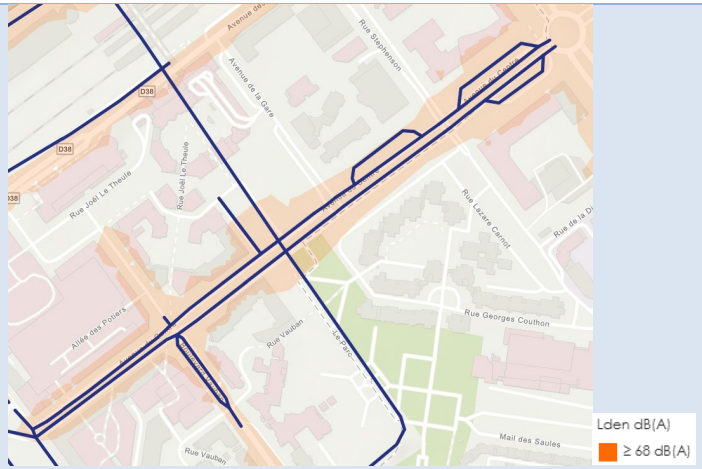
**Les principales GITT de compétence communautaire dont le niveau de bruit modélisé dépasse le seuil réglementaire de 68dB(A) et pouvant impacter des habitations sont les suivantes :**

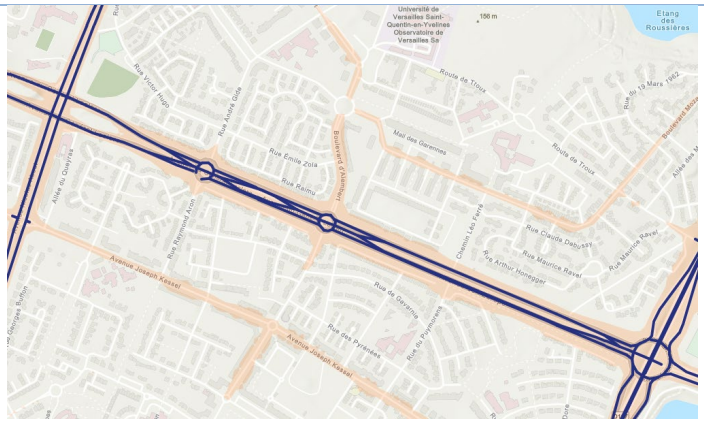
| Voie - GITT | Commune(s) concernée(s) | Inclus dans un secteur à enjeux | Extrait cartographique | Observations |
|---|---|---|---|---|
| Avenue de l'Europe | Guyancourt | Non |  | Les habitations concernées sont principalement situées sur le tronçon entre le Rond-Point des rues Jean-Pierre Timbaud / Jean Monnet et de la rue de Dampierre. Elles sont toutefois d'ores et déjà situées à une distance d'au moins 15 mètres des voies bruyantes, séparée de celle-ci par la rue Johannes Gutenberg, avec une bande végétalisée et en dehors d'un secteur à enjeux identifié. |
| Avenue du 8 mai 1945<br>Avenue du 19 mars 1962<br>Boulevard René-Ressejac-Duparc | Élancourt | Non |  | Les habitations concernées sont principalement situées aux alentours des Ronds-Points Cassina de Pecchi et de l'Hôtel de Ville ainsi qu'à l'intersection des avenues du 19 mars 1962 et de Franche-Comté puis de part et d'autre du boulevard Ressejac-Duparc. Elles sont toutefois d'ores et déjà situées à une distance d'au moins 15 mètres des voies bruyantes avec une bande végétalisée et en dehors d'un secteur à enjeux identifié. Un plateau surélevé a également été aménagé. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Avenue des Garennes | Guyancourt | Non |  | Les habitations concernées sont situées à l'ouest de l'avenue, à une vingtaine de mètres environ de l'axe. A cet endroit, l'avenue est encaissée avec des abords largement végétalisés. A l'est de l'avenue se situe le Bois des Garennes. Cette zone est en dehors d'un secteur à enjeux identifié. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Avenue Joseph Kessel | Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux | Non | | Les logements concernés sont principalement ceux de la Résidence « Les Perspectives ». Celle-ci a fait l'objet d'une récente réhabilitation menée par le bailleur CDC Habitat. Autour, il s'agit d'une zone d'activités, notamment actipôle du côté de Voisins-le-Bretonneux. |
| Avenue de la Villedieu | Trappes, Élancourt | Non |  | Deux bâtiments de logements sont concernés, dans leurs parties les plus proches de la voie. Cette zone est toutefois en dehors d'un secteur à enjeux identifié. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Boulevard Guy Schuler | Maurepas | Secteur à enjeux élevés R2 (pour la partie sud) | | Le boulevard est courbé entre le Carrefour des Pyramides et le Rond-Point des Cités Amies. Les habitations situées dans le creux de cette courbure sont concernées mais se situent à une distance d'environ trente mètres de la voie et en sont séparées par de la végétation et des cheminements doux. Les bâtiments situés aux alentours de ce rond-point subissent toutefois les nuisances sonores relatives au boulevard ainsi qu'à une bretelle d'accès à la RN10, d'où leur classement dans le secteur R2. Ils sont toutefois déjà distants d'au moins 15 mètres par rapport à la voie. De plus, des coussins ont été posés sur cette avenue par SQY. |
| Boulevard Bernard Gregory | Élancourt | Non |  | Les habitations concernées sont situées dans la Résidence Pré-Yvelines mais sont à une distance de plus de vingt mètres de l'axe, dont elles sont séparées par un talus végétalisé. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Avenue de la Gare | Coignières | Secteur à enjeux élevés R3 |  | Les habitations concernées sont celles situées à l'intersection entre l'avenue de la Gare et la rue du Four-à-Chaux. Un projet est actuellement en cours de définition pour le réaménagement du quartier gare dont le périmètre couvre ces habitations et pourra faire l'objet d'une évaluation sonore avant/après dans le cadre d'une étude d'impact. |
| Avenue du Centre | Montigny-le-Bretonneux<br><br>Guyancourt | Secteur à enjeux élevés R5 |  | Dans sa partie située dans l'hypercentre, l'avenue du Centre fait l'objet d'un projet de requalification. Ses objectifs sont de diminuer la place de la voiture tout en développant les modes actifs, de renforcer les liaisons inter-quartiers, de retrouver un sol vivant et d'améliorer l'accessibilité au cœur de ville.<br><br>Aujourd'hui marquée par l'omniprésence de la voiture et du stationnement de surface sans espace vert, le projet permettra de créer un parcours piétonnier plus généreux, une piste cyclable bidirectionnelle et des parterres végétalisés en désimperméabilisant 20% de la surface au profit de 65 nouvelles plantations sur la Place Pompidou, au cœur du secteur R5. Ces aménagements devraient ainsi permettre une diminution du bruit routier dans ce secteur. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Avenue du Général Leclerc | Montigny-le-Bretonneux<br><br>Guyancourt | Non |  | Les habitations concernées sont situées de part et d'autre de l'avenue, à une vingtaine de mètres environ de l'axe. Elles en sont séparées par une bande végétalisée et de la rue du Verdon au sud. Cette zone est en dehors d'un secteur à enjeux identifié. Il est également prévu par la ville de mettre en place une limitation à 30 km/h au niveau des écoles et de la crèche. |

Le territoire de SQY n'héberge aucun aéroport ni aérodrome mais est concerné par les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aérodromes de :

- Paris-Saclay-Versailles (anciennement appelé Toussus-le-Noble), approuvé par arrêté inter-préfectoral le 3 juillet 1985, concerne la commune de Magny-les-Hameaux ;
- Chavenay, approuvé par arrêté inter-préfectoral le 17 janvier 2022, concerne les communes des Clayes-sous-Bois et de Villepreux.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) des collectivités. Il délimite 4 zones en fonction de leur niveau d'exposition au bruit aérien et définit les contraintes d'urbanisme s'appliquant au sein de chacune d'elles (de l'inconstructibilité complète jusqu'aux performances d'isolation phonique des logements).

Le Plan de gêne sonore (PGS) délimite des zones à l'intérieur desquelles les habitations existantes sont éligibles à une aide financière pour l'insonorisation des logements. En France, seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS, dont l'aéroport de Paris-Orly.

Le PEB est établi selon les hypothèses de trafic à 15 ans, tandis que le PGS se base sur celles de l'année à venir.

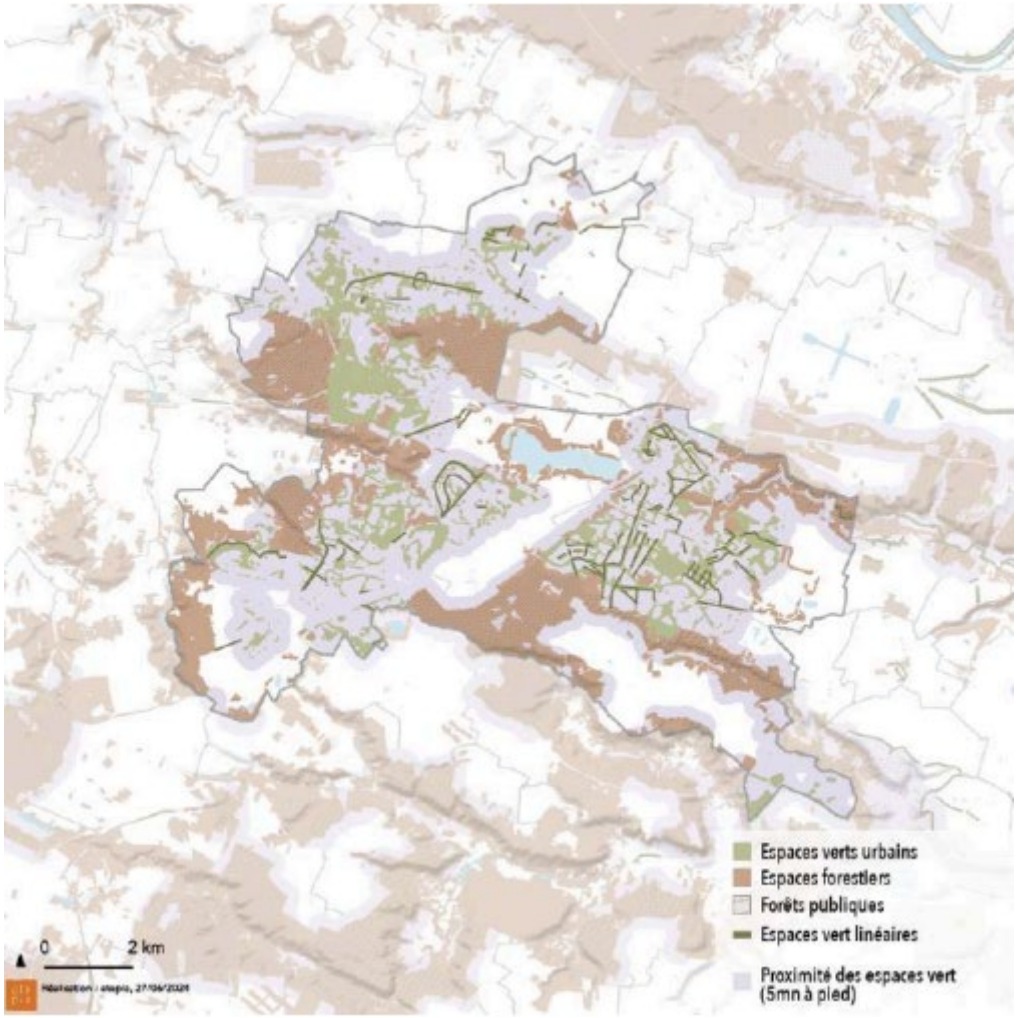
## 5. Environnement et cadre de vie

Saint-Quentin-en-Yvelines bénéficie d'un aménagement territorial riche en espaces verts et naturels, qui joue un rôle crucial dans la qualité de vie des habitants. Environ 60 % du territoire est constitué d'espaces non urbanisés, comprenant à la fois des espaces publics comme les parcs et jardins, mais aussi des zones agricoles, des forêts et des espaces de loisirs tels que les golfs.

Les grands espaces de nature qui font les limites du plateau s'étendent également au sein des espaces bâtis : la forêt domaniale de Maurepas, la forêt domaniale de Bois-d'Arcy, le parc des sources de la Bièvre ; s'y ajoutent les grands espaces proprement intra-urbains de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, des bois et la colline d'Elancourt (point culminant de l'Ile-de-France, 231 m). Par leur immédiate proximité, ils contribuent puissamment à l'attractivité du cadre de vie de la ville nouvelle, pour peu qu'ils soient ouverts et perméables aux circulations douces, afin de ne pas entraver le fonctionnement urbain de la ville dans son ensemble. L'ensemble est complété par le maillage plus fin des parcs, jardins, promenades et plantations de la ville nouvelle, pour composer sa trame verte. Néanmoins, les limites plus ou moins bien traitées, et surtout les coupures que génèrent les grandes infrastructures aux marges de ces espaces, gênent la fusion plus étroite, en termes d'image comme en termes d'usages, entre l'urbanisation et les espaces de nature.

Cette diversité des espaces verts permet une répartition équilibrée des espaces de loisirs et des équipements sportifs, favorisant ainsi un accès relativement égalitaire à ces espaces pour les résidents des différentes communes de l'agglomération. Par exemple, l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-

Yvelines, bien qu'isolée par les grands axes routiers, demeure un point central pour le divertissement et les activités en plein air, tout en étant un pôle écologique important.




Sur la question des mobilités, 84% des ménages de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines disposait d'au moins une voiture en 2021. Entre 2010 et 2021, le taux de motorisation a augmenté dans toutes les communes de l'agglomération (excepté pour Montigny-le-Bretonneux). Cette forte dépendance à l'automobile impact par conséquent une utilisation des mobilités cyclable limitée ainsi que des transports en commun.

L'agglomération bénéficie d'un réseau de bus développé avec 90 lignes et 800 points d'arrêts. Ces flux sont structurés :

- Par des lignes régulières, formant le réseau principal de Saint-Quentin-en-Yvelines, elles circulent sur les grands axes avec une fréquence élevée, une amplitude horaire large reliant les agglomérations éloignées ;
- Par des lignes locales qui maillent le territoire et propose un service toute la journée ;
- Par des lignes ponctuelles aux horaires articulés. Ces bus circulent uniquement pendant les heures de pointe (6h – 9h et 16h à 20h) avec des fréquences toutes les 20 à 30 min et circulent

entre les différentes gares du territoire et des Yvelines en passant par les communes du territoire ;

- Par des lignes Noctiliens circulant la nuit entre 1h et 5h de la gare de Paris-Montparnasse à la gare de Rambouillet en passant par Montigny-le-Bretonneux, Élancourt, Maurepas, La Verrière et Coignières.

**Carte du réseau de transports en commun routiers,** IdF Mobilités, SQY, atopia

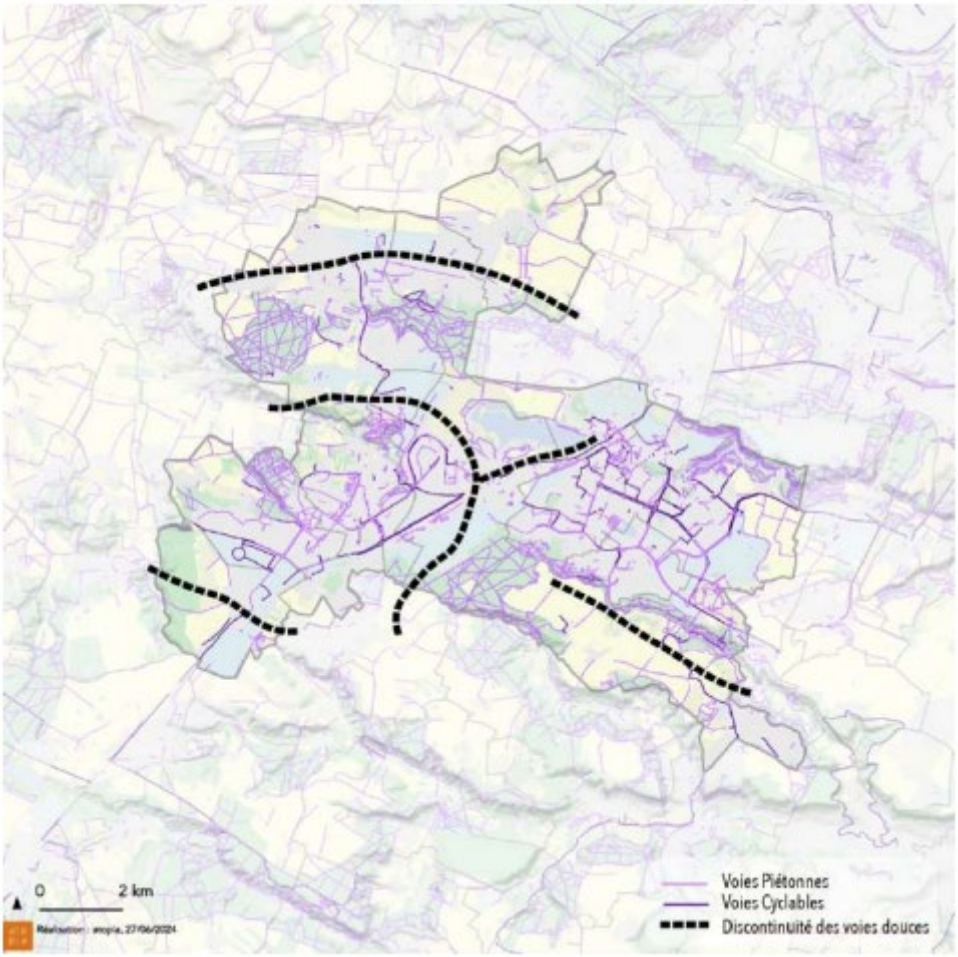
Le réseau de modes actifs est quant à lui développé mais discontinu. Avec 435 km d'itinéraires cyclables, l'agglomération souhaite offrir une alternative au « tout automobile. ». Saint-Quentin en Yvelines disposait au total de 580 parcs de vélo en 2018. Les déplacements se concentrent principalement à Montigny-le-Bretonneux et à Coignières comptant ainsi jusqu'à 250 passages par jour. Cette fréquentation s'explique principalement par la présence de la Vélostation situé à Montigny qui propose 170 vélos et 280 places de stationnement.

En juin 2019, l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a été labellisée "Terre d'excellence cycliste" en reconnaissance de son engagement en faveur du cyclisme. Cette distinction met en avant les territoires qui se démarquent par leurs initiatives pour promouvoir le développement du cyclisme. L'Union cycliste internationale (UCI) avait déjà attribué à l'agglomération le prestigieux label « UCI Bike City », une première pour une collectivité française. Par ailleurs, la commune de Magny-les-Hameaux

s'est classée 4ème au niveau national dans le baromètre des villes cyclables 2021, dans la catégorie des communes de banlieue, et 1ère en Île-de-France. En outre, Saint-Quentin-en-Yvelines est le premier territoire entièrement périurbain à avoir proposé un service de trottinettes électriques en libre-service afin de favoriser la mobilité du quotidien en complémentarité des autres modes de transport. Le territoire compte ainsi 320 stations pour plus de 1500 trottinettes disponibles.

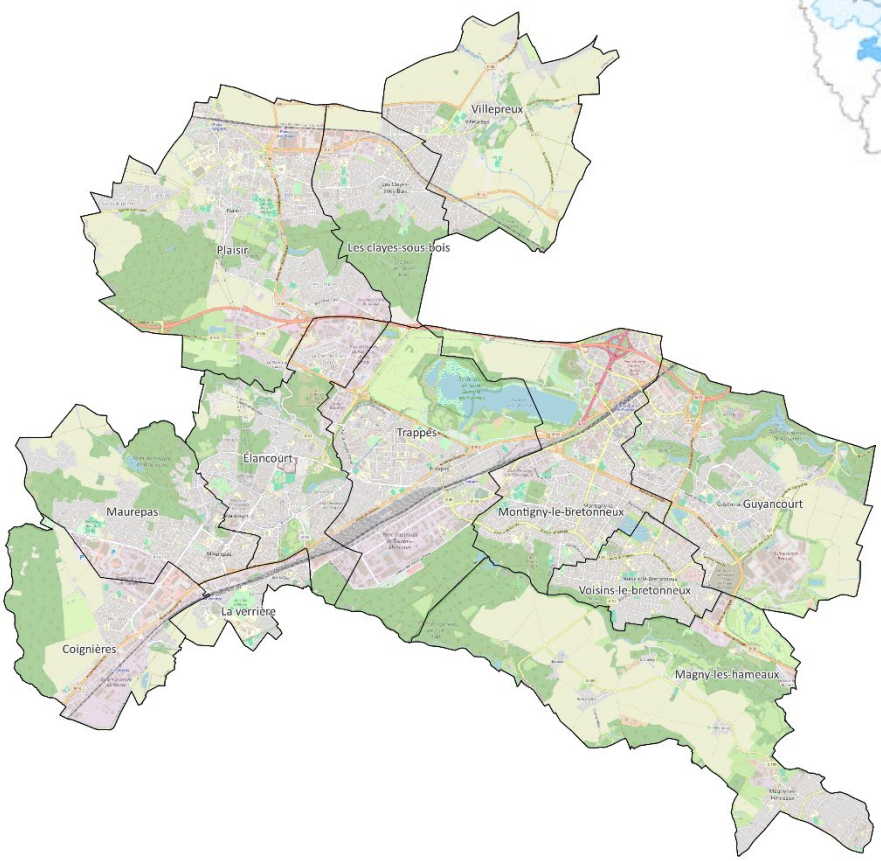
Pourtant, la part modale du vélo sur l'agglomération reste faible, moins de 2% des déplacements des saint-quentinois, et cela particulièrement dans le nord de l'agglomération. En effet, le réseau cyclable présente encore des obstacles à la pratique du vélo : la présence d'infrastructures de transport importantes (RN10, voies SNCF), un maillage routier avec de grandes distances, le développement de quartiers au sein de ces zones, ainsi qu'une prédominance de la voiture individuelle comme principal mode de déplacement.

**Circulations douces de Saint-Quentin-en-Yvelines**, OSM



## 6. Carte du territoire

**Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**




# 3. Méthode d'élaboration du PPBE

## 1. Organisation au sein du territoire

Les cartes de bruit de 4ème échéance de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ont été produites et transmises au dernier semestre 2023, et arrêtées par délibération en conseil communautaire en date du 26 septembre 2024. Elles constituent un outil de diagnostic acoustique permettant notamment de localiser des zones en dépassement des seuils de bruit réglementaires et le nombre d'habitants concernés.

L'élaboration du PPBE a été lancée en interne avec le soutien de Bruitparif et la collaboration de l'ensemble des acteurs territoriaux, en particulier les 12 communes qui la composent. L'objectif était de respecter au mieux le calendrier réglementaire correspondant à la quatrième échéance européenne.

Pour répondre aux attentes réglementaires quant à son contenu, le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines s'articulera autour de trois grands axes :

- **Une priorisation des secteurs à enjeux du territoire** qui priorise les zones à l'intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit routier, ferroviaire et aérien, ou de multi-exposition.
- **Un recueil des actions réalisées et programmées** par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sur la période de mise en œuvre du PPBE (2024-2029) ;
- **Les actions qui seront portées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.**

## 2. Coopération entre services et coopération intercommunale

Afin de réaliser ce PPBE, l'intercommunalité a sollicité les 12 communes de son territoire qui ont toutes participé à l'enquête de recueil des actions réalisées et prévues.

## 3. Outils à disposition

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines s'est appuyée sur les outils mis à disposition par Bruitparif afin d'élaborer ce PPBE, tels que les cartes de bruit stratégique (consultables sur la plateforme carto.bruitparif.fr), le résumé non technique et le diagnostic acoustique en tant que documents complémentaires.

Les notions d'indicateurs Lden et Ln, de valeurs limites réglementaires et de recommandations de l'OMS sont développées en annexe. La méthodologie des impacts sanitaires est précisée dans le diagnostic acoustique.

## 4. Identification des acteurs

**La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines** intervient en tant qu'autorité compétente pour la gestion du bruit dans l'environnement, telle que définie par l'arrêté du 14 avril 2017. L'intercommunalité a identifié les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit et l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

**Les 12 communes :** toutes sont concernées en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'autorités en charge de bâtiments sensibles comme les écoles (maternelles et primaires) ou les crèches. De manière générale, ils ont la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

**Le Conseil départemental des Yvelines** est gestionnaire de la voirie départementale et, parmi les établissements sensibles, gestionnaire des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, il a la charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre de la quatrième échéance. Ce calendrier commun est l'occasion de partager les informations et ainsi de produire des documents cohérents entre eux, le PPBE d'agglomération de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines devant reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

**Les services de l'État** impliqués, centraux ou déconcentrés, sont :

- La mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national ;
- La Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités. Elle est également gestionnaire de la base de données des installations industrielles qui a été consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A et E ;
- Les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale de Territoires) sont en charge, pour le compte du Préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils ont à réexaminer et mettre à jour les documents produits dans le cadre des précédentes échéances de la directive selon le même calendrier ; https://www.yvelines.gouv.fr/contenu/telechargement/34809/222886/file/ProjetPPBE78_VersionApprouv%C3%A9_Janvier2025.pdf
- La Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) recense les Plans d'Exposition au Bruit des aéroports de Paris-Saclay-Versailles et de Chavenay; https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/plan-dexposition-au-bruit-peb#!
- La Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) est en charge des actions d'entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé et, à ce titre, de la mise en œuvre d'actions de résorption des points noirs de bruit générés par ces infrastructures.

**SNCF réseau** est gestionnaire et exploitant du réseau ferroviaire sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il est producteur des données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ferroviaire arrêtées par les services de l'État. SNCF réseau a été sollicité pour fournir les éléments nécessaires pour le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, notamment pour le recueil des actions réalisées et programmées sur son réseau.

## 5. Méthode d'identification des enjeux

Les enjeux du territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ont été identifiés à partir du diagnostic acoustique territorial élaboré par Bruitparif et disponible en document complémentaire. Celui-ci dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit, les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés.

## 6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

La collecte des informations concernant les « Points Noirs de Bruit » routiers, ferrés et aériens, auprès des gestionnaires d'infrastructures traversant le territoire, s'est appuyée sur les différents Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement disponibles à ce jour.

Afin de compléter ces informations, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a adressé un courrier en date du 4 octobre 2024 à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son

territoire. Les actions passées ou à venir pour résorber les « Points Noirs de Bruit », se sont appuyées sur les réponses des gestionnaires en retour du courrier de sollicitation.

## 7. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action, détaillé en partie IV du document, s'articulera principalement autour des cinq axes suivants :

- Axe 1 : Réduire le bruit à la source
- Axe 2 : Poursuivre la définition et préserver les zones calmes
- Axe 3 : Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine
- Axe 4 : Mettre en place une « Cellule bruit »
- Axe 5 : Sensibiliser et informer sur le bruit

## 8. Méthode de consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a été porté à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, du 20 octobre au 22 décembre 2025 inclus, sous la forme d'un registre en version papier ouvert au siège de la Communauté d'Agglomération et d'un registre électronique permettant le recueil des observations de façon dématérialisée. Les documents ont également été publiés sur le site internet de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/vivre-ici/environnement-transition-ecologique/prevention-bruit/

Un bilan des observations est en annexe du présent document. Il sera transmis aux gestionnaires des différentes infrastructures, qui répondront aux remarques le cas échéant.

## 9. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constitue le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui sera approuvé par délibération du Conseil Communautaire puis transmis au Préfet de département. Celui-ci sera consultable depuis le site internet de l'agglomération à l'adresse : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/vivre-ici/environnement-transition-ecologique/prevention-bruit/

Le PPBE est également transmis pour information à Bruitparif afin de tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Ile-de-France.

Enfin, un résumé réglementaire sera déposé, par l'agglomération, après l'approbation effective du PPBE sur la plateforme « mes démarches simplifiées », depuis le site : https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/rapportage-des-resumes-des-plans-de-prevention

# II. Identification des enjeux

Les cartes stratégiques de bruit constituent un premier état des lieux des nuisances sonores actuelles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles.

Issue de modélisation à partir de données descriptives de l'environnement (topographie, bâti…) et des sources de bruit de transports, la cartographie stratégique du bruit produit une représentation graphique des niveaux de bruit moyen calculés ainsi que les statistiques d'exposition des populations et des bâtiments dits sensibles (établissements sanitaires et sociaux et d'enseignement).

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

**Lden** (Level day-evening-night) : niveau sonore moyen pondéré sur 24h (les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie) et moyenné sur une année de référence)

**Ln** (Level night) : niveau sonore moyen pour la période nuit (22h-6h).

Pour chacun de ces indicateurs, et pour chaque source de bruit concernée, deux types de cartes sont produites : les cartes de type A (niveaux sonores, par pas de 5 décibels) et les cartes de type C (zones en dépassement des seuils réglementaires).

Les valeurs limites réglementaires retenues par la France en application de la directive européenne 2002/49/CE sont :

| **Valeur limite en dB(A)** | **Lden** | **Ln** |
|---|---|---|
| Bruit routier | 68 | 62 |
| Bruit ferré<br>(LGV) | 73<br>(68) | 65<br>(62) |
| Bruit aérien | 55 | 50 |
| Bruit industriel | 71 | 60 |

Ainsi, les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit sont retranscrites ci-dessous afin de répondre à la réglementation.

Il s'agit ici de prioriser les informations qui peuvent être extraites des cartes stratégiques de bruit et du diagnostic acoustique afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit.

# 1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports

Les cartes stratégiques de bruit (transport et industriel), de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ont été arrêtées par délibération du Conseil Communautaire en date du 26 septembre 2024.

Elles sont consultables sur la plateforme cartographique de Bruitparif à l'adresse https://carto.bruitparif.fr ainsi que dans le résumé non technique des CSB et le diagnostic acoustique de l'agglomération.

# 2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles

| | **Bruit routier** | **Bruit ferroviaire** | **Bruit aérien** |
|---|---|---|---|
| **Lden : valeurs limites dBA** | | | |
| Nb d'habitants | 6 364 – 2,8% | 1 658 – 0,7% | 3 – 0% |
| Nb établissement enseignement | 8 | 2 | 1 |
| Nb établissement santé | 0 | 0 | 0 |
| **Lden : objectifs de qualité de l'OMS dBA** | **Bruit routier** | **Bruit ferroviaire** | **Bruit aérien** |
| Nb d'habitants | 188 368 – 82,1% | 36 820 – 0,7% | 1 999 – 0,9% |
| Nb établissement enseignement | 173 | 36 | 3 |
| Nb établissement santé | 7 | 0 | 0 |

| | **Bruit routier** | **Bruit ferroviaire** | **Bruit aérien** |
|---|---|---|---|
| **Ln : valeurs limites dBA** | | | |
| Nb d'habitants | 2 026 – 0,9% | 1 503 – 0,7% | 0 |
| Nb établissement enseignement | 1 | 2 | 0 |
| Nb établissement santé | 0 | 0 | 0 |
| **Ln : objectifs de qualité de l'OMS dBA** | **Bruit routier** | **Bruit ferroviaire** | **Bruit aérien** |
| Nb d'habitants | 168 081 – 73,3% | 44 963 – 19,6% | 0 |
| Nb établissement enseignement | 165 | 45 | 0 |
| Nb établissement santé | 7 | 1 | 0 |

# 3. Autres éléments de diagnostic

Le diagnostic acoustique, dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit (bruit des transports et bruit industriel), les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés (DALY et I-DALY). La cartographie complémentaire de bruit cumulé des transports (non-réglementaire) objective la multi-exposition sonore de certains secteurs du territoire.

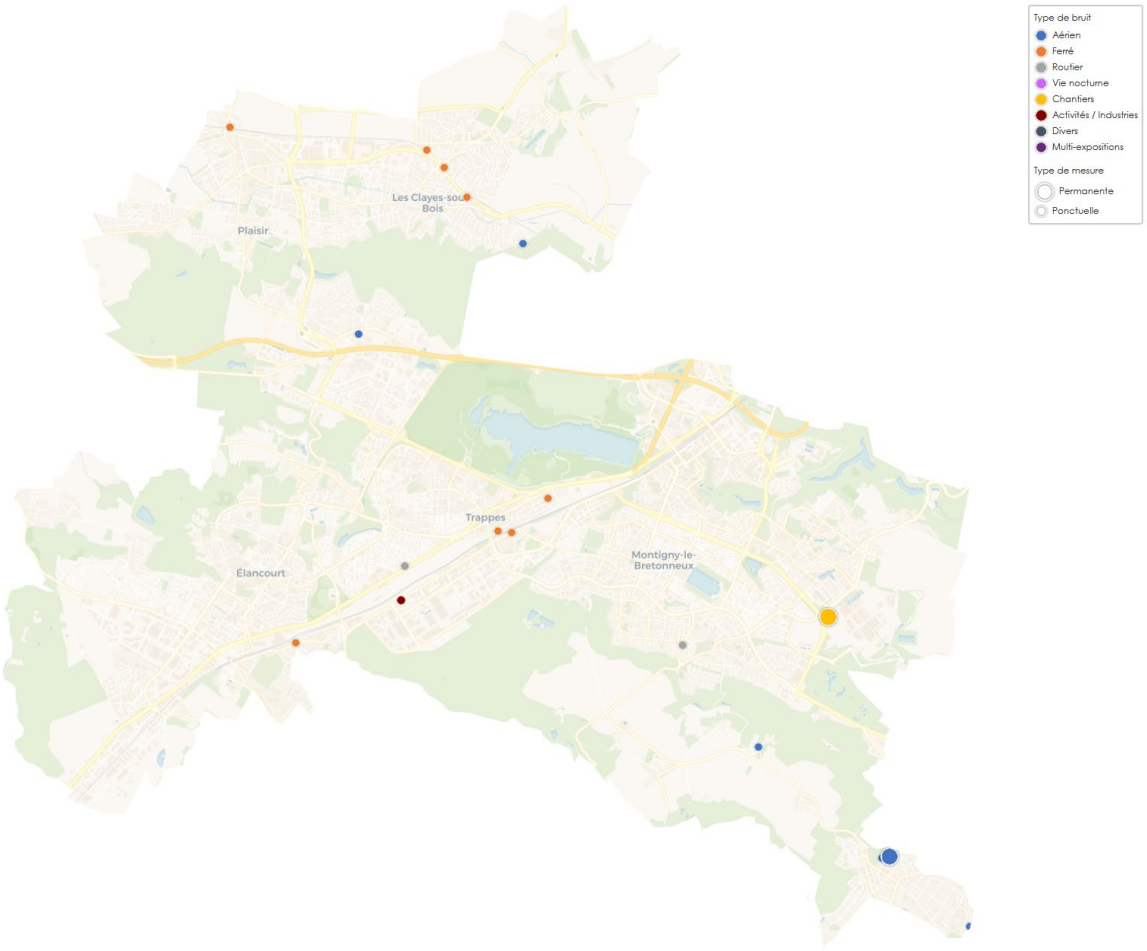
Enfin une cartographie de zone de moindre bruit a été produite afin d'objectiver les travaux à venir de priorisation et de valorisation de zones calmes.

Dans le cadre de sa mission d'observation du bruit généré en Ile-de-France, Bruitparif dispose d'une station de mesure permanente du bruit aérien à Magny-les-Hameaux (dans le cadre du suivi du bruit lié au trafic aérien de l'aérodrome Paris-Saclay-Versailles) et d'une station de mesure permanente du bruit généré par le chantier de construction de la gare SQY-Est du Grand Paris Express à Guyancourt, sur le territoire de la CASQY. Différentes mesures ponctuelles ont également été réalisées sur le territoire. L'ensemble des résultats de ces mesures est consultable sur la plateforme Rumeur de Bruitparif : https://rumeur.bruitparif.fr/zone/CA%20Saint%20Quentin%20en%20Yvelines

**Les études de Bruitparif**

Le site « Rumeur » mis en place par Bruitparif permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit réalisées en Ile-de-France. Il est possible de consulter :

- ✓ Les niveaux de bruits instantanés mesurés (jusqu'au niveau seconde)
- ✓ Les pics de bruit d'origine aérienne
- ✓ Des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année
- ✓ Des documents au format PDF (rapports de mesure etc.)




*Carte des stations de mesures sonores bruitparif*

# 4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

## 1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux pour le PPBE, mêlant critères de bruit et impact sanitaire. En effet, il s'agit de connaître :

- Les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils par source, en Lden ;
- Délimiter plus finement, parmi ces zones identifiées, les mailles de 200 mètres où les impacts sanitaire (Daly et I-Daly) sont les plus élevés ;
- Définir les zones incluant des établissements sensibles exposés (établissements de santé et d'éducation) ;
- Lister ces zones en fonction des enjeux de populations ou d'établissements exposés et analyser le ou les gestionnaire(s) des infrastructures responsable(s) des dépassements de seuil.

Afin de hiérarchiser les zones à enjeux, plusieurs critères peuvent être pris en considération :

- Le nombre d'habitants exposés ou d'établissements sensibles concernés ;
- Le nombre de dépassements des valeurs limites Lden en tenant compte des différentes sources de bruit ;
- Le gestionnaire responsable de l'infrastructure concernée par les dépassements de seuil (notamment relevant de la compétence ou non de la commune ou de l'intercommunalité).

## 2. Bruit routier

Au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 6 364 personnes (soit 2,8% des habitants) seraient potentiellement exposées à des niveaux de bruit dépassant la valeur limite réglementaire de 68 dBA selon l'indicateur Lden. Si on se réfère aux objectifs de qualité recommandés par l'OMS, 82,1% des habitants (soit 188 368 personnes) seraient exposés à des niveaux de l'indicateur Lden supérieurs à 53 dBA.

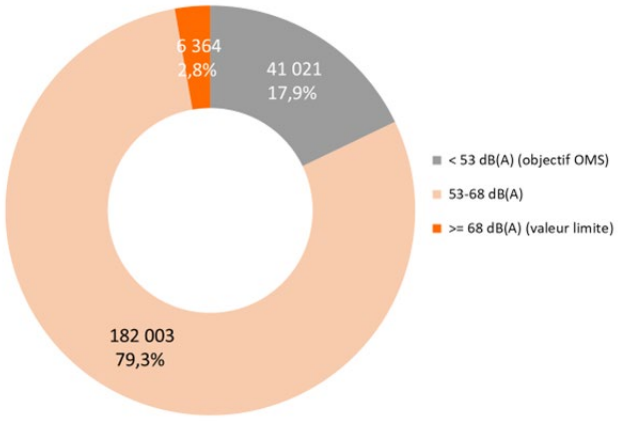
La nuit, l'exposition au bruit routier diminue. Toutefois, 2 026 personnes (soit 0,9% de la population) seraient encore potentiellement exposées à des niveaux de l'indicateur Ln supérieurs à 62 dBA, valeur limite réglementaire pour la période nocturne. 73,3% des habitants (soit 168 081 personnes) seraient en outre exposés à des niveaux de l'indicateur Ln supérieurs à 45 dBA, valeur recommandée par l'OMS pour la période nocturne.

Deux communes (Trappes et Montigny-le-Bretonneux) concentrent à elles seules plus de la moitié des habitants de l'agglomération qui sont en situation de dépassement des valeurs limites réglementaires pour le bruit routier (3 561 habitants sur 6 364, soit 56% pour l'indicateur Lden et 1 308 habitants sur 2 026 soit 65% pour l'indicateur Ln).

Les communes de Coignières et Trappes sont celles qui ont les proportions de leur population exposée au bruit routier les plus fortes avec respectivement 10% et 8% de leurs habitants qui sont en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden. Ce sont ces mêmes communes qui ont les proportions de leur population exposée au bruit routier les plus fortes la nuit

avec respectivement 6% et 3% de leurs habitants qui sont en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire nocturne de 62 dBA.

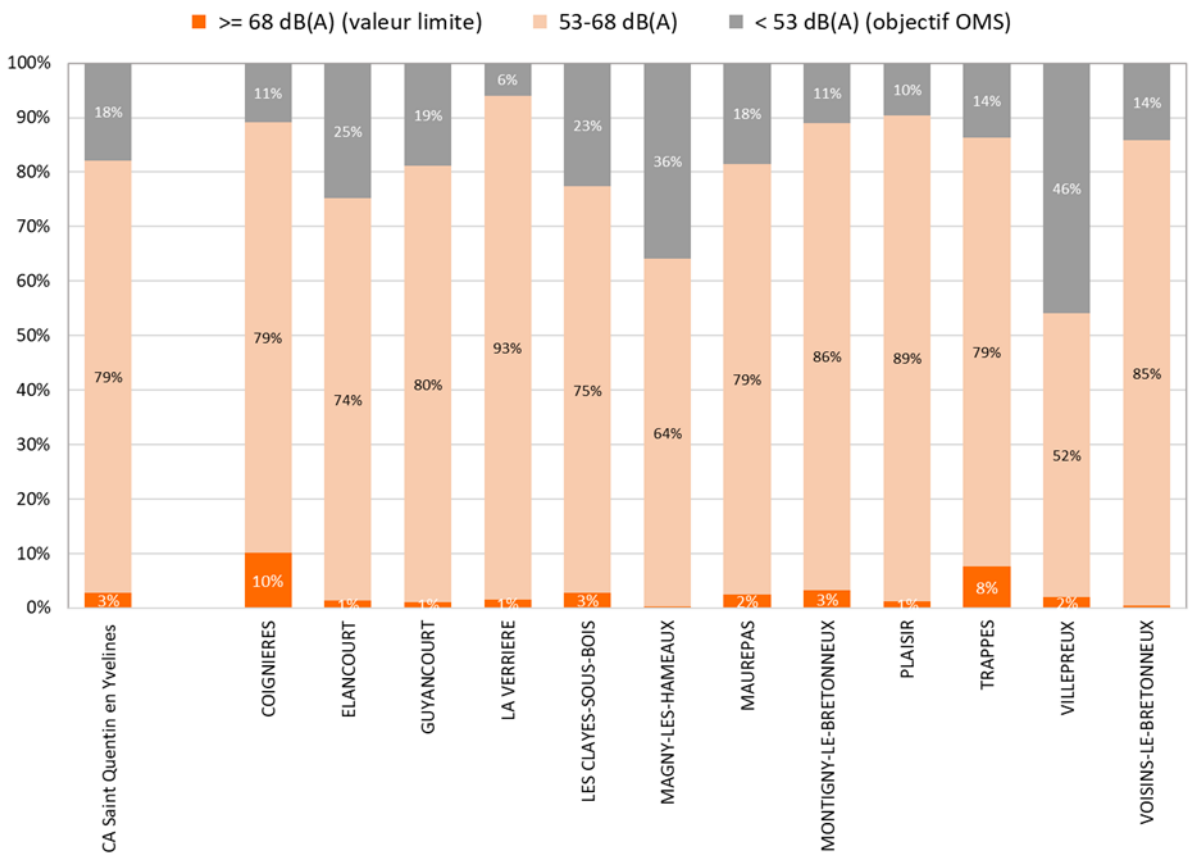
Les communes de Villepreux et Magny-les-Hameaux sont celles qui ont les parts de population en situation de respect des recommandations de l'OMS les plus élevées (respectivement 46% et 36% pour la recommandation de l'OMS selon l'indicateur Lden, et 60% et 54% pour la recommandation de l'OMS selon l'indicateur Ln).




**POPULATION AU-DESSUS DE LA RECOMMANDATION DE L'OMS : 188 368 HABITANTS (82,1%)**
**POPULATION AU-DESSUS DE LA VALEUR LIMITE RÉGLEMENTAIRE : 6 364 HABITANTS (2,8%)**

| | < 53 dB(A) (objectif OMS) | 53-68 dB(A) | >= 68 dB(A) (valeur limite) |
|---|---|---|---|
| **CA Saint Quentin en Yvelines** | **41 021** | **182 003** | **6 364** |
| | | | |
| COIGNIERES | 475 | 3 456 | 440 |
| ELANCOURT | 6 414 | 19 063 | 357 |
| GUYANCOURT | 5 383 | 22 765 | 317 |
| LA VERRIERE | 374 | 5 789 | 90 |
| LES CLAYES-SOUS-BOIS | 3 959 | 13 054 | 470 |
| MAGNY-LES-HAMEAUX | 3 328 | 5 907 | 21 |
| MAUREPAS | 3 386 | 14 472 | 447 |
| MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | 3 600 | 28 270 | 1 059 |
| PLAISIR | 3 026 | 28 286 | 390 |
| TRAPPES | 4 487 | 25 700 | 2 502 |
| VILLEPREUX | 4 996 | 5 668 | 217 |
| VOISINS-LE-BRETONNEUX | 1 594 | 9 574 | 54 |

*Population par plages par communes*




*Parts de population exposée par commune pour le bruit routier (indicateur Lden)*

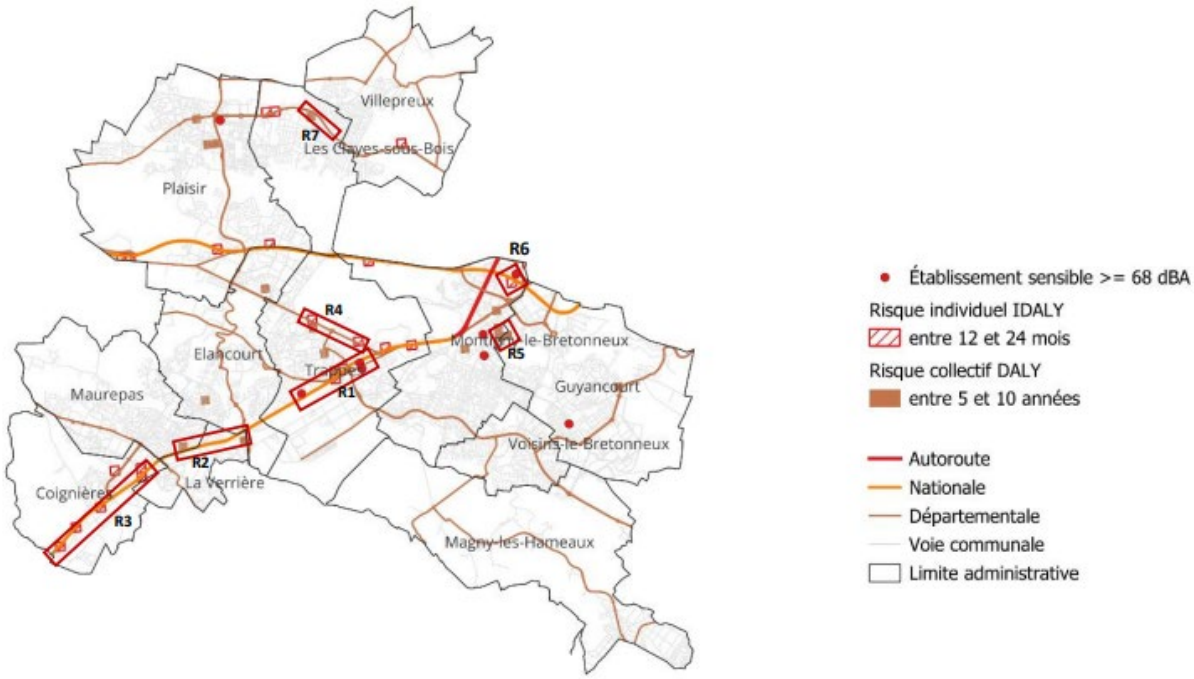
La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines recense sur son territoire 8 établissements d'enseignement potentiellement exposés à des niveaux de bruit routier qui excèdent la valeur réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden. 1 établissement d'enseignement parmi ceux-ci pourrait l'être également pour la valeur limite réglementaire de 62 dBA pour l'indicateur Ln.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit routier serait responsable de 1 248 années de vie en bonne santé perdue (DALY), chaque année, au sein de l'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines. Elles se répartiraient à parts égales entre les DALY liées à la gêne (630 DALY, 50,5%) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (618 DALY, 49,5%). Les communes qui présentent les valeurs les plus élevées d'années de vie en bonne santé perdue du fait du bruit routier sont Trappes, Montigny-le-Bretonneux, Plaisir, Guyancourt et Elancourt avec respectivement une perte de 197, 196, 176, 148 et 129 années de vie en bonne santé chaque année.

Rapporté à l'individu, cela représenterait une moyenne de 5,4 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, du fait de l'exposition au bruit routier. Cette valeur atteindrait 6,6 mois de vie en bonne santé perdue par individu sur la commune de la Verrière, où le risque individuel moyen serait le plus fort. Viennent ensuite les communes de Coignières, Montigny-le-Bretonneux et Trappes avec 6,4 mois, 6 mois et 6 mois de vie en bonne santé perdue. Les valeurs les plus faibles sont obtenues sur les communes des

Magny-les-Hameaux et de Villepreux (respectivement 4,2 et 4 ,4 mois de vie en bonne santé perdue sur une vie entière).

Les enjeux associés aux fortes expositions au bruit routier se situent autour d'infrastructures majeures du territoire qui traversent des zones habitées. Il s'agit de certaines portions de routes nationales (N10 et N12), de routes départementales (D11, D912), ainsi que d'un axe de centre-ville (avenue du centre) à Montigny-le-Bretonneux.




*Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit routier*

| **Secteurs à enjeux routier** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **N°** | **Communes** | **Infrastructure(s)** | **Gestionnaire(s)** | **Etablissement sensible en situation potentielle de dépassement** |
| R1 | Trappes | N10 | DiRIF | GROUPE JEAN JAURES MATERNELLE EUGÉNIE COTTON |
| R2 | Maurepas / La Verrière | N10 | DiRIF | Non |
| R3 | Coignières | N10 | DiRIF | Non |
| R4 | Trappes | D912 | CD 78 | Non |
| R5 | Montigny-le-Bretonneux | Avenue du centre | Montigny-le-Bretonneux | Non |
| R6 | Montigny-le-Bretonneux | N12 | DiRIF | Collège et Lycée Saint-Exupéry |
| R7 | Les Clayes-sous-Bois | D11 | CD 78 | Non |

Il convient toutefois de rappeler que la détermination de ces secteurs à enjeux est fondée sur des cartes établies par modélisation à partir de données sur les trafics routiers. Il conviendrait de valider par des campagnes de mesure la réalité des niveaux sonores cartographiés au sein de ces secteurs.

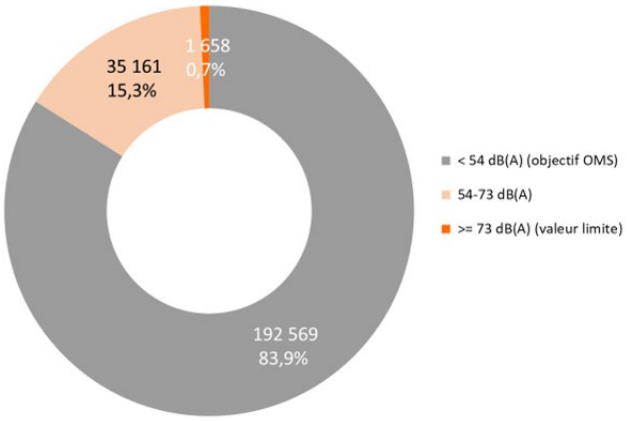
## 3. Bruit ferré

Au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le bruit ferré représente un enjeu globalement de moindre ampleur que le bruit routier mais qui peut être localement important. Ainsi 1 658 habitants subiraient potentiellement des niveaux de bruit dépassant la valeur limite réglementaire de 73 dBA selon l'indicateur Lden pour les lignes conventionnelles. 16,1% des habitants (soit 36 820 personnes) seraient exposés à des niveaux de l'indicateur Lden supérieurs à 54 dBA, valeur recommandée par l'OMS.

La nuit, 1 503 habitants seraient encore potentiellement exposés au-delà de la valeur limite réglementaire pour les lignes conventionnelles (indicateur Ln supérieur à 65 dBA), et 19,6% des habitants (soit 44 963 personnes) seraient exposés à des niveaux de l'indicateur Ln supérieurs à 44 dBA, valeur recommandée par l'OMS.

Six communes comptent des personnes potentiellement soumises à des niveaux de bruit ferré qui excèderaient les valeurs limites réglementaires : il s'agit des Clayes-sous-Bois, de Plaisir, de Trappes de La Verrière, et dans une moindre mesure de Villepreux et de Coignières. En proportion de population, c'est la commune de La Verrière qui présente la plus forte part de personnes exposées au bruit ferré. 75% de ses habitants seraient ainsi en situation de dépassement de la recommandation de l'OMS (54 dBA) selon l'indicateur Lden et 82% vis-à-vis de la recommandation nocturne de l'OMS (44 dBA).

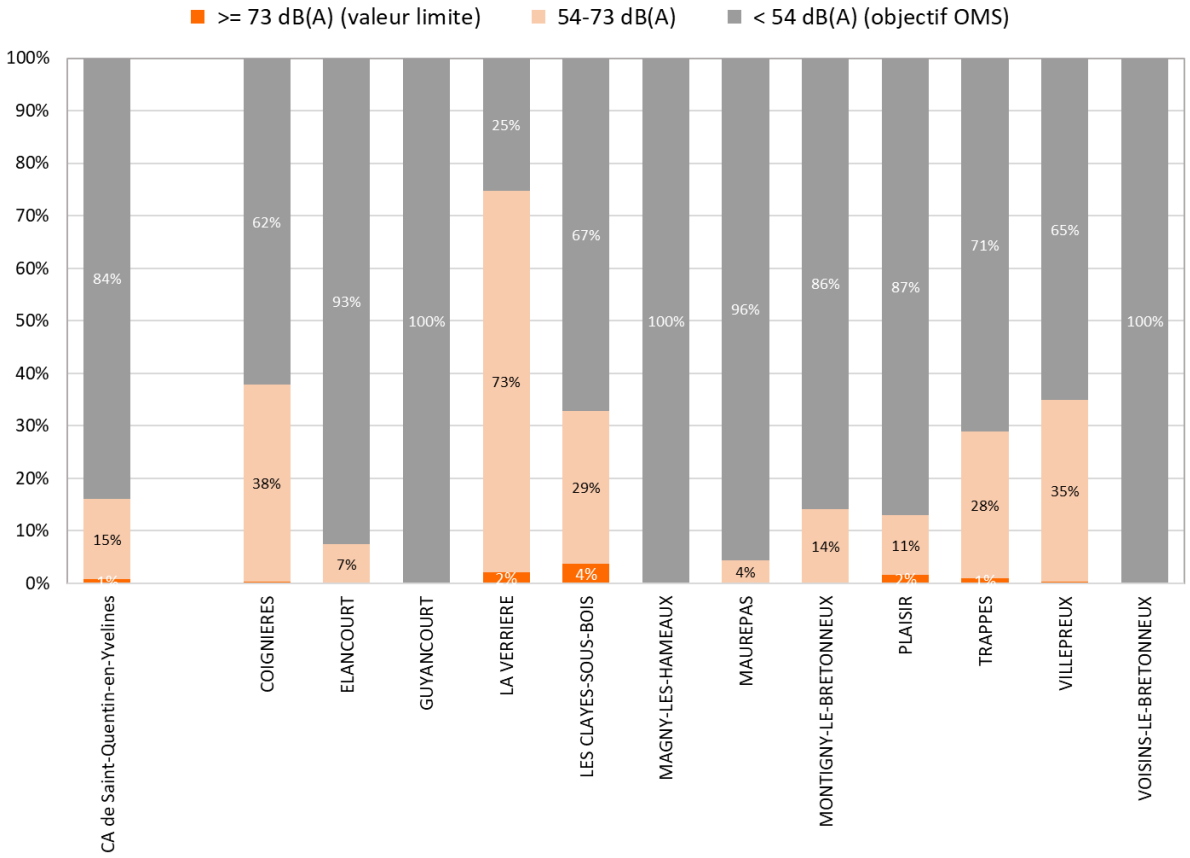
A contrario, certaines communes du territoire ne sont pas du tout concernées par les nuisances sonores ferroviaires. Il s'agit des communes de Guyancourt, Magny-les-Hameaux et Voisins-le-Bretonneux.




**POPULATION AU-DESSUS DE LA RECOMMANDATION DE L'OMS : 36 820 HABITANTS (16,1%)**
**POPULATION AU-DESSUS DE LA VALEUR LIMITE RÉGLEMENTAIRE : 1 658 HABITANTS (0,7%)**

| | < 54 dB(A) (objectif OMS) | 54-73 dB(A) | >= 73 dB(A) (valeur limite) |
|---|---|---|---|
| **CA de Saint-Quentin-en-Yvelines** | **192 569** | **35 161** | **1 658** |
| | | | |
| COIGNIERES | 2 719 | 1 641 | 10 |
| ELANCOURT | 23 915 | 1 920 | - |
| GUYANCOURT | 28 465 | - | - |
| LA VERRIERE | 1 583 | 4 539 | 132 |
| LES CLAYES-SOUS-BOIS | 11 740 | 5 085 | 658 |
| MAGNY-LES-HAMEAUX | 9 256 | - | - |
| MAUREPAS | 17 492 | 813 | - |
| MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | 28 254 | 4 675 | - |
| PLAISIR | 27 589 | 3 610 | 503 |
| TRAPPES | 23 251 | 9 112 | 327 |
| VILLEPREUX | 7 086 | 3 766 | 29 |
| VOISINS-LE-BRETONNEUX | 11 221 | - | - |

*Population par plages par communes*



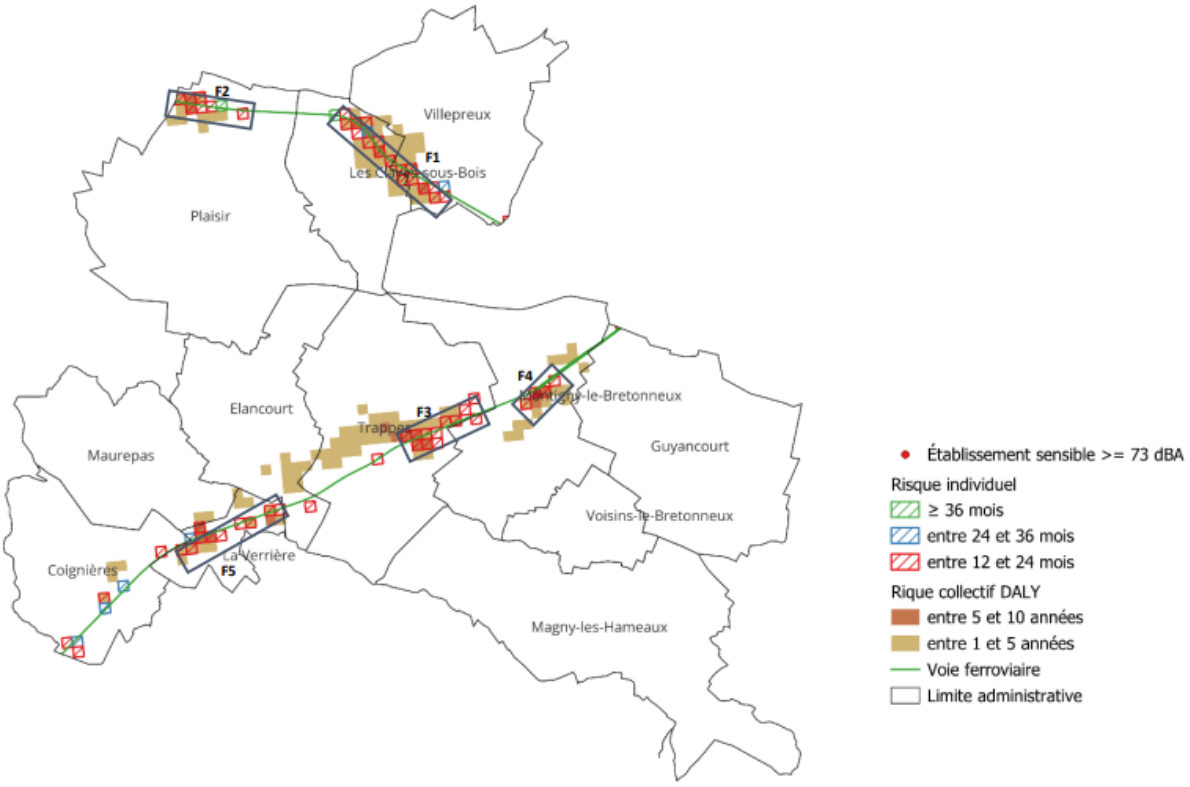

*Parts de population exposée par commune pour le bruit ferroviaire (indicateur Lden)*

La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines recense sur son territoire 1 établissement d'enseignement potentiellement exposé à des niveaux de bruit ferré qui excèderaient la valeur réglementaire de 73 dBA pour l'indicateur Lden. Il pourrait l'être également pour la valeur limite réglementaire de 62 dBA pour l'indicateur Ln.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit ferré serait responsable de 523 années de vie en bonne santé perdue (DALY) chaque année au sein de l'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines. Elles se répartiraient entre les DALY liées à la gêne (211 DALY, 40,4% du total) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (311 DALY, 59,6% du total). Les communes qui présenteraient les valeurs les plus élevées d'années de vie en bonne santé perdue du fait du bruit ferré sont Trappes et Les Clayes-sous-Bois, avec respectivement une perte de 120 et 90 années de vie en bonne santé chaque année.

Rapporté à l'individu, cela représenterait une moyenne de 2,3 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, du fait de l'exposition au bruit ferré. Cette valeur atteindrait 11 mois de vie en bonne santé perdue, par individu, sur la commune de La Verrière, où le risque individuel moyen serait le plus fort.

Les enjeux associés aux fortes expositions sonores générées par la circulation ferroviaire se situent sur la ligne N (branches Mantes et Dreux) exploitée par SNCF Réseau, au niveau des communes des Clayes-sous-Bois, Villepreux et Plaisir, ainsi que sur le tronc commun des lignes N (branche Rambouillet) et U au niveau des communes de Montigny-le-Bretonneux, Trappes et La Verrière, auxquelles se rajoutent quelques circulations de trains de fret et de TER.




*Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit ferré*

| N° | Communes | Infrastructure(s) | Gestionnaire(s) | Etablissement sensible en situation potentielle de dépassement |
|---|---|---|---|---|
| F1 | Les Clayes-sous-Bois / Villepreux | Ligne N<br>(+ quelques trains de Fret et TER) | SNCF RÉSEAU | non |
| F2 | Plaisir | Ligne N<br>(+ quelques trains de Fret et TER) | SNCF RÉSEAU | non |
| F3 | Trappes | Lignes N et U<br>(+ quelques trains de Fret et TER) | SNCF RÉSEAU | non |
| F4 | Montigny-le-Bretonneux | Lignes N et U<br>(+ quelques trains de Fret et TER) | SNCF RÉSEAU | GROUPE CHARLES PEGUY |
| F5 | La Verrière | Lignes N et U<br>(+ quelques trains de Fret et TER) | SNCF RÉSEAU | non |

Il convient de noter que SNCF Réseau est en cours de réalisation de mesures acoustiques sur le territoire de l'agglomération afin d'identifier précisément les bâtiments qui pourraient être considérés comme Points Noirs du bruit ferroviaire (PNBf). Il est probable que le nombre de PNBf réellement identifiés soit bien moindre que celui qui découle des cartes stratégiques de bruit de l'échéance 4, car la modélisation a tendance à surestimer les niveaux de bruit générés par les circulations ferroviaires.

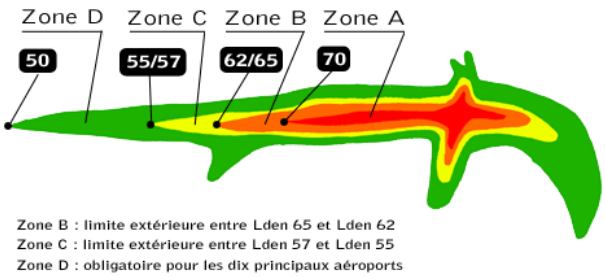
## 4. Bruit aérien

Plusieurs documents de référence peuvent être utilisés pour déterminer les secteurs à enjeux en termes de bruit aérien :

Le Plan de Gêne Sonore est un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Les aérodromes de Paris-Saclay-Versailles (anciennement appelé Toussus-le-Noble) et de Chavenay qui survolent l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ne bénéficient pas de Plan de Gêne sonore.

Le Plan d'Exposition au Bruit. Il s'agit d'un document qui vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

- Zone A : Exposition au bruit très forte
- Zone B : Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D : Exposition au bruit faible

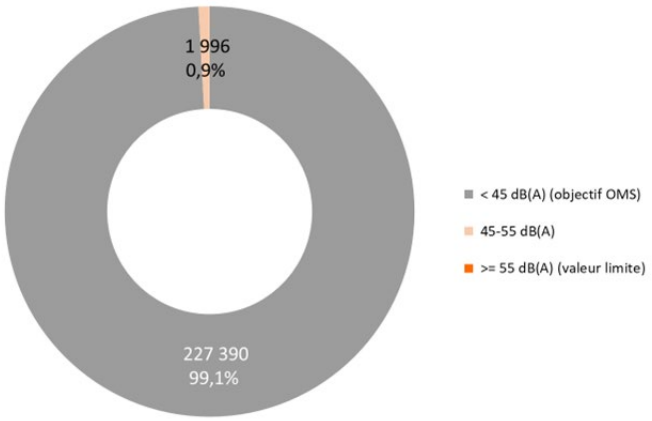



Les cartes stratégiques de bruit des aérodromes ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Ces cartes ont été complétées par Bruitparif (voir diagnostic acoustique) par la modélisation des niveaux de bruit en dessous des seuils de représentation obligatoire fixés par la Commission européenne.

La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est peu concernée par le bruit aérien comparativement à d'autres secteurs de la région Île-de-France. Certains quartiers de la commune de Magny-les-Hameaux au sud-est de l'agglomération sont toutefois concernés par les survols effectués en tours de piste de l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (anciennement appelé Toussus-le-Noble). Certains quartiers des communes de Villepreux et des Clayes-sous-Bois au nord de l'agglomération subissent quant à eux quelques nuisances sonores liées à l'activité de loisirs de l'aérodrome de Chavenay. Ces survols se produisent essentiellement en période diurne.

Ces aérodromes sont dotés d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 juillet 1985, pour Paris-Saclay-Versailles et approuvé par arrêté inter-préfectoral le 17 janvier 2022 pour l'aérodrome de Chavenay.

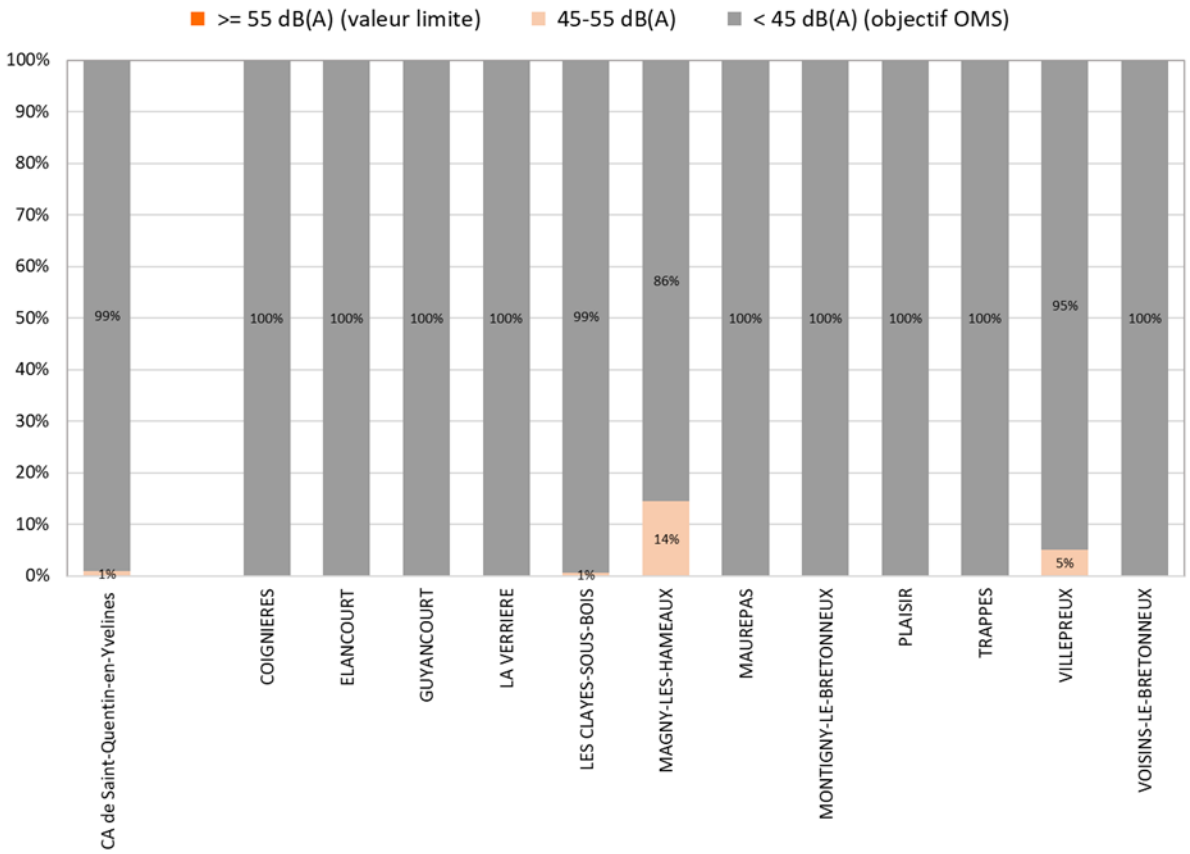
Au sein de l'agglomération, de l'ordre de 2 000 riverains seraient soumis à des niveaux de bruit lié au trafic aérien qui excèderaient la valeur recommandée par l'OMS de 45 dBA selon l'indicateur Lden. Il n'y aurait toutefois ni riverains, ni établissements sensible exposés au-delà de la valeur limite réglementaire.



**POPULATION AU-DESSUS DE LA RECOMMANDATION DE L'OMS : 1 999 HABITANTS (0,9%)**
**POPULATION AU-DESSUS DE LA VALEUR LIMITE REGLEMENTAIRE : 3 HABITANTS (0%)**

| | < 45 dB(A) (objectif OMS) | 45-55 dB(A) | >= 55 dB(A) (valeur limite) |
|---|---|---|---|
| **CA de Saint-Quentin-en-Yvelines** | **227 390** | **1 996** | **3** |
| | | | |
| COIGNIERES | 4 370 | - | - |
| ELANCOURT | 25 835 | - | - |
| GUYANCOURT | 28 462 | 3 | - |
| LA VERRIERE | 6 253 | - | - |
| LES CLAYES-SOUS-BOIS | 17 379 | 103 | - |
| MAGNY-LES-HAMEAUX | 7 915 | 1 338 | 3 |
| MAUREPAS | 18 305 | - | - |
| MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | 32 929 | - | - |
| PLAISIR | 31 702 | - | - |
| TRAPPES | 32 689 | - | - |
| VILLEPREUX | 10 329 | 552 | - |
| VOISINS-LE-BRETONNEUX | 11 221 | - | - |

*Population par plages par communes*




*Parts de population exposée par commune pour le bruit aérien (indicateur Lden)*

En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien serait responsable de 6 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de l'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines. Il s'agit de DALY liées uniquement à la forte gêne et principalement situé sur la commune de Magny-les-Hameaux.

Rapporté à l'individu, cela représente une moyenne de 0,4 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière du fait de l'exposition au bruit aérien sur la commune de Magny-les-Hameaux où le risque individuel moyen est le plus fort.

*Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit aérien*

| N° | Communes | Infrastructure(s) | Gestionnaire(s) | Dépassement des seuils de référence |
|---|---|---|---|---|
| A1 | Magny-les-Hameaux et Guyancourt | Aérodrome de Paris-Saclay-Versailles | ADP | > Objectifs de l'OMS, 45 dBA Lden |
| A2 | Villepreux et Les Clayes-sous-Bois | Aérodrome de Chavenay | ADP | > Objectifs de l'OMS, 45 dBA Lden |

Bruitparif dispose d'une station de mesure permanente au sein du territoire de l'agglomération, à Magny-les-Hameaux, destinée à caractériser plus précisément le bruit du trafic aérien généré par l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles. Les données de cette station sont consultables en temps réel et sur tout l'historique de données via le lien direct suivant sur la plateforme rumeur de Bruitparif :

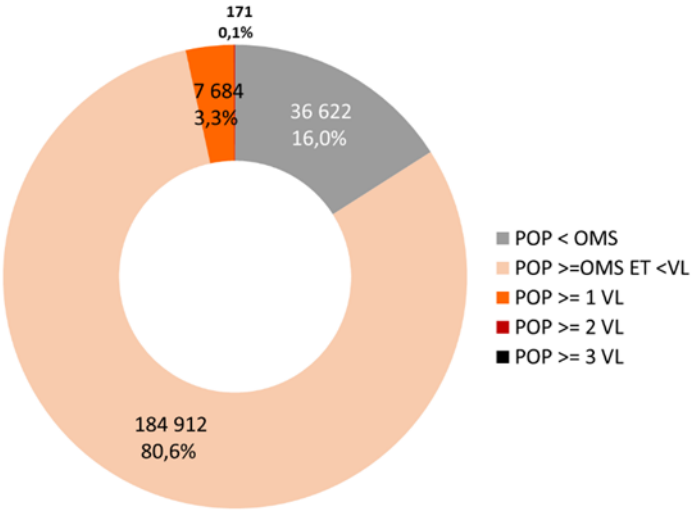
https://rumeur.bruitparif.fr/zone/CA%20Saint%20Quentin%20en%20Yvelines

## 5. Situations de multi-exposition

Au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 3,4% des habitants, soit 7 855 personnes, seraient potentiellement exposés à des niveaux supérieurs à au moins une valeur limite réglementaire pour l'indicateur Lden. Ce sont les communes de Trappes, Montigny-le-Bretonneux, Plaisir et Les Clayes-sous-Bois qui présentent le plus grand nombre de personnes en situation d'exposition potentielle au-delà des valeurs limites réglementaires (respectivement 5 773 personnes). 171 personnes se trouvent en situation de dépassement des valeurs limites en Lden pour deux sources à la fois, principalement du fait de la double exposition au bruit routier et ferroviaire au sein des communes de Les Clayes-sous-Bois et La Verrière.

La nuit, 1,5% des habitants (soit 3 486 personnes) seraient encore concernées par des niveaux sonores supérieurs à l'une des valeurs limites réglementaires. Les communes de Trappes, Les Clayes-sous-Bois, Plaisir et Montigny-le-Bretonneux sont les plus concernées (respectivement 2 687 personnes en situation de dépassement des valeurs limites). 43 personnes sur la commune des Clayes-sous-Bois se trouveraient en situation de dépassement des valeurs limites en Ln à la fois pour le bruit routier et ferroviaire.

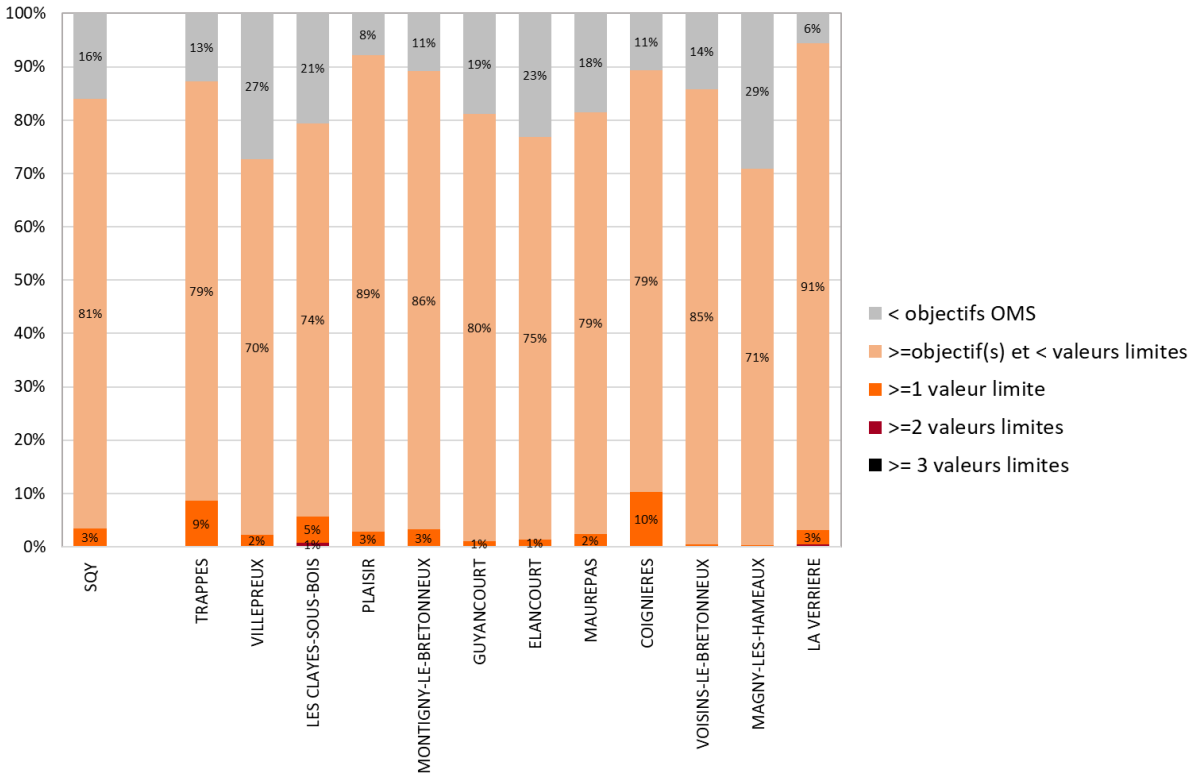
Si on se réfère aux objectifs de qualité recommandés par l'OMS pour le bruit des transports selon l'indicateur Lden, une grande part de la population du territoire est exposée à des niveaux supérieurs à au moins une recommandation pour l'indicateur Lden (84%) comme pour l'indicateur Ln (76,7%), du fait des nuisances sonores routières et ferroviaires sur le territoire.



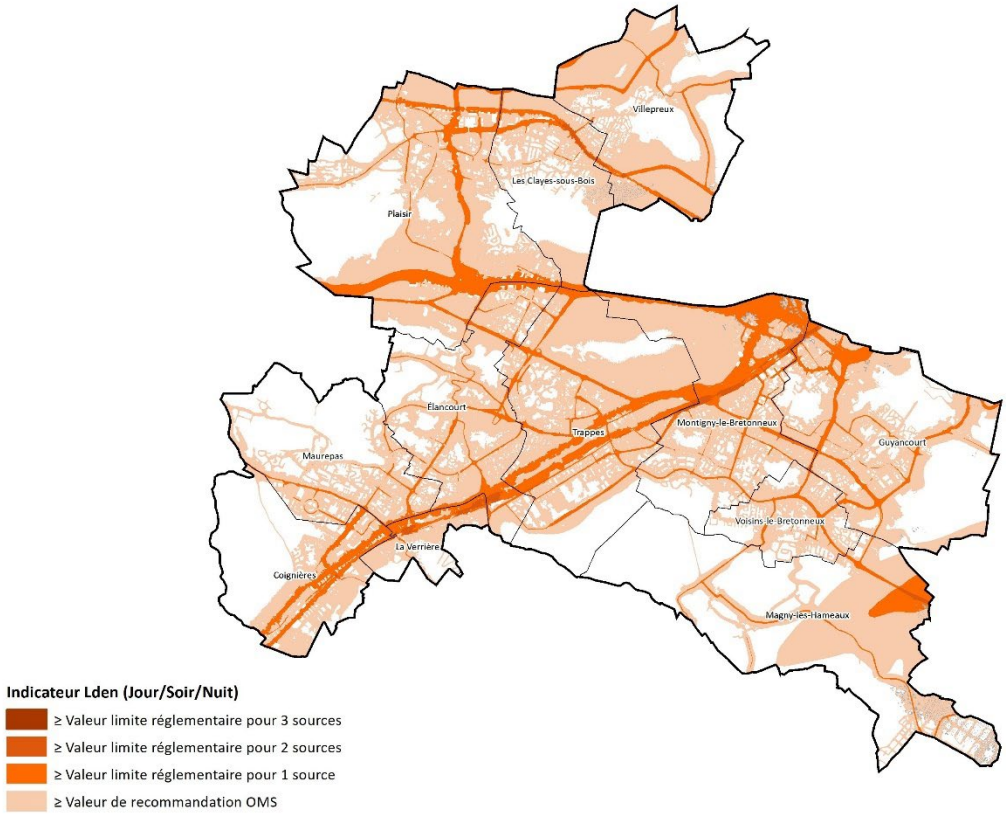

**POPULATION AU-DESSUS D'AU MOINS UNE RECOMMANDATION DE L'OMS : 192 767 HABITANTS (84%)**
**POPULATION AU-DESSUS D'AU MOINS UNE VALEUR LIMITE RÉGLEMENTAIRE : 7 855 HABITANTS (3,4%)**

| Indicateur Lden | Population | < objectifs OMS | >=objectif(s) OMS < valeurs limites | >= une seule valeur limite | | | | >= deux valeurs limites | | | | >= trois valeurs limites |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Route | Fer | Air | Total | Route/Fer | Route/Air | Fer/Air | Total | |
| SQY | 229 389 | 36 622 | 184 912 | 6 194 | 1 488 | 3 | 7 684 | 171 | - | - | 171 | - |
| | | | | | | | | | | | | |
| TRAPPES | 32 689 | 4 142 | 25 722 | 2 498 | 322 | - | 2 821 | 4 | - | - | 4 | - |
| VILLEPREUX | 10 881 | 2 976 | 7 666 | 210 | 22 | - | 231 | 7 | - | - | 7 | - |
| LES CLAYES-SOUS-BOIS | 17 483 | 3 597 | 12 889 | 338 | 526 | - | 864 | 132 | - | - | 132 | - |
| PLAISIR | 31 702 | 2 492 | 28 317 | 390 | 503 | - | 893 | - | - | - | - | - |
| MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | 32 929 | 3 557 | 28 313 | 1 059 | - | - | 1 059 | - | - | - | - | - |
| GUYANCOURT | 28 465 | 5 383 | 22 765 | 317 | - | - | 317 | - | - | - | - | - |
| ELANCOURT | 25 835 | 5 986 | 19 492 | 357 | - | - | 357 | - | - | - | - | - |
| MAUREPAS | 18 305 | 3 386 | 14 472 | 447 | - | - | 447 | - | - | - | - | - |
| COIGNIERES | 4 370 | 467 | 3 452 | 440 | 10 | - | 451 | - | - | - | - | - |
| VOISINS-LE-BRETONNEUX | 11 221 | 1 594 | 9 574 | 54 | - | - | 54 | - | - | - | - | - |
| MAGNY-LES-HAMEAUX | 9 256 | 2 691 | 6 541 | 21 | - | 3 | 23 | - | - | - | - | - |
| LA VERRIERE | 6 253 | 351 | 5 708 | 62 | 104 | - | 167 | 27 | - | - | 27 | - |

*Population par plages par commune exposée aux valeurs de références et cumul, indicateur Lden.*



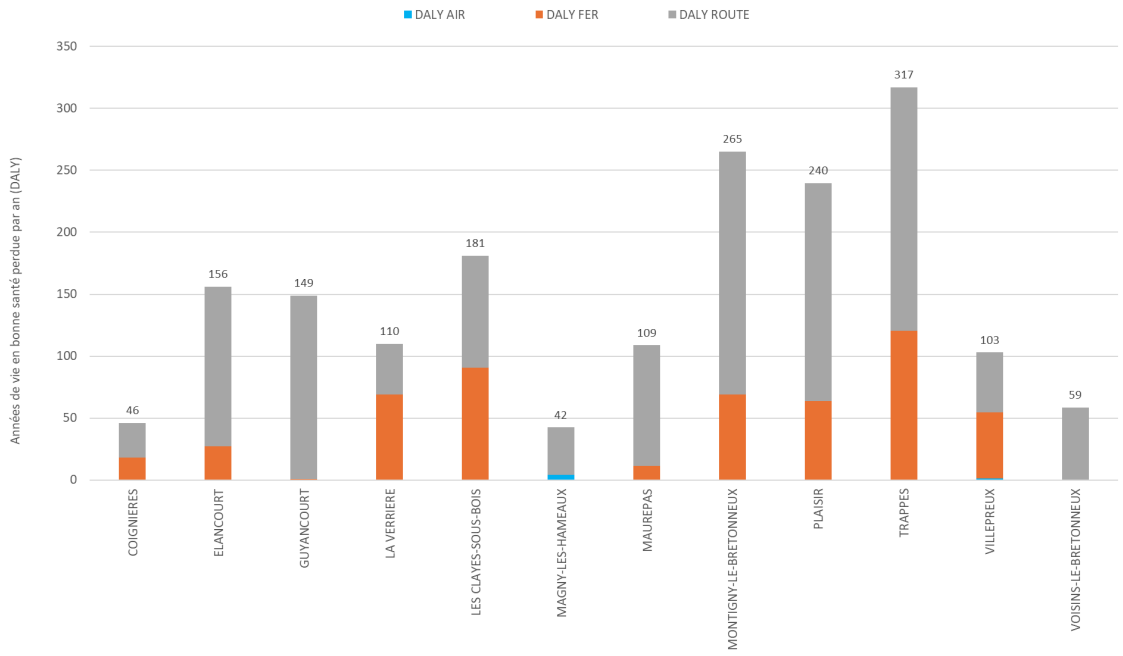

*Parts de population, par commune, exposée à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)*




*Cartographie des secteurs exposés à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)*

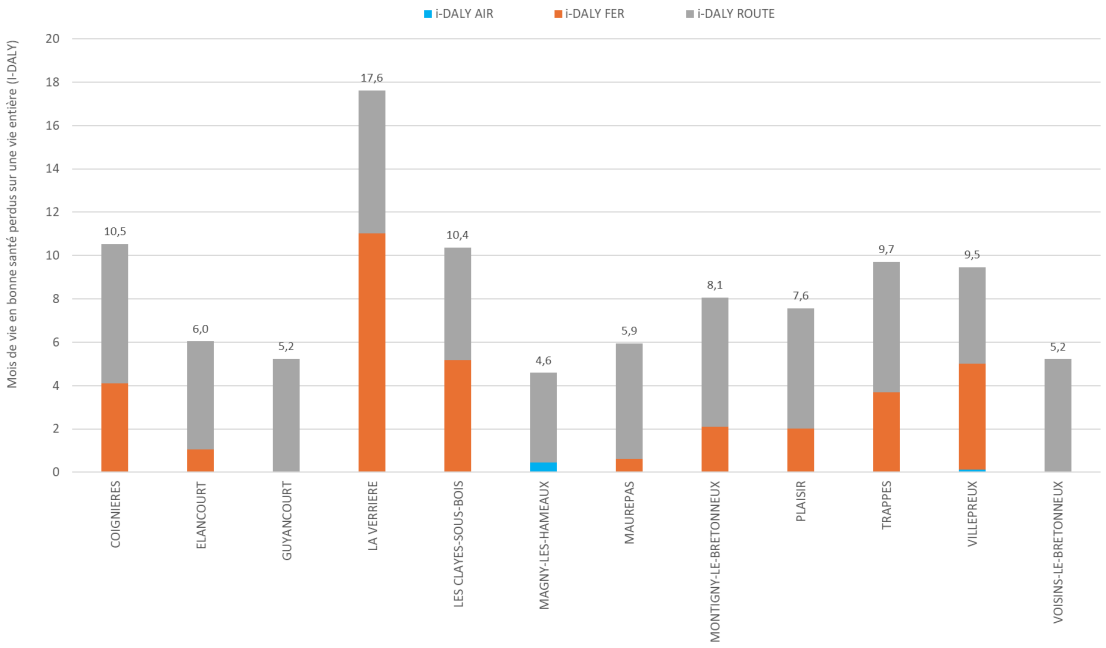
En termes d'impacts sanitaires, le bruit des transports serait responsable au total de 1 777 années de vie en bonne santé perdue chaque année, réparties entre les DALY liées à la gêne (847 années de vie, 47,7% du total) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (929 années de vie, 52,3% du total). Le bruit routier est responsable de 70,2% des impacts sanitaires (1 248 DALY), suivi par le bruit ferré (523 DALY, 29,4%) puis le bruit aérien (6 DALY, 0,4%).

Les disparités territoriales sont importantes : les communes les plus peuplées et traversées par des axes routiers et ferroviaires importants présentent les valeurs de l'indicateur DALY les plus fortes : les communes de Trappes (317 DALY), Montigny-le-Bretonneux (265 DALY) et Plaisir (240 DALY) notamment (voir figure ci-après).




*Indicateur DALY à la commune*

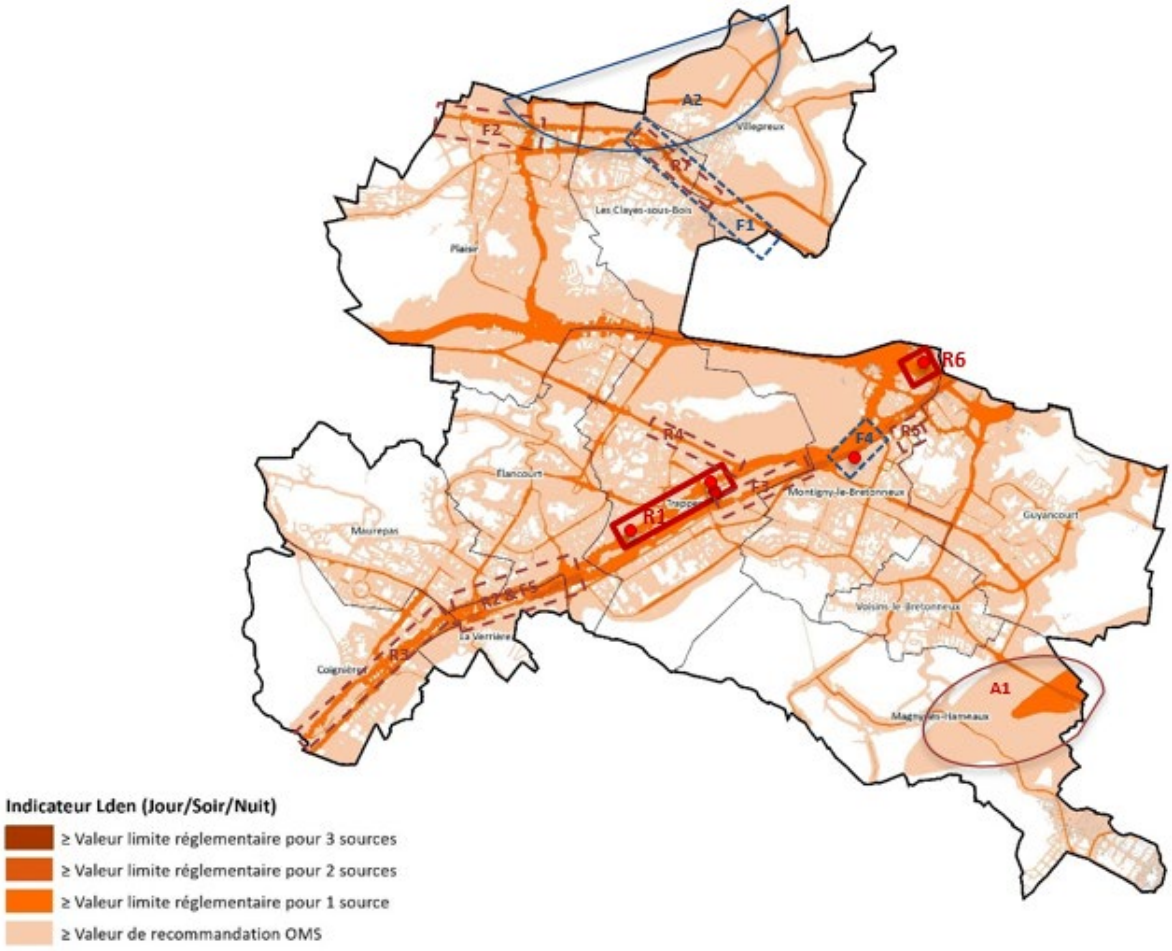
Rapportés à l'individu, les impacts sanitaires sont évalués en moyenne à 7,8 mois de vie en bonne santé perdue du fait du bruit des transports par individu au cours d'une vie entière au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Les disparités territoriales sont là encore importantes avec des écarts allant de 4,6 mois en bonne santé perdue par habitant pour la commune de Magny-les-Hameaux, à 17,6 mois pour la commune de la Verrière (voir figure ci-dessous).

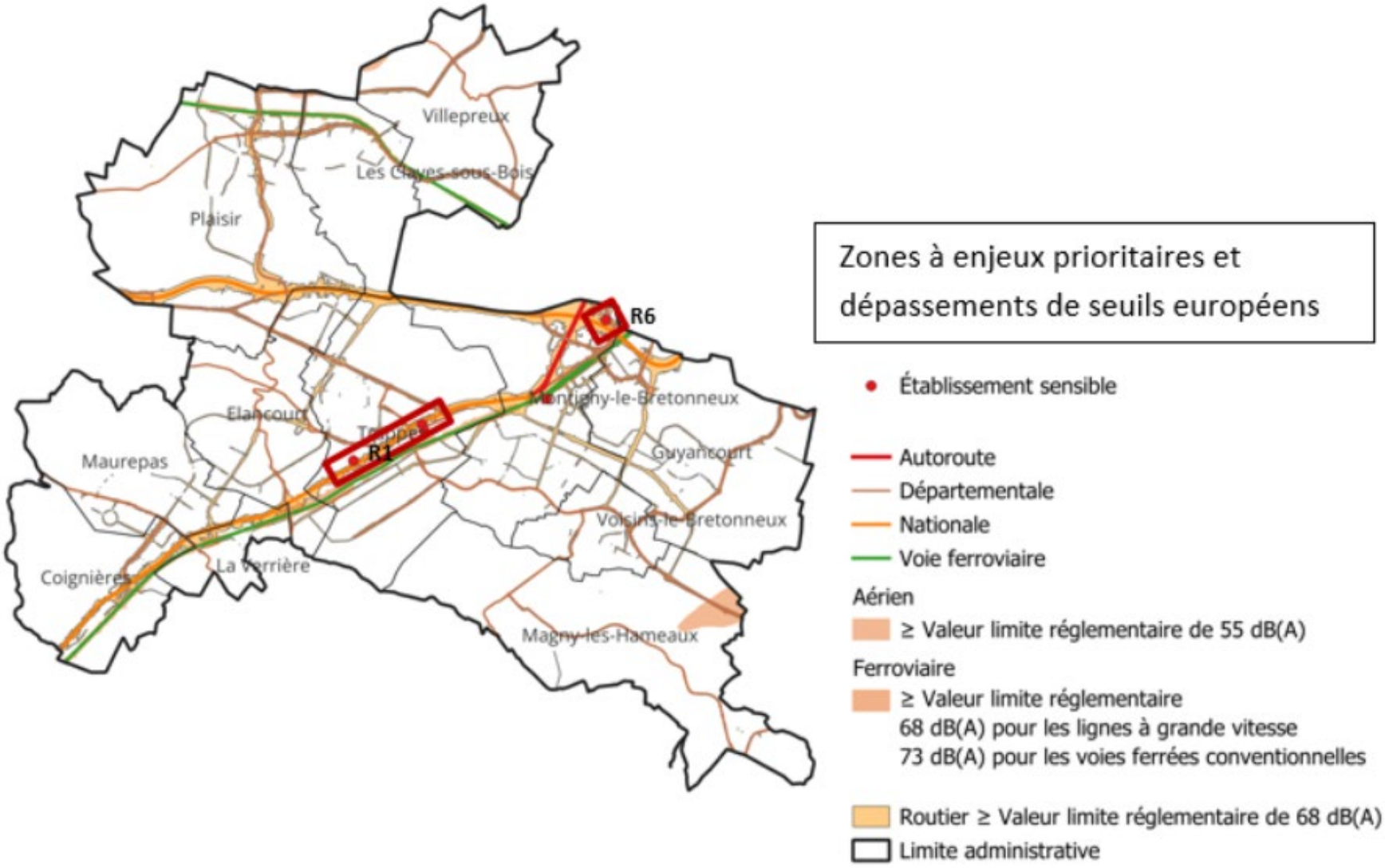



*Indicateur I-DALY à la commune*

## 6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux

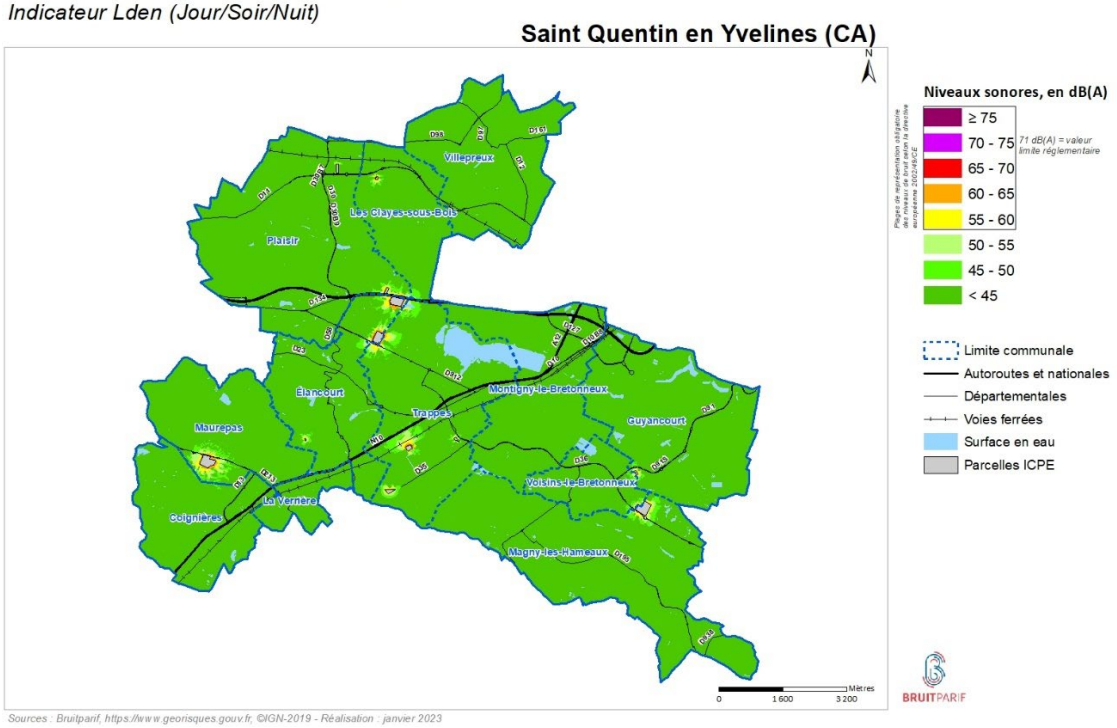
| Rang / Dénomination | Critères | Secteurs |
|---|---|---|
| **1 / Secteurs prioritaires** | **Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé et présence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires** | **R1, R6** |
| 2 / Secteurs à enjeux élevés | Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé.<br>Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires | **R2, R3, R4, R5, R7**<br>**F1, F2, F5**<br>**A1** |
| 3 / Secteurs à surveiller | Secteurs exposés par une ou plusieurs sources de bruit des transports supérieur aux objectifs de qualité de l'OMS **et/ou** avec perspective d'augmentation de la population dans le cadre de Projets d'aménagement urbain | F3, F4<br>A2 |


A2
F2
1
Villegreux
R7
Les Clayes-sous-Bois
F1
Plaisir
R6
R4
F4
R5
Flancourt
F3
Montigny-le-Bretonneux
Guyancourt
R1
Maurepas
R2 & F5
La Verrière
R3
Coignières
Voisins-le-Bretonneux
A1
Magny-les-Hameaux
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)
≥ Valeur limite réglementaire pour 3 sources
≥ Valeur limite réglementaire pour 2 sources
≥ Valeur limite réglementaire pour 1 source
≥ Valeur de recommandation OMS


Villepreux
Les Clayes-sous-Bois
Plaisir
R6
Montigny-le-Bretonneux
Elancourt
Trappes
R1
Maurepas
Guyancourt
Voisins-le-Bretonneux
Coignières
La Verrière
Magny-les-Hameaux
Zones à enjeux prioritaires et dépassements de seuils européens
Établissement sensible
Autoroute
Départementale
Nationale
Voie ferroviaire
Aérien
≥ Valeur limite réglementaire de 55 dB(A)
Ferroviaire
≥ Valeur limite réglementaire
68 dB(A) pour les lignes à grande vitesse
73 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles
Routier ≥ Valeur limite réglementaire de 68 dB(A)
Limite administrative

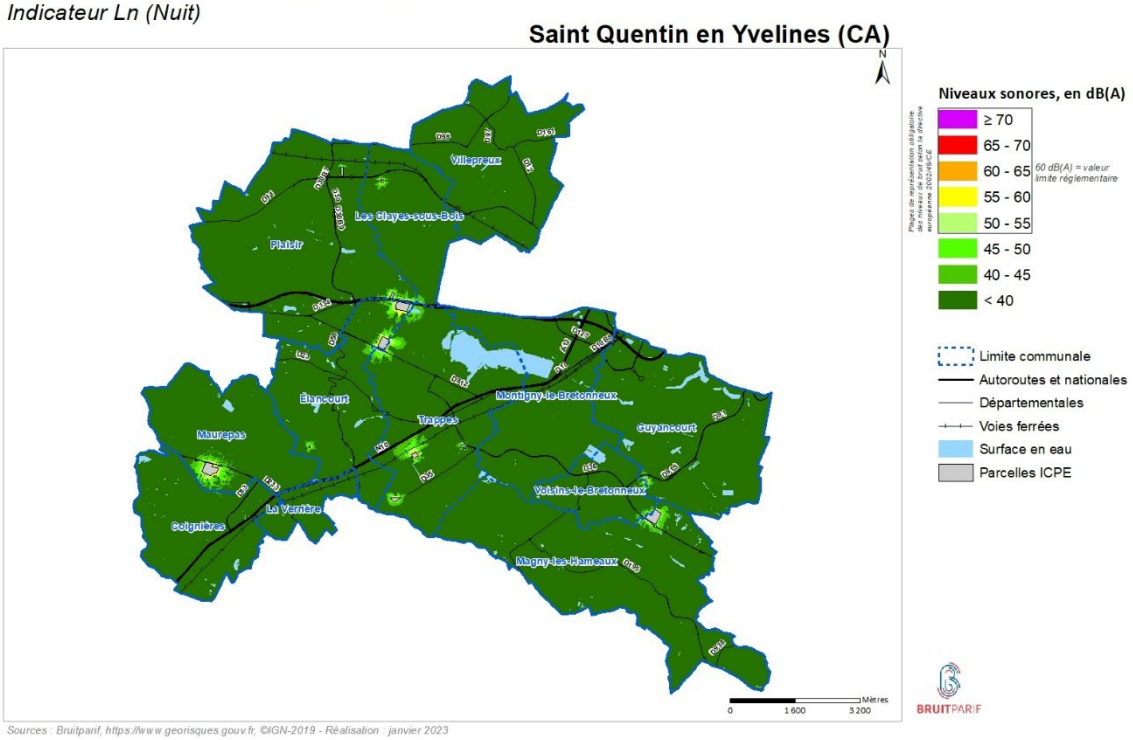
# 7. Bruit industriel

**Bruit industriel**
**Carte des niveaux de bruit industriel**
*Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)*




*Cartographie d'exposition au bruit industriel (indicateur Lden)*

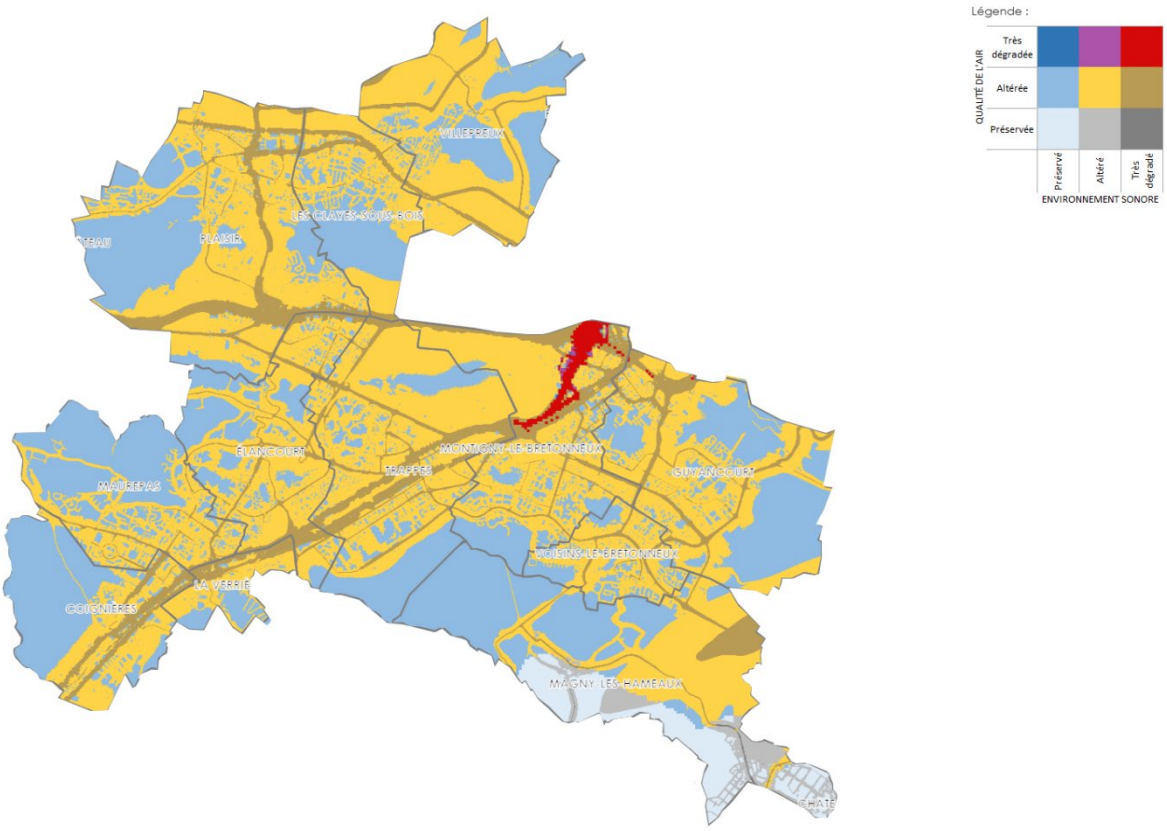
**Bruit industriel**
**Carte des niveaux de bruit industriel**
*Indicateur Ln (Nuit)*




*Cartographie d'exposition au bruit industriel (indicateur Ln)*

| ***Lden : valeurs limites dBA*** | ***Bruit industriel à enjeux fort*** |
|---|---|
| *Nb d'habitants* | *0 – 0%* |
| *Nb établissement sensibles* | *0 – 0%* |
| ***Ln : valeurs limites dBA*** | ***Bruit industriel à enjeux fort*** |
| *Nb d'habitants* | *4 – 0%* |
| *Nb établissement sensibles* | *0 – 0%* |

## 8. Co-exposition Air-Bruit




*Cartographie de co-exposition atmosphérique et sonore*
*https://carto.airparif.bruitparif.fr/zone/CA%20Saint%20Quentin%20en%20Yvelines*
*Référence méthodologique : https://www.bruitparif.fr/la-representation-de-la-coexposition-air-bruit/*

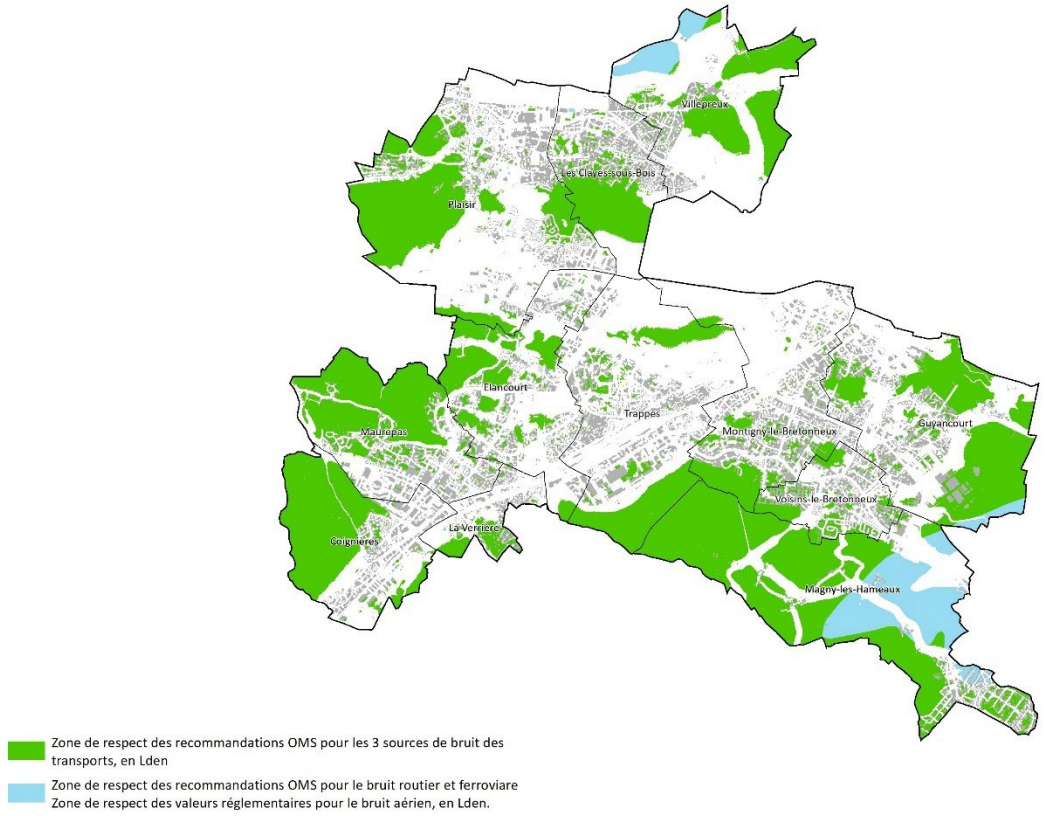
## 9. Zones calmes

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 du Code de l'Environnement comme des « *espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* ». Il y a donc une distinction à effectuer entre zone calme (critère acoustique respecté) et zones à valoriser ou à protéger (zone à potentialité de calme mais actuellement exposée au bruit). Si un niveau de bruit moyen à ne pas dépasser, à définir, peut être choisi comme critère de base dans la

notion de zone calme, sa définition fait également appel à d'autres caractéristiques, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques, comme son ouverture au public, sa qualité paysagère, l'absence de circulation de véhicules motorisés, la présence de lieux propices au ressourcement, la facilité d'accessibilité et le confort.

Concernant le niveau d'exposition au bruit, les secteurs du territoire qui respectent les recommandations de l'OMS pour le bruit des transports sont des secteurs que l'on peut qualifier de calmes, sous réserve toutefois de vérifier qu'ils ne sont pas soumis à des nuisances sonores issues d'autres sources (industrielles, chantiers, activités commerciales ou de loisirs…).

Ces secteurs sont représentés sur la carte ci-dessous en vert. Les secteurs qui respectent quant à eux les recommandations de l'OMS en matière de bruit des transports terrestres, mais qui excèdent l'objectif de qualité pour le bruit aérien (sans dépasser la valeur limite réglementaire) sont représentés en bleu.




*Cartographie de moindre exposition au bruit routier, ferroviaire et aérien (indicateur Lden)*

# III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées

**RAPPEL REGLEMENTAIRE**

« Le préfet de département a la charge de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, concédé et non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports faisant l'objet d'une cartographie du bruit » (instruction du 23 juillet 2008).
En conséquence, le recueil des informations à inclure dans le PPBE d'agglomération s'est appuyé sur les contenus des différents PPBE des gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration.
Certains gestionnaires ont également fourni une contribution détaillée qui a pu être incorporée au contenu de ce PPBE, à la suite de la demande écrite qui avait été faite par la collectivité.

## 1. Actions sur le bruit routier

### 1. Traitement des zones à enjeux du réseau national

Les services des **Directions Départementales de Territoires** ont la charge de l'élaboration du PPBE de quatrième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence. Le PPBE de 4ème échéance, approuvé par arrêté préfectoral du 16 janvier 2025, a été consulté pour étayer le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

*Routes nationales non concédées par le PPBE*

| Route | Point Repère Début | Point Repère Fin | Longueur (en mètres) | Nom des communes traversées |
|---|---|---|---|---|
| **A12** | 6 | 8 | 1 750 | Montigny-le-Bretonneux |
| **RN 10** | 12 | 23 | 10 880 | Coignières, Élancourt, La Verrière, Maurepas, Montigny-le-Bretonneux, Trappes |
| **RN 12** | 31 | 37 | 5 340 | Les Clayes-sous-Bois, Plaisir |

Linéaire total en km du réseau routier national du territoire SQY concerné par le PPBE :
18km dont 16,2 km linéaire routier et 1,7km linéaire autoroutier.

#### *a. Bilan des actions mises en œuvre par la DIRIF dans le cadre du précédent PPBE et des dix dernières années*

**La résorption des situations critiques sur le réseau existant**

Depuis 2017, le partenariat entre l'État et la Région Île-de-France permet d'améliorer la route par l'innovation et l'expérimentation de nouvelles technologies. Elles traduisent une volonté commune pour faire de la route un acteur à part entière de la transition écologique de l'Île-de-France.

Au quotidien, comme dans les grands projets routiers, la DiRIF s'efforce de réduire les nuisances sonores liées à la circulation et offrir un cadre de vie plus apaisé pour les riverains.

Dans cette optique, les grands axes développés par la DIRIF sont notamment:

• Optimiser la performance des réseaux routiers par des stratégies influant sur les niveaux sonores:

- la limitation de la congestion sur les grands axes
- la fluidité du trafic par une gestion dynamique des voies réservées par exemple
- l'expérimentation de la baisse de vitesse sur des portions du réseau
- le développement des axes réservés aux Poids lourds loin des espaces urbains
- la requalification de certains tronçons afin d'intégrer des pistes cyclables et apaiser le trafic

• Participer aux mobilités actives et alternatives permettant d'encourager l'utilisation de modes collectifs et de désengorger les axes routiers marqués par la circulation de voitures individuelles :

- Aménagement des voies pour les véhicules et navettes autonomes
- Aménagement des voies de bus express et voies de covoiturage

**Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles ou modifications significatives**

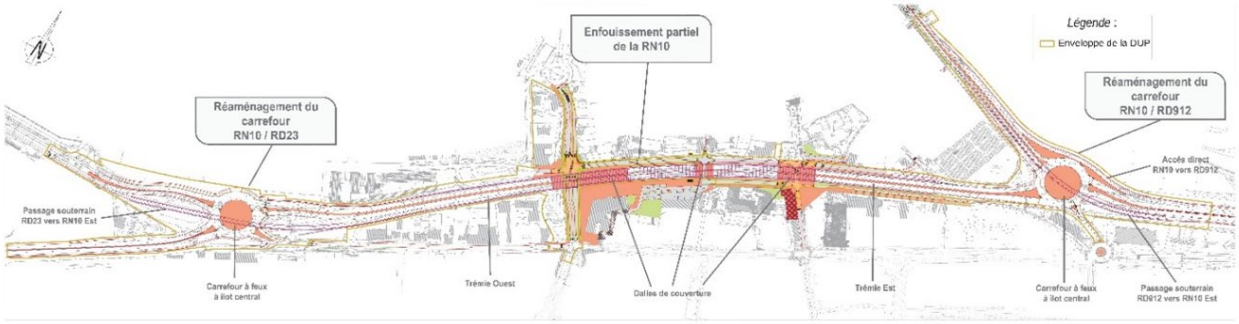
Dans le cadre de la requalification de la RN10 à Trappes, les études acoustiques réalisées en phase conception ont préconisé des travaux de protection de façade sur certains bâtiments le long de la voie :

*En phase études :*

| Voie | Commune | Stade procédure | Description |
|---|---|---|---|
| RN10 | Trappes | Études | **Dénivellation de la RN10 :**<br><br>Dans le cadre du projet de dénivellation sur 800 m entre la RD912 et la RD23, des études acoustiques en phase conception préconisent, sur le périmètre de l'étude, des travaux de protection de façade sur certains bâtiments.<br><br>Une fois les travaux réalisés, un diagnostic acoustique permettra de confirmer et identifier les bâtiments concernés par des dépassements de seuil.<br><br>Coût des études acoustiques : 20 k€<br><br>Implantation des aménagements projetés : |

*En phase travaux :*

| Voie | Commune | Stade procédure | Description |
|---|---|---|---|
| **RN10** | **Trappes** | **Travaux** | **Projet de dénivellation de la RN10 :**<br>Ce projet consiste en la dénivellation sur 800 m de la RN10 entre le croisement de la RN10/RD912 et celui de la RN10/RD23, avec notamment des travaux de réalisation de deux giratoires.<br>A l'issue des travaux, des études acoustiques seront lancées sur la zone de projet afin d'identifier les éventuels bâtiments nécessitant des protections de façades.<br><br>Coût : l'opération est estimée à 149 M€ avec le plan de financement suivant : Etat 68 M€, Région IdF 40,9 M€, SQY 21,1 M€, CD78 15,6 M€, Ville de Trappes 3,1 M€.<br>Avancement : les travaux de mise en place du giratoire à l'intersection RD912/RN10 sont achevés et ont été mis en service en septembre 2023**.** |




***Requalification de la RN10 à Trappes – Schéma synoptique***

**Autres mesures mises en place :**

- Réduction de vitesse

| Axe | Communes | Description |
|---|---|---|
| A12 / RN10 | Montigny-le Bretonneux, Trappes | Réduction expérimentale de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h depuis 2016 |

Financement : cette mesure est financée par chaque gestionnaire de la voie concernée, sur le réseau routier national, c'est l'Etat.

*Réduction de vitesse maximale autorisée dans les Yvelines*

**Inspection des écrans acoustiques dégradés**

Le parc des écrans acoustiques sur le réseau routier national de la DiRIF est vieillissant avec certains écrans ayant plus de 30 ans. Afin d'assurer ses prérogatives de gestionnaire de son patrimoine routier, la DiRIF réalise actuellement une étude sur la remise en état des écrans acoustiques sur son réseau routier. La surveillance du parc des écrans permettra d'appréhender la sécurité des automobilistes et des éventuels riverains.

Dans cette perspective, une inspection de l'état des écrans est en cours depuis 2021, ce qui permettra par la suite de programmer les actions d'entretien et de réparation nécessaire.

La remise en état pourra être réalisée soit au niveau structurel, soit au niveau des performances acoustiques. La priorité sera donnée à la remise en état physique au détriment de la performance acoustique.

Les principales causes des pathologies rencontrées sur les écrans acoustiques sont :

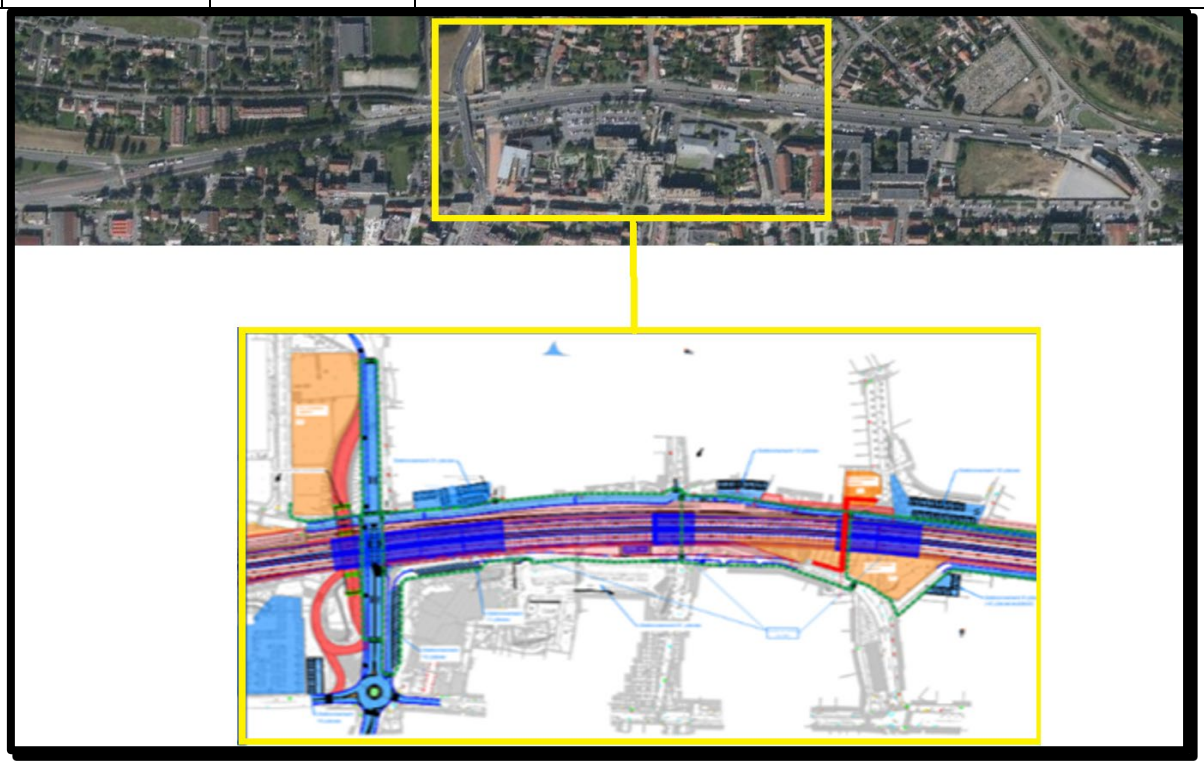
- avaries ponctuelles : accident, chute d'arbres...
- vieillissement
- vandalisme
- environnement agressif : projection d'eau, de sel, vandalisme, mode d'entretien

Actuellement, sur le périmètre de l'agglomération de SQY, aucun écran acoustique inspecté n'a été identifié comme suffisamment dégradé au point de remettre en cause sa stabilité structurelle ou ses performances phoniques.

### *b. Programme d'actions, de prévention et de réduction des nuisances pour les 5 années à venir par la DIRIF*

**Aménagement de merlons ou d'écrans acoustiques ou couvertures**

| Axe | Commune | Stade | Description |
|---|---|---|---|
| **RN10** | **Trappes** | **Travaux** | **Projet de dénivellation de la RN10 :**<br><br>Le projet de dénivellation sur 800 m de la RN10 traversant Trappes prévoit des travaux de mise en place de 3 couvertures partielles participant à baisser les niveaux sonores environnant induits par le trafic sur la RN10.<br>Le début des travaux d'enfouissement (avec la mise en œuvre des trois dalles) de la RN10 est programmé pour 2025. |



*Requalification de la RN10 à Trappes – Schéma synoptique des 3 couvertures*

## 2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est traversé par les Routes Départementales (RD) n°36, 91, 127, 129, 13, 213, 195, 938, 23, 58, 10, 912, 30, 134, 11, 109, 98, 12, 97, 131.

En sa qualité de gestionnaire d'infrastructures routières, le Département des Yvelines a été sollicité pour apporter un éclairage sur les actions mises en œuvre depuis 10 ans et à mettre en œuvre dans les 5 prochaines années, en lien avec le PPBE des routes départementales des 2ème et 3ème échéance 2018-2023. Les éléments ci-après reprennent leur réponse.

### *Liste des actions en faveur de la réduction du bruit réalisées sur la période 2014-2024 et prévues pour les 5 années à venir par le Conseil Départemental sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines*

**Modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres-villes**

- Aménagements visant à modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres-villes

Le Département à travers ses grands projets d'infrastructures nouvelles contribue à modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres-villes.

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, la mise en service du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 30 à Plaisir intervenue le 6 mars 2018 a contribué à limiter le trafic sur la voirie communale du centre-ville utilisée comme itinéraire de délestage. Ce projet participe également à une amélioration des conditions de déplacements ainsi qu'à une amélioration du cadre de vie.

- Aménagements en faveur de la modération de la vitesse

Depuis le 1er juillet 2018, la vitesse limite autorisée sur les routes à double-sens sans séparateur central est réduite de 10 km/h et passe de 90 à 80 km/h. L'abaissement de la vitesse sur les routes secondaires est une mesure de sécurité routière décidée par le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 qui contribue également à limiter les nuisances sonores.

**Traitement du bruit à la source**

- Mise en place de protection à la source ou de protection des riverains

Dans le cadre de projets neufs du Conseil départemental des Yvelines ou de modifications substantielles de routes existantes, des protections acoustiques par isolations de façades, merlons et écrans anti-bruit sont mis en place conformément à la réglementation, lorsque les seuils de niveaux sonores sont dépassés.

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le principal aménagement ayant bénéficier de la mise en place de protections acoustiques est celui de l'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 30 à Plaisir.

Dans le cadre de ce projet, qui a permis l'élargissement de la RD 30 sur 3 800 m avec dénivellation des giratoires d'extrémité, ont été intégrés 2 340 ml d'écrans acoustiques et 350 m de merlons de hauteur de 2 à 5 m.

Il est à souligner que le Conseil départemental a décidé de s'imposer dans le cadre de cet aménagement des seuils plus contraignants que ceux exigés (-5dB(A) en dessous des seuils réglementaires).

Après 2024 :
A l'heure actuelle, aucune opération impliquant la mise en place des protections acoustiques n'a été identifiée à l'échelle de l'agglomération de SQY.

**Rénovation du revêtement routier**

Les actions de réduction du bruit à la source par la rénovation du revêtement routier permettent des réductions significatives des niveaux sonores émis.

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans le cadre des plans pluriannuels de renouvellement des couches de roulement, les actions suivantes ont été engagées entre 2014 et 2024 :

| Année | RD | PR | PR | Ville | Linéaire chantier (KM) | Matériaux |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2023** | 91 | 9 | 10 | Magny les Hameaux | 1,70 | BBSG |
| | 13 | 8 | 9 | Maurepas / Coignières | 0,85 | BBSG |
| | 134 | 2 | 2 | Plaisir | 0,60 | BBSG |
| | 912 | 4 | 5 | Plaisir | 1,50 | BBSG |
| | 36 | 16 | 17 | Voisins le Bretonneux | 1,42 | BBSG |
| | 91 | 8 | 9 | | | |
| | 58 | 14 | 16 | Plaisir / Elancourt | 1,60 | BBSG |
| | 11 | 2 | 3 | Villepreux | 1,00 | BBSG |
| **2022** | 195 | 0 | 5 | Magny les Hameaux | 4,60 | RSC / BBSG |
| | 58 | 16 | 17 | Plaisir | 1,91 | BBSG |
| | 912 | 2 | 3 | Elancourt | 1,09 | BBSG |
| | 36 | 15 | 16 | Voisins le Bretoneux | 2,00 | BBSG / BBTM |
| **2021** | 36 | 17 | 19 | Voisins le Bretonneux / Montigny le Bretonneux | 2,00 | BBSG |
| | 195 | 5 | 6 | Magny les Hameaux | 0,90 | BBSG |
| | 912 | 1 | 2 | Trappes / Elancourt | 1,00 | BBSG |
| | 127 | 1 | 1 | Montigny le Bretonneux | 0,35 | BBSG |
| | 10B3 /10 B8 | 0 | 0 | Montigny le Bretonneux | 0,25 | BBSG |
| | 10 | 11 | 11 | Montigny le Bretonneux | 2,00 | BBSG |
| **2020** | 36 | 21 | 22 | Trappes | 0,33 | BBSG |
| | 36 | 22 | 22 | Trappes | 0,35 | BBSG |
| | 58 | 11 | 12 | La Verrière | 0,50 | BBSG |
| | 36 | 20 | 21 | Trappes | 0,30 | BBSG |
| | 91 | 10 | 12 | Magny les Hameaux | 1,17 | BBSG |
| | 23 | 8 | 8 | Elancourt | 1,00 | BBSG |
| **2019** | 36 | 15 | 16 | Voisins le Bretonneux | 1,00 | BBSG |
| **2018** | 98 | 2 | 3 | Villepreux | 2,00 | BBSG |
| | 129 | 0 | 0 | Guyancourt | 0,73 | BBSG |
| | 129 | 2 | 3 | Montigny le Bretonneux | 1,00 | BBSG |
| **2017** | 58 | 13 | 14 | Elancourt | 1,00 | BBSG |
| **2016** | 58 | 12 | 12 | Elancourt | 0,56 | BBSG |
| **2015** | 23 | 9 | 10 | Trappes | 1,15 | BBSG |
| **Linéaire total de rénovation d'enrobés entre 2014 et 2024 à l'échelle de SQY** | | | | | 35,86 | |

Après 2024 :

Les prévisions de réfection de couche de roulement resteront conditionnées aux arbitrages financiers de 2025 et au-delà.

A l'heure actuelle, la programmation envisagée à l'échelle de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est la suivante :

| Année | RD | PR | PR | Ville | Linéaire chantier (KM) | Matériaux |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2025 | 23 | 7 | 7 | Elancourt | 0,49 | BBSG |
| | 58 | 11 | 11 | Elancourt | 0,53 | BBSG |
| Au-delà de 2025 | | | | | | |
| | 58 | 13 | 14 | Elancourt | 0,33 | BBSG |

**Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores favorisant le report modal**

Le report modal consiste en une diminution de l'utilisation de l'automobile au profit des modes de déplacement moins générateurs d'externalités négatives, en particulier le bruit, que sont typiquement la marche à pied, le vélo et les transports en commun. Plus précisément, le report modal suppose le report de l'usage particulier, individuel, de la voiture vers l'usage de modes alternatifs, y compris des façons d'utiliser collectivement l'objet automobile.

Le Département des Yvelines intervient sur l'ensemble des maillons de la chaîne des déplacements dans le cadre de la stratégie de mobilité définie par le Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY) et le Plan vélo 2022-2027 des Yvelines. Le Département entend ainsi contribuer à la fois, au renforcement de l'attractivité des transports collectifs, à l'amélioration de l'organisation du report modal et à accompagner les changements des comportements en matière de mobilité en faisant de l'intermodalité un pivot de l'organisation des déplacements dans les Yvelines.

L'action menée par le Département en faveur du développement de solutions de transport alternatives s'exprime ainsi à travers plusieurs actions :

- Promotion des modes de transport non bruyants
    - *Développer la pratique du vélo*

Adopté par l'assemblée départementale en avril 2022, le plan vélo des Yvelines favorise le développement du vélo dans l'ouest francilien. Le Département des Yvelines mène une politique publique de santé, de mobilité du quotidien, d'amélioration du cadre de vie, et de lutte contre le changement climatique.

Le Département s'inscrit dans les objectifs de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) de 2019 visant un triplement de la part du vélo dans les déplacements, ainsi que dans la deuxième Stratégie nationale bas carbone (SNBC2) issue de la loi Energie et Climat de 2019, pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

La stratégie adoptée consiste à créer de l'offre de mobilité cyclable, par l'aménagement d'infrastructures pour la mobilité du quotidien en priorité, mais aussi pour les loisirs et le sport ; ainsi que par la mise en place de subventions pour les collectivités en fonction des contraintes budgétaires du Département.

Le plan vélo départemental 2022-2027 des Yvelines participe aux réalisations suivantes :

- L'aménagement des axes régionaux « VIF » (Vélo Ile-de-France), en lien avec les départements voisins,
- La desserte des sites des Jeux Olympiques de Paris 2024,
- La réalisation de franchissements aux points d'interruption du réseau cyclable,
- L'accessibilité des établissements scolaires à vélo dans un rayon de 3 km,
- L'accessibilité des gares à vélo dans un rayon de 5 km,
- La continuité des itinéraires structurants prioritairement dédiés à la mobilité du quotidien en lien avec les aménagements cyclables des communes et intercommunalités, ainsi qu'avec les départements limitrophes.

1) Réalisation d'aménagements cyclables en tant que maitre d'ouvrage le long des routes départementales sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le tableau ci-après recense les aménagements cyclables réalisés entre 2014 et 2024 ainsi que les projets à venir, sous réserve des procédures, des disponibilités budgétaires et de financements extérieurs.

| Année | RD | Ville | Détail projet | Coût d'aménagement |
|---|---|---|---|---|
| **2018** | RD195 | Magny-les-Hameaux | Aménagement cyclable sur 1 km de long entre les hameaux de Villeneuve et Magny Village | 450 000 € |
| **2018** | RD30 | Plaisir | Aménagements dédiés aux circulations douces réalisés dans le cadre du projet d'élargissement de la RD30 | 9 M€ |
| **2019** | RD30/ RD58/ N12 | Plaisir/Elancourt | Passerelle piétons/cycles de 122 m de long et 5 m de large qui vient compléter le maillage cyclable entre Plaisir et le quartier de la Clé Saint Pierre à Elancourt | 2,3 M€ |
| **2021** | RD30 | Plaisir | Passerelle piétons/cycles de 52 m de long et 4 m de large aménagée dans le cadre du projet d'élargissement de la RD30 | 1,9 M€ |
| **2024** | RD912/ RD34 | Plaisir | Aménagement cyclable sur 1,5 km | 672 000 € |
| **Au-delà de 2024 (sous réserve des procédures, des disponibilités budgétaires et de financements extérieurs)** | | | | |
| **2026** | RD11 | Les Clayes-sous-Bois/ Villepreux | Aménagement cyclable sur 1,6 km | - |
| **2027** | RD127/ RD129 | Fontenay-le-Fleury – Montigny-le-Bretonneux | Aménagement cyclable sur 1,9 km | - |
| **2030** | RD11 | Plaisir/Neauphle-le-Château/Villiers-Saint-Frédéric | Aménagement cyclable sur 3,4 km | - |
| **2030** | RD58 | Elancourt/La Verrière | Aménagements cyclables sur 1,3 km dans le cadre du projet de doublement des ponts de la Villedieu | - |

2) Politique d'aide aux communes et intercommunalités à la réalisation d'aménagements cyclables en agglomération

Dans le cadre de son Plan Vélo, le Département a subventionné 15 projets sur le territoire de SQY pour un montant de 1 908 018 € représentant un linéaire de 20,033 km d'aménagements cyclables, un Plan de Mobilités Douces et un projet l'installation d'infrastructure de stationnement cycles de 240 places.

Ces subventions ont été attribuées aussi bien à l'agglomération de SQY qu'à certaines communes de l'agglomération :

- L'agglomération de SQY a bénéficié de 1 455 854 € de subventions pour la réalisation de 10 projets d'aménagements cyclables du schéma directeur SQY (desserte des sites JOP 2024, Tronçon du Vélo Île-de-France (VIF), liaisons structurantes du schéma directeur).
- Au niveau communal :
    - Trappes : 144 510 € pour la réalisation du Plan de Mobilité Douces et Installation d'une infrastructure de stationnement cycles de 240 places.
    - Plaisir : 31 654 € pour un projet d'aménagement du Schéma Directeur Cyclable.
    - Montigny-le-Bretonneux : 56 000 € pour un projet d'aménagement du programme de circulation douces.
    - Syndicat mixte Ile de Loisirs de SQY : 220 000 € pour un aménagement de voie verte dans l'ile de loisirs.

Après 2024 : Poursuite du plan vélo selon les disponibilités budgétaires.

**Politique départementale en faveur d'un renforcement de l'attractivité des transports en commun et de la promotion de nouvelles solutions de mobilité**

- Politique départementale en faveur d'un renforcement de l'attractivité des transports en commun de surface lourds

Le Département est administrateur d'Ile-de-France Mobilités et contribue à hauteur de 24 M€/an au financement du fonctionnement des transports franciliens. Par ailleurs, il soutient et finance les grands projets d'investissements structurants permettant ainsi d'améliorer l'attractivité du territoire.

A l'échelle du territoire de SQY, le grand projet structurant attendu est celui de la ligne 18 du Grand Paris. Concernant la phase 1 de l'aménagement (jusqu'à Versailles - Chantiers) dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030, le Département participe au suivi technique de l'opération et met à disposition le foncier nécessaire (pour une valeur de plus de 3 M€). Concernant la phase 2 de l'aménagement (Connexion vers Nanterre) prévu à l'horizon 2040, le Département participe au financement des études.

- L'amélioration de l'offre bus

Afin de favoriser le report modal en faveur des transports en commun, le Conseil départemental des Yvelines mène une politique de résorption des points durs bus visant à lever les difficultés de

circulation des bus sur le réseau départemental impactant la vitesse commerciale, le temps de parcours et la régularité d'une ligne de bus.

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le tableau suivant présente les aménagements réalisés entre 2014 et 2024 et les projets à venir :

| Année | RD | Ville | Détail projet | Réduction temps de parcours | MOA |
|---|---|---|---|---|---|
| **2017** | RD912 X RD58 vers SQY | Plaisir | Couloir de 1 km | 5 à 20 min | MOA CD78 et financement |
| **2021** | RD36 X RD91 vers Versailles | Voisins-le-Bretonneux | Aménagement carrefour et temps de feux | 6 min | MOA CD78 et financement |
| **2023** | RD912 X RN10 vers Versailles | Trappes | Aménagement carrefour | 2 min | Suivi CD78 sous MOA Etat (enfouissement RN10 à Trappes) |
| **2023** | RD912 X RN10 vers Mantes | Trappes | Aménagement carrefour | 5 min | Suivi CD78 sous MOA Etat (enfouissement RN10 à Trappes) |
| **Au-delà de 2024** | | | | | |
| **2025** | RD36 | Trappes | TCSP Trappes-La Verrière Séquence 5 (ZAC de l'Aérostat/Rond-point de l'Horloge | - | Participation financière CD78 aux études et suivi technique |
| **2026** | RD134 X RN12 vers SQY | Plaisir | Couloir de bus | 7 min | MOA CD78 et financement |

Par ailleurs, le Département des Yvelines participe au suivi des études menées par Ile-de-France Mobilités suite à l'approbation Schéma directeur des lignes de cars express en Île-de-France par la Région en décembre 2023.

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les projets concernés sont les suivants :

- Ligne nouvelle : Houdan <> Montigny-le-Bretonneux
- Ligne existante renforcée : Montigny-le-Bretonneux <> Vélizy
- Ligne existante renforcée : Montigny-le-Bretonneux <> Nanterre
- Ligne existante renforcée : Plaisir <> Saint-Cloud

- Le développement de l'intermodalité

Le Département souhaite favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle et faciliter la transition entre les différents modes de transports. Aussi, il participe à la réalisation d'équipements (parcs relais en gare, gares routières…) au sein des Pôles d'Echanges Multimodaux, PEM (gares stratégiques et gares d'extrémités de lignes qui constituent les points d'entrée aux réseaux ferrés et autoroutiers).

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, les projets ou réalisations suivantes sont à noter :

- Inauguration du PEM de La Verrière en 2023
  Le Département a participé financièrement à l'aménagement d'un parking relais et du PEM participant à une amélioration de la fluidité de la circulation.

- PEM de Guyancourt (en cours et projeté)
  Le Département participe au suivi des études du PEM en lien avec l'arrivée de la ligne 18 du métro : phase diagnostic, étude de trafic et de localisation des infrastructures (éco-station bus, site propre pour les bus, liaisons douces et P+R de 570 places), dévoiement de la RD 91.

- Pôle de Villepreux / Les Clayes (projeté)
  Le Département pourrait être co-MOA sur ce projet et participer au financement du réaménagement du pôle gare et de points de dépose/reprise bus, de la requalification de la RD 11 (passage de 2X2 voies à 2X1 voies + piste cyclable).

- Pôle de Plaisir Grignon (projeté)
  Participation du Département au financement du Contrat Yvelines Territoires (CYT) et aménagements dans le cadre du plan vélo.

- Développement de l'offre de covoiturage

Par convention signée le 15 Décembre 2023, le Département des Yvelines s'est engagé avec Ile-de-France Mobilités à mettre en œuvre les 3 premières « lignes de covoiturage » d'Ile-de-France, entre la vallée de Chevreuse, Saint-Quentin-en-Yvelines, Vélizy et le plateau de Saclay.

Ce type de covoiturage, sans réservation, a pour vocation de venir compléter l'offre de bus, tout en limitant l'autosolisme sur des axes très empruntés par les véhicules particuliers. Peu coûteuse en investissement et, réversible, la mise en œuvre de cette offre complémentaire passe par la matérialisation d'arrêts de covoiturage le long d'axes identifiés, parfois mutualisés avec des arrêts bus existants.

Le Département des Yvelines assure la maîtrise d'ouvrage et le financement des travaux, IDFM prend en charge les travaux d'installation du mobilier urbain, assure l'exploitation des lignes et l'entretien des arrêts.

Sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le Département des Yvelines a réalisé les travaux d'aménagement de 3 arrêts sur la ligne de covoiturage Saint-Rémy-les-Chevreuse-Gif-sur-Yvette-Technocentre via la RD 36.

La mise en service opérationnelle des lignes est prévue au printemps 2025.

## 3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes et les territoires

Pour recueillir le détail des actions réalisées, au cours des dix dernières années et à venir au cours des cinq prochaines années, visant à réduire ou prévenir le bruit routier sur le réseau communal, un questionnaire a été envoyé par l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines aux gestionnaires le cas échéant. L'intégralité des communes composant l'agglomération a répondu au questionnaire.

Six catégories d'actions sur le bruit routier étaient proposées :

- Actions de maîtrise du trafic routier
- Actions sur les vitesses de circulation
- Changement de revêtements de chaussée
- Actions de limitation de la propagation du bruit routier
- Opérations de traitement acoustique des façades
- Autres actions pouvant avoir un effet sur l'environnement sonore, par exemple sensibilisation des différents publics, lutte contre les comportements inciviques.

Lorsque cela a été possible, la localisation sur le territoire communal, la date de mise en œuvre et éventuellement le coût ont été renseignés.

Les tableaux ci-dessous intègrent les principales actions qui ont été signalées, comme mises en œuvre ou prévues, par les gestionnaires. Ces tableaux ne peuvent prétendre à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pendant la période considérée.

*Ces tableaux sont restitués ci-dessous tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## *a. Tableaux des actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communautaire (SQY)*

| **Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communautaire<br>Gestionnaire : SQY** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres…) | SQY | Doublement du Pont Schuler dans le cadre de la réalisation de la séquence 1 du TCSP Trappes-La Verrière, sur les communes de La Verrière et de Maurepas.<br><br>Restructuration du réseau de bus de SQY en septembre 2018. Une soixantaine de projets de développements d'offre bus menés entre 2014 et 2024 (développement des lignes Express, des lignes noctiliens, bus de soirée notamment).<br><br>Réalisation de nombreuses expérimentations pour favoriser les mobilités (Navettes autonomes, Urbanloop, Viago!...). | Démarrage de Viago! En Mai 2020 et arrêt de l'application en juin 2023<br><br>Lancement du projet de navettes autonomes en mai 2020 et fin de l'exploitation en juin 2022<br><br>27 juillet 2024 (Urbanloop) | Environ 30k€ poour Viago!<br><br>Plus de 700k€ pour Urbanloop |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | SQY | Poursuite du renouvellement des flottes de véhicules des services de SQY en hybrides/électriques | | 1 648 800 € |
| Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters) | SQY | SQY ne propose pas d'aide financière à l'acquisition des 2R électriques, mais promeut localement les dispositifs de la région lors des différents forums qu'elle anime (Semaine européenne de la mobilité...) | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | SQY | Adoption du Schéma Directeur Cyclable le 1er Juillet 2021 - SQY développe les modes actifs, pour doubler leur part modale dans les déplacements quotidiens d'ici 2031 :<br><br>- Développement d'infrastructures visant à créer un maillage sécurisé et continu reliant les principaux pôles générateurs de déplacements, les équipements et les points d'intérêt de SQY, soit un réseau de 250 km (composé de liaisons structurantes, secondaires et complémentaires).<br><br>- Implantation de stationnements à une échelle géographique locale, soit 2 400 places supplémentaires - En janvier 2024, une étude sur les besoins a été lancée pour identifier de nouveaux emplacements en phase avec les attentes des communes. | 2021-2031 | 36,6 millions d'euros d'investissements sur 10 ans |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | - Déploiement du jalonnement pour guider les cyclistes, débuté en 2024 - 153 mâts ont été installés le long de la liaison 8 du Réseau VIF sur 19 km, pour un coût de 110 000 €.<br><br>- Déploiement de services (entretien, gonflage, réparation) partagé avec le Département, l'État et les communes selon la propriété des aménagements - L'offre déjà présente à la Vélostation en gare de MONTIGNY-LE-BRETONNEUX est étendue à travers l'Agence Mobile qui propose location, consigne et réparation sur l'ensemble du territoire.<br><br>- Création de bandes cyclables sur l'avenue du Centre (entre Gare et Eiffel) au détriment d'une file de circulation supprimée dans chaque sens pour continuité des modes actifs à Montigny le Bretonneux | | |
| Autres actions | SQY | Depuis Mai 2021, SQY a implanté des trottinettes électriques en libre-service sur l'ensemble de son territoire (1500 trottinettes et 300 stations). | 2021-2024 | 10 000€/an |
| | SQY | Le matériel roulant qui circule sur les lignes de bus qui desservent SQY ne relève pas de la compétence de l'agglomération mais d'Île-de-France Mobilités. IDFM a l'objectif d'avoir un parc de bus 100% propre en 2025 pour les zones les plus denses de la région et 2030 pour l'ensemble de la région. Le Centre Opérationnel Bus (COB) de Trappes a été converti au gaz en 2021 et 41 bus roulant au gaz circulent sur le réseau de SQY depuis, préfigurant le renouvellement intégral des bus et cars diesel de ce COB. Les motorisations retenues par IDFM sur les autres COB et réseaux desservant SQY ne sont pas connues à ce jour. | | |
| | SQY | SQY favorise le développement des bornes de recharge pour véhicules électriques : elle favorise le déploiement des bornes de recharge électriques au sein des parkings publics dont elle assure la gestion. Depuis septembre 2021, SQY est compétent pour la création, l'entretien et l'exploitation des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) sur les voiries publiques. Depuis 2022, SQY a développé le premier réseau intercommunal de bornes de recharges baptisé "Startsqy" | 2022 | |
| | SQY | Mise en œuvre des actions du Plan Local de Déplacements (PLD) de SQY, articulées autour de 5 thématiques : rendre les transports en commun plus attractifs, favoriser les modes actifs, agir sur la circulation automobile, mettre en place une politique de stationnement à l'échelle intercommunale, organiser les flux de marchandises, communiquer - informer et former efficacement l'ensemble des publics | | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION ROUTIERE** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Ville 30 à Villepreux et Magny les Hameaux<br>Mise en zone 30 aménagée de la rue le Theule / Place Choiseul / avenue de la Gare à Montigny-le-Bretonneux | | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Création d'une aire piétonne de 5 500 m² place Choiseul et rue Le Theule à Montigny-le-Bretonneux | | 2015 | |
| Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires | Carrefour RN10 / RD912 | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Mise en œuvre d'ondes vertes | Coordination des feux tricolores avenue du Centre à Montigny-le-Bretonneux (carrefour Gare + traversée des jardins + Vauban) pour faciliter la traversée des modes actifs en gardant une fluidité de circulation | | | |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Chicanes rue du Petit Pont à Maurepas.<br>Rue du Petit Pont à La Verrière.<br>Création plateau surélevé Avenue Clément Ader à Trappes.<br>Pose de coussins Avenue Guy Schuler à Elancourt.<br>Création plateau surélevé avenue du 19 Mars 1962 à Elancourt.<br>Pose ce coussins boulevard Jean Jaurès à Guyancourt.<br>Pose de coussins avenue du Lieutenant M. Hervé à Villepreux.<br>Pose de coussins rue J. Duclos aux Clayes-sous-bois.<br>Pose de coussins boulevard Malraux à Elancourt. | | | |
| Autres actions | Requalification rue aux Fleurs à Voisins le Bretonneux.<br>Requalification du boulevard Mozart et du Boulevard Beethoven à Guyancourt.<br>Rue Langevin à Plaisir. | | | |
| | Suppression des 70 places de stationnement sur la place Choiseul à Montigny Le Bretonneux | | | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Changement de pavés pour des revêtements bitumineux | Rue aux Fleurs à Voisins le Bretonneux | | | |
| | Guyancourt - à l'intersection de la rue Ambroise Croizat et rue Jean Maillier | Remplacement des pavés par de l'enrobé | 2024 | |
| Autres actions | SQY | Réfection de tapis sur 60 km | 2014-2024 | |
| **Actions de LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT** | | | | |
| Ecrans anti-bruit (y compris de faible hauteur) | Avenue du Pas du Lac à Montigny-le-Bretonneux | Réalisation d'un mur de renforcement acoustique dans le cadre des travaux de requalification de l'avenue | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Changement des huisseries | Institut pour la Promotion de la Santé (IPS) | Remplacement des menuiseries extérieures | 2016 | 230 000 € HT |
| Isolation de façades | Médiathèque de Trappes | Remplacement des menuiseries extérieures et isolation extérieure | 2022 | 535 000 € HT |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Médiathèque d'Élancourt | Remplacement des menuiseries extérieures et isolation extérieure | 2022 – 2023 | 605 000 € HT |
| | Piscine intercommunale des Clayes-sous-Bois | Remplacement d'une façade sur halle bassin en polycarbonate à double vitrage | 2024 | 63 000 € HT |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Formation au bruit dans l'environnement des agents des collectivités (bruit des transports, bruit de chantiers, bruit de voisinage, bruit des activités industrielles et professionnelles) | | Modules de formation portant sur le Plan Local de Déplacements (PLD) ayant réunis entre 15 et 20 participants par module, y compris des partenaires du territoire (comme police municipale, Voisins, Montigny, Guyancourt, Trappes, Elancourt, Agents de SQY…) à raison d'une session d'une demie journée par thème :<br>- Rendre les transports collectifs plus attractifs,<br>- Favoriser les modes actifs (marche à pied et vélos),<br>- Agir sur la circulation automobile – Volet sécurité routière,<br>- Agir sur la circulation automobile – Volet hiérarchisation viaire,<br>- Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics,<br>- Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération | 2015 | |
| | | Formation organisée en interne par SQY portant sur l'évaluation environnementale dans les projets d'aménagement et d'urbanisme ayant réuni 31 participants | 2020 | |
| | | Formation sécurité des agents SQY<br>- EPI dans le cadre du bucheronnage individuel pour 6 agents<br>- Nuisances sonores initiation et perfectionnement pour 2 agents | 2023 | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | Services communautaires | Développement progressif d'une gestion alternative des espaces verts communautaires limitant l'usage d'équipements bruyants de type débroussailleuse, souffleurs… | | |

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communautaire<br>Gestionnaire : SQY | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres…) | SQY | Poursuite des projets de développement de l'offre bus.<br>Nouvelle expérimentation navette autonome. | 3ème trimestre 2025 (navette autonomes) | Budget estimatif des navettes autonomes 150 000€ |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | SQY | L'objectif est bien d'atteindre les 100% mais pas forcément dans les 5 prochaines années. L'effort d'acquisition des véhicules électriques se poursuit. | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | SQY | Poursuite du Schéma Directeur Cyclable de SQY (2 nde phase de 2024 à 2031) = 175 km de liaisons cyclables à réaliser en 6 ans.<br><br>Finalisation de l'étude stationnement, portée à connaissance des communes en charge du déploiement de ces nouvelles poches dans le réseau "diffus" selon leurs besoins et les attentes.<br><br>Suite du déploiement du jalonnement sur les 8 liaisons structuurantes du SDC, à répartir entre 2025 et 2031 (seules les V3 et V8 respectent la charte VIF imposée par la Région IDF). | 2021-2031 | 36,6 millions d'euros d'investissements sur 10 ans |
| | | Renouvellement de l'Appel A Candidatures (AAC) sur les modes actifs électriques en libre-service sur la période 2025-2027. Mise en place d'une flotte de trottinettes électriques et, éventuellement, d'une flotte de vélos à assistance électrique | 2025 | 10 000€/an |
| | | Plateau urbain de la RN10<br>Carrefour Malmedonne | | |
| Autres actions | SQY | Poursuite du renouvellement du matériel roulant circulant sur les différents réseaux de bus desservant SQY | | |
| | | Elaboration du Plan Local des Mobilités (PLM) de SQY en remplacement du PLD actuel et compatible avec le nouveau Plan des Mobilités en Île-de-France (PMidf) 2030, document cadre visant à remplacer le PDUIF. | Approbation du PMIDF prévue fin 2025.<br>Élaboration du diagnostic du PLM en 2025. | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Développement des projets alternatifs à l'autosolisme : autopartage, covoiturage…<br>En collaboration avec IDFM et le département des Yvelines, 3 lignes de covoiturage vont être déployés dont certains arrêts seront sur le territoire.<br>Un service d'autopartage en boucle va être mis en œuvre sur le territoire ; l'AAC va être publié en fin d'année 2024. | 1er semestre 2025 (lignes de covoiturage)<br>1er semestre 2025 (autopartage) | Environ 25 000€ pour l'autopartage |
| | | Nouvelle phase de développement des IRVE et du service StartSQY | 1er semestre 2025 | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| **Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires** | Carrefour Malmedonne | | | |
| **Autres actions** | Requalification boulevard Miserey à Maurepas.<br>Requalification rue Pierre Curie à Plaisir.<br>Requalification avenue de Saint-Germain aux Clayes-sous-Bois.<br>Requalification place Pompidou et avenue du Centre à Montigny le Bretonneux.<br>Requalification place de la Croix Blanche, chemin de Paris et rue de Coignières à Maurepas. | | | |
| | Requalification à Trappes Elancourt : Rue Hennequin, Avenue G. Politzer, E.Fermi avec création de pistes cyclables.<br>Trappes: création d'un TCSP sur la RD36-rue M. Thorez. | | 4ème trimestre 2027 | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| **Autres actions** | SQY | Réfection de tapis sur 5 km | 2025 | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Changement des huisseries | Hôtel d'Agglomération | Remplacement des menuiseries extérieures | 2027 selon arbitrage | |

## b. *Tableaux des actions réalisées au cours des 10 dernières années (2014-2024), en cours ou prévues (2025-2029) sur les infrastructures en gestion communale*

### 1) Commune de Coignières

| **Actions réalisées au cours des 10 dernières années (2014-2024) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Coignières** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres…) | Commune de Coignières | Mise en place d'une navette scolaire à destination des élèves de la Commune pour les groupes scolaire et le collège. | | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Achat de 4 véhicules électriques (3 ZOE et 1 KANGOO électrique) en remplacement de véhicules thermiques.<br>Achat d'un véhicule hybride pour la Police Municipale en remplacement d'un véhicule thermique | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Allées de la Meulière, du Forgeron, de la Serfouette, du Bouvier, du Cocher, de la Vénerie, de la Harde et de Maison Rouge | Réfection et sécurisation des sentes piétonnes du Village dont la sente derrière Auchan dont une partie du GR11 | | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Centre village<br>Quartier du Pont de Chevreuse<br>Quartier des Louveries | Extension de la zone 30 dans le centre village et dans les secteurs résidentiels | | |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Rue de l'Attelage<br>Rue du Mesnil Saint Denis et Avenue de Maurepas | Mise en place de stationnement sur chaussée en alterné sur la rue de l'Attelage pour réduire la vitesse.<br>3 ralentisseurs ont été installés sur la commune. | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Commune de Coignières | Campagne annuelle de reprise des nids de poule | | |
| **Actions de LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT** | | | | |
| Talus de terre et merlons | Boulevard des Arpents | Sur une petite partie du boulevard des Arpents (dans le prolongement du CTM), un merlon de terre végétalisé a été mis en place pour protéger les maisons du bruit du boulevard. | | |
| **Actions de LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER** | | | | |
| Radar sonore pédagogique : Information des conducteurs au bruit excessif émis par les véhicules | Les deux écoles | 2 radars sonores pédagogiques devant les écoles : Information des conducteurs au bruit excessif émis par les véhicules | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Réhabilitation du groupe scolaire Bouvet et du gymnase du Moulin à Vent<br>Extension de la Mairie<br>Rénovation énergétique du théâtre Alphonse DAUDET | | | |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Une grande partie du matériel thermique des espaces verts a été remplacé par du matériel électrique moins bruyant | | |
| Autres actions | rue du Mesnil Saint Denis | Installation d'un stop rue du Mesnil Saint Denis | | |
| | carrefour avenue de Maurepas et rue de la Prévenderie | Changement du sens de circulation sur plusieurs carrefour avenue de Maurepas et rue de la Prévenderie | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Coignières | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER mises en œuvre depuis 2014** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Passage au véhicule électrique prévu pour les prochains véhicules léger lors des futurs besoins de changement | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Avenue du Bois | Création d'un cheminement cyclable sur l'avenue du Bois, se référer au cheminement cyclable prévue au schéma directeur cyclable de SQY | | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | RN10 sortie carrefour Fontaine vers Château d'eau | Proposition de pacification de la RN10 : 50 km/h de la sortie du carrefour des fontaines jusqu'à la sortie château d'eau. Souhait de passage en boulevard urbain. | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Rue de la Mairie, rue des Etangs, rue des Merciers et rue de Neauphle le Château<br>+ rue du Four à Chaux et rue de la Pommeraie | Expérimentation d'une zone de rencontre dans le centre village et extension de la zone 30 dans le quartier gare (rue du Four à Chaux et rue de la Pommeraie) | Automne 2024 | |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Avenue Dassault<br>+ allée du moissonneur | Projet avenue Dassault + allée du moissonneur | | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Commune de Coignières | Campagne annuelle | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER** | | | | |
| Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents) | | Proposition de participation à des formations d'éco-conduite aux agents | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Changement des huisseries | Groupe scolaire Gabriel Bouvet, Résidence Autonomie et 3 avenue de bois | Groupe scolaire Gabriel Bouvet, Résidence Autonomie et 3 avenue de bois | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Groupe scolaire Marcel Pagnol, Centre technique, et le groupe scolaire Gabriel Bouvet | Isolation thermique et donc phonique par la même occasion par l'extérieur pour le Groupe scolaire Marcel Pagnol, Centre technique, et le groupe scolaire Gabriel Bouvet | | |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Renouvellement de matériel prévu en électrique | | |
| **Actions de PRÉSERVATION ET D'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT SONORE** | | | | |
| Participation à des webinaires d'information sur les moyens d'améliorer et de préserver l'environnement sonore | | Possibilité d'y participer pour le service | | |
| Prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme (PNB / secteurs à enjeux prioritaires, etc.) | Gare | Quartier gare, bureau d'étude sur la notion de bruit | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## 2) Commune d'Élancourt

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune d'Élancourt | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Territoire communal | Achat de véhicules utilitaires électriques pour nos agents et de VP hybrides | | 55 000 € |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Quartier de la Nouvelle Amsterdam | Réduction zone 30 en coopération avec Maurepas | | 5 000 € |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Rue Einstein + rues adjacentes - Rue de Lisbonne - Rue de Madrid - Rue de Dublin - Quartier de la Grenouillère - Rue du Berceau - Rue Marie Claudel - Rue Alexandra David Neel - Impasse Chevreul - Chemin de la Julienne - rue Louise Michel - Rue Marie Curie - Allée des Pâquerettes - Allée des Sans-Culottes - Mail de la Carmagnole - Rue Saint-Just - Rue Danton - Rue de la Ferme - rue du Pont - Allée de la Sarriette - Route du Mesnil (en partie) - Rue de Lapérouse - Rue de Suffren - Rue de Bougainville | Création de zones 30kmh | | 15 000 € |
| | ZA de la Petite Villedieu - Résidence Pré Yvelines (2) - Rue des Nouveaux Horizons (2) | Création de 5 zones de rencontre | | |
| Autres actions | Rue Einstein + rues adjacentes | Zones d'interdiction aux poids lourds | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Territoire communal | Tournées d'entretien des voiries (nids de poule et signalétiques horizontales) | | 30 000 €/an |
| **Actions de LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER** | | | | |
| Radar sonore pédagogique : Information des conducteurs au bruit excessif émis par les véhicules | Territoire communal | 4 radars pédagogiques et mobiles pour la prise de vitesse sur tronçons rapides | | 20 000 € |
| Contrôle des 2R motorisés bruyants (à l'oreille ou au sonomètre) | | Contrôle régulier par les agents de la police municipale | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Changement des huisseries | Crèche Arc en Ciel : Rue Rose | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) | 2018 | 99 200 € |
| | Chemin aux Bœufs | Remplacement de la devanture d'un local commercial | 2019 | 15 000 € |
| | Chemin aux Bœufs | Prisme (salle de spectacle) Remplacement partiel des menuiseries extérieures : fenêtres - sorties de secours - sas d'entrée | 2019 | 110 000 € |
| | Maison pour Tous : Chemin aux Bœufs | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) | 2019 | 107 550 € |
| | École numérique : Chemin aux Bœufs | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) | 2019 | 56 500 € |
| | Crèche Manège enchanté : Chemin aux Bœufs | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) + volets roulants | 2019 | 43 900 € |
| | Crèche Tom Pouce : Rue de Dublin | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) + volets roulants | 2020 | 334 000 € |
| | Crèche Petite Sirène : Rue de Dublin | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) + volets roulants | 2021 | 187 000 € |
| | Crèche Ile aux enfants : Av du 8 mai 1945 | Changement de toutes les huisseries extérieures (fenêtres et portes) + volets roulants | 2022 | 170 000 € |
| | GS du Berceau : sente des Noyers | Changement des huisseries (fenêtres -portes) + volets roulants - 1ère tranche | 2023 | 180 000 € |
| | GS du Berceau : sente des Noyers | Changement des huisseries (fenêtres -portes) + volets roulants - 2ème tranche | 2024 | 160 000 € |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Place de la Foi | Rénovation complète de l'école de musique : façade, menuiserie, toiture + rénovation intérieure | 2017 | 210 500 € |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Achat de matériels de relevés sonores | | Sonomètre | | 300 € |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Achat de matériel électrique pour espaces verts / voirie (débroussailleuse - tronçonneuse..) | | 30 000 € |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | | Gestion des plaintes via une plateforme | | |
| Autres actions | | Charte de bon voisinage rappelant la réglementation en matière de travaux et de jardinages momentanés + sensibilisation auprès des administrés via le journal municipal et les réseaux sociaux | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune d'Élancourt | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres…) | Élancourt | Achat de véhicules électriques 9 places | | 50 000 € |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | | Achat de véhicules électriques | | 80 000 € |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | | Création de zones de rencontre | | 15 000 € |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION ROUTIERE** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Le Village + quartier des Petits Prés | Zones 30 km/h | | 30 000 € |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | | | | |
| Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires | Chemin du Launay - Boulevard André Malraux - Avenue de la Villedieu | En étude | | 30 000 € |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Élancourt | Traitement des nids de poule | | 30 000 €/an |
| **Actions de LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER** | | | | |
| Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents) | Élancourt | Mise en place d'un guide de bonne conduite | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Contrôle des 2R motorisés bruyants (à l'oreille ou au sonomètre) | Élancourt | Contrôle régulier par les agents de la police municipale | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Changement des huisseries | GS du Berceau - Sente des Noyers | Changement des huisseries (fenêtres -portes) + volets roulants GS Berceau - 3ème tranche | Été 2026 | 150 000 € |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Maison de quartier de l'Agiot : Avenue du Mont Cassel | Rénovation de l'ensemble du bâtiment intérieur et extérieur : menuiseries extérieures et rénovation complète intérieure : Maison de quartier de l'Agiot | 2025 | 2 000 000 € |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | Ville | Continuité de la démarche d'achat de matériel électrique pour espaces verts / voirie (débroussailleuse - tronçonneuse..) | | 10 000 €/an |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | | Continuité de la gestion des plaintes des riverains | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

### 3) Commune de Guyancourt

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Guyancourt | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Route des sources de la Bièvre et de la fontaine blanche | Fermeture à la circulation de la route des sources de la Bièvre et de la route de la fontaine blanche | 2024 | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Développement de véhicules plus propres dans la flotte communale, notamment par l'intégration de véhicules électriques :<br>Une Renault Zoé en 2013<br>Une Renault Zoé en 2018<br>Deux Ligier Pulse 4 en 2024 – Véhicules légers du service Propreté | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | | Mise en place d'un forfait mobilités durables pour les agents de la ville afin d'encourager l'utilisation des transports en commun et modes actifs de déplacement,<br>Acquisition par la ville de trois vélos électriques, mis à disposition des agents municipaux pour les déplacements dans le cadre de leurs missions | 2022 | |
| Autres actions | | Mise en place du télétravail pour les agents de la ville | 2020 | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Changement de pavés pour des revêtements bitumineux | Rue Ambroise Croizat, à proximité de l'église | suppression des pavés rue Ambroise Croizat, remplacés par un enrobé | 2024 | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Avenue Claude Monet - revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Place Albert Roussel - revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Rue Pierre de Geyter - revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Rue Arthur Honegger - revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Route de Troux (de l'intersection avec le boulevard Ludwig Van Beethoven à l'intersection avec la rue Henri Barbusse) - revêtement neuf- travaux réalisés en 2024<br>Route de Troux (de l'intersection avec la rue Henri Barbusse jusqu'à la place des Frères voisin) - revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Rue Alighieri Dante – revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Rue Alexandre Pouchkine – revêtement neuf- travaux réalisés en 2022<br>Rue de Villaroy – revêtement neuf- travaux réalisés en 2023<br>Rue Georges Haussmann – revêtement neuf- travaux réalisés en 2023 | | Entre 2022 et 2024 selon les voies – voir ci-contre | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER** | | | | |
| Radar sonore pédagogique : Information des conducteurs au bruit excessif émis par les véhicules | Rotation des 2 radars pédagogiques sur le territoire communal | Information sur les vitesses pratiquées en temps réel via l'usage de radars pédagogiques et analyses grâce à l'enregistrement des données | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Isolation de façades | La ville a porté les garanties d'emprunts liées au financement des travaux d'isolation par l'extérieur, menés par les bailleurs sociaux, participant ainsi à la réduction du bruit dans les logements, des opérations suivantes :<br>- 1 à 10 square Camille Pissaro - Isolation par l'extérieur – 2018<br>- 1 à 5 square G Fauré - Isolation par l'extérieur – 2020<br>- 2 à 18 mail des Garennes - Isolation par l'extérieur – 2020 | | Voir ci-contre | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Crèche Francisque Poulbot - 15 mail des Saules - 2023 (isolation thermique par l'extérieur et menuiseries)<br>Groupe scolaire Robespierre - 7 Rue Agostinho Neto - 2020 (isolation thermique par l'extérieur et menuiseries)<br>Groupe scolaire Fromont-Politzer - 1 rue Youri Gagarine (remplacement des menuiseries)<br>Hôtel de ville , remplacement des portes extérieures et des menuiseries du couloir des salles des commissions double vitrage - 2024<br>Construction du Groupe Scolaire Lurçat Triolet certifié HQE, construction - Isolement acoustique : Toutes les façades du bâtiment : DnT,A,tr 30 dB.- 2014<br>Extension du gymnase M BAQUET , par la création de salles d'arts martiaux . Façades du 1er étage par des murs ossatures bois et isolations thermiques par l'extérieur. Menuiseries extérieures en aluminium et double vitrages – 2020. | | Voir ci-contre | |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Remplacement d'équipements thermiques par des équipements électriques (souffleurs à feuilles notamment) | | |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | | Suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires | | |
| **Actions de PRÉSERVATION ET D'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT SONORE** | | | | |
| Prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme (PNB / secteurs à enjeux prioritaires, etc.) | | Réalisation d'urbanisme d'écran (bâtiments faisant obstacle au bruit) en privilégiant l'installation des activités devant le long des infrastructures de transport, et non de l'habitat (pas de population drectement impactée en bordure de voie) | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Guyancourt | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Poursuite de l'acquisition de véhicules électriques pour la Ville,<br>Remplacement des véhicules les plus anciens | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | rue Pierre Brossolette | Création d'une piste cyclable rue Pierre Brossolette | 2025 | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION ROUTIERE** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Territoire communal | Réflexion en cours concernant la réduction de la vitesse à 30km/h sur toutes les voies du territoire sauf exception (axes de transit) | 2026-2029 | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Rue Pierre Brossolette | Réfection de la rue Pierre Brossolette | 2025 | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | - Groupe scolaire Delaunay Morisot - 26 boulevard Paul Cézanne (isolation thermique par l'extérieur et menuiseries)<br>- Groupe scolaire FROMONT POLITZER- 1 rue Youri Gagarine , isolation par l'extérieur<br>- Groupe scolaire Poulenc-Brassens - place Jacques Brel Cézanne (isolation thermique par l'extérieur et menuiseries) | Pour le GS Delaunay Morisot : 2025-2026<br>Pour le GS Fromont politzer : 2025<br>Pour le GS Poulenc-Brassens : 2028-2029 | Pour le GS Delaunay Morisot : 4 037 820 € T.T.C<br>Pour le GS Fromont politzer : 2 187 240 € T.T.C<br>Pour le GS Poulenc-Brassens : non chiffré | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | Ville | Poursuite du remplacement d'équipement thermiques pour le service espaces verts | | |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | | Poursuite du suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

### 4) Commune de La Verrière

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de La Verrière | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Rue Emile Dureuil<br>Avenue des Noës<br>Avenue de Monfort | Remplacement de vitrage au centre socioculturel Miquel<br>Changement de menuiserie mairie<br>Changement de menuiserie parc Cousteau | 2024 | 1888,91 €<br>504 €<br>958,80 € |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de La Verrière | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Quartier du bois de l'étang | Pour les chantiers en lien avec le NPNRU du quartier du bois de l'étang (notamment résidentialisation des 404 logements de SEQENS), l'ensemble de la circulation chantier n'empreinte pas l'avenue des Noës et l'avenue de la Gare afin de ne pas induire de nuisances bruyantes pour les habitants.<br>L'accès chantier présenté au Plan d'Installation de Chantier est imposé via la RN 10 (sortie La Verrière - bois de l'étang) et la RD 13. | 2025 | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | 2025 : achat véhicule hybride pour police municipale et deux véhicules électriques pour la flotte communale selon le respect de la réglementation nationale. | Septembre 2025 | Environ 60 000 € |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Avenue du Général Leclerc et avenue du Chemin vert | 2025 : Sollicitation de SQY qui est compétente sur le réseau viaire d'intérêt communautaire pour le prolongement des chaussées centrales à voie banalisée : avenue du Général Leclerc et avenue du Chemin vert | | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION ROUTIERE** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Avenue de la gare, avenue Général Leclerc, Rue Emile Dureuil | Limitation à 30 km/h au niveau des écoles et de la crèche | | |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Rue de la plaine | 2025 : aménagement de la rue de la Plaine visant à diminuer la vitesse de circulation : mise en œuvre d'encoches de stationnement. | Juin 2025 | Environ 10000 € |
| Autres actions | Commune | 2025 : Achat de deux radars pédagogiques avec panneaux photovoltaïques afin de pouvoir changer facilement de localisation | Juin 2025 | Environ 5000 € |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Commune | 2025 : Bouchage des nids de poule | 2025 | Environ 3000€ |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Autres actions de LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents) | Commune | 2025 : Mise en place d'un logiciel de gestion du parc automobile intégrant la notion d'éco-conduite | 2025 | Environ 15000 € |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FACADES** | | | | |
| Isolation de façades | Avenue du Général Leclerc | 2026 : Mise en place d'une isolation thermique par l'intérieur de la Maison de l'Enfance et de la Parentalité (MEP) | 2026 | Environ 65000 € |
| Changement des huisseries | Avenue des Noës et rue de la mare | 2025 : Changement d'une fenêtre de la mairie<br>2025 : changement des menuiseries du poste de la police municipale | 2025 | Environ 2000 €<br>Environ 24000 € |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | Commune | 2025 : Achat des équipements de protection individuelle pour les agents utilisant la balayeuse urbaine : casque de protection des oreilles | 2025 | Environ 100€ |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

### 5) Commune des Clayes-sous-Bois

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune des Clayes-sous-Bois | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Toute la ville sauf pour les zones industrielle de la ville (Gros Caillou, Des Dames, de l'Aqueduc , du Chêne Sorcier, Puits à Loup) | Arrêté d'Interdiction de circulation et de stationnement des poids Lourds de plus de 3,5 tonnes | 12/07/2013 | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | | Véhicule électrique plombier (2018), Véhicule propreté urbaine (2020), Véhicule sans permis électrique (2021), peintre (2024)<br>Scooter électrique : gardien de cimetière (2023)<br>Achat saleuse électrique | | 44 7789,63 € |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Commune | Plan marquage au sol pour des pistes cyclables | 2024 | 24 220 € |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION ROUTIERE** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Commune | Arrêté limite d'agglomération en ville à 50km/h sauf certaines zones (30 ou 20km/h) | | |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | | Plusieurs rues avec marquage stationnement en chicane :<br>avenue capucine, pervenche, parmentier, de la fôret, parmentier , bienfesance, la fayette, faisanderie, beauséjour... | | |
| Autres actions | | Radar pédagogique pour la vitesse (radar mobile) | | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | | Entretien / maintenance de la chuassée de la ville : nid de poules , trous…. | | |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Services espaces verts : souffleurs électriques, taille haies électriques, débrousailleuses et tronçonneuses électriques | | |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | | Par mail, téléphone ou réclamation papier | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune des Clayes-sous-Bois | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | | Nouveau véhicule pour le service communication | livraison courant 2025 | 38 087 € |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | | Plan marquage au sol pour des pistes cyclables | 49275€ entre 2025 et 2027 | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## 6) Commune de Magny-les-Hameaux

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Magny-les-Hameaux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Allée des Pommiers | Restriction aux véhicules à moteurs sauf Transport Scolaire et Véhicules de Services | | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | 1 seul véhicule électrique dans la flotte de la Ville (Véhicule Zoé) | | |
| Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters) | | Aide financière à l'acquisition de 4 vélos électriques pour les Agents communaux | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Véloscénie<br>Réalisation d'une voie verte à Buloyer<br>Une partie de la Rue de la Geneste - Hameau de Romainville en voie piétonne et cyclable | | | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | La vitesse de tous les véhicules circulant à l'intérieur de l'agglomération de Magny-les-Hameaux est limitée à 30 km/h (sauf exceptions comme la voie Jean Moulin à 70 km/h, quelques portions de la RD 195 ainsi qu'une vingtaine d'allés et sentes avec une limitation à 20 km/h) | | Depuis le 26 octobre 2022 | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Rue Hodebourg - Rue Ernest Chausson au Village - Impasse Jean Besson | | | |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Rue de la Chapelle –<br>Avenue d'Aigrefoin –<br>Rue des Ecoles Jean Baudin –<br>Prochainement : rue Racine | Mise en place de coussins lyonnais | | |

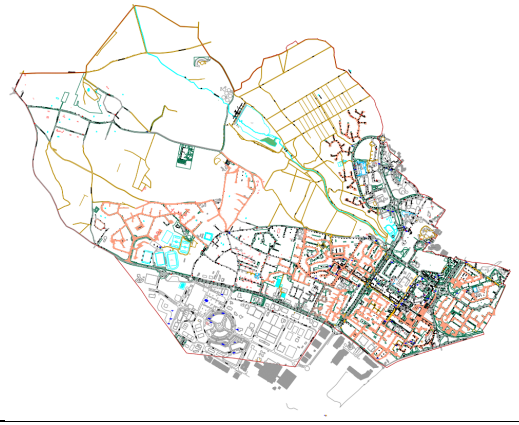
*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Changement de pavés pour des revêtements bitumineux | Parvis de l'Hôtel de Ville | Remplacement de dalle par de l'enrobé beige | Octobre 2024 | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Deux campagnes de rebouchage de nids de poules par an sur les voiries de gestion communale | | | |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Acquisition de matériels électriques moins bruyants dans le Service Espaces Verts | | |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | Recueil de nombreuses plaintes des habitants sur les nuisances sonores occasionnées par les avions (surtout les habitants du Village et de la Croix-aux-Buis) liées à l'aérodrome de Toussus-le-Noble | | | |

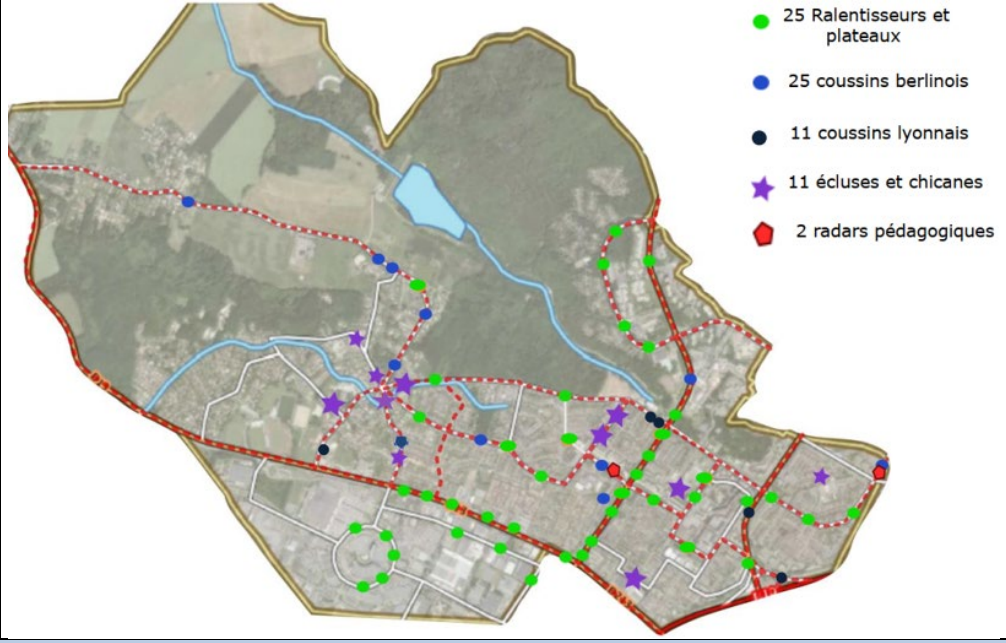
| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Magny-les-Hameaux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Centre Bourg | Rénovation à venir de l'école Corot-Samain | 2025 | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## 7) Commune de Maurepas

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Maurepas | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Accès interdit sur une partie de la commune aux plus de 3,5 Tonnes | | | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Achat de véhicules électriques | | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Développement d'un schéma cyclable sur des voies communales et intercommunales | | | |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Mise en place de zone 30 sur l'ensemble des voies secondaires de la commune  | | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | | | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Divers aménagements ont été réalisés, comme le montre la carte ci-dessous :<br>  | | |
| **Actions de LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT ROUTIER** | | | |
| Talus de terre et merlons | Mis en place le long de la RN10 | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

Aucune action à venir n'a été identifiée.

## 8) Commune de Montigny-le-Bretonneux

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Montigny-le-Bretonneux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | PPI 2014/20 et 2020/26 - Véhicules électriques | | 150 000 €/an |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Voiries de compétence communale | Programme 2014/20 et 2020/26 - Voirie et Pistes cyclables | | 700 000 € / an pour la voirie<br>550 000 € pour les pistes cyclables 2020-2026 |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Ville | Plan de circulation | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | | | | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Divers quartiers de la ville | Maintenance de la voirie | | 350 000 €/an |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FACADES** | | | | |
| Isolation de façades | PPI Patrimoine Bâti - Programmation 2014/2020 - Programmation 2020/2026 | | | 30 000 000 € |
| Changement des huisseries | | | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | | | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPETENCES TERRITORIALES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | Services communaux | Achat de matériels électriques EV et propreté | | 5 000 €/an |

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Montigny-le-Bretonneux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | PPI 2020/24 - Véhicules électriques | Fin et Future PPI mandat | 150 000 €/an |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Voiries de compétence communale | Programme 2020/26 - Voirie et Pistes cyclables | | 700 000€ / an pour la voirie<br>550 000€ pour pistes cyclables sur le mandat 2020-2026 |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION ROUTIERE** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | | Plan de circulation en vigueur | | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Avenue du Manet | PPI voirie | 2025 | 234 000 € |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Divers quartiers de la ville | Maintenance de la voirie | | 350 000 €/an |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Isolation de façades<br>Changement des huisseries<br>Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Complexe sportif<br>P. COUBERTIN<br>Crèche SEGUR | PPI Patrimoine Bâti - Programmation 2014/2020 - Programmation 2020/2026 | 2024-2027 | 10 000 000€ (COUBERTIN)<br>3 000 000€ (SEGUR) |

### 9) Commune de Plaisir

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Plaisir | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Depuis 2022, la Ville de Plaisir a entrepris un programme ambitieux de remplacement de ses véhicules diesel par des véhicules électriques. Cet engagement, qui représente un investissement de 250 000 € par an, permet de réduire significativement les bruits et l'empreinte carbone des services municipaux tout en améliorant la qualité de l'air et le confort sonore au sein de la ville. | 2020 - 2026 | 750 000 € TTC |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Commune | La ville de Plaisir élabore son projet d'itinéraires cyclables (le « Schéma ») : le document propose des préconisations d'aménagements et budgets associés, sur les voies communales et départementales, couvrant 22 995 mètres linéaires (soit 22,9 km). Le Schéma a été élaboré avec la société Adiatech. Le projet a été aussi présenté aux associations de la ville de Plaisir. | 2019 | 50 000 € TTC |
| Autres actions | Services communaux | Forfait Mobilités Durables<br><br>Pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, la Ville propose aux agents le Forfait mobilités durables. Il s'agit d'une prime de 200 euros non-imposable pour les agents qui covoiturent au quotidien ou qui se rendent au travail à vélo, en trottinette ou en utilisant des solutions alternatives. | 2022 | Pour un agent à temps complet, le montant de la prime s'élève actuellement à 200€ |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Autres actions | Services communaux | Achat de vélos électriques<br><br>La Ville de Plaisir a récemment effectué l'achat de 10 vélos électriques destinés à ses services. Cet investissement s'inscrit dans une démarche de promotion de la mobilité durable et vise à faciliter les déplacements professionnels des agents. Les vélos sont désormais disponibles pour être utilisés dans le cadre de leurs missions. | 2022 | 10 000 € TTC |
| | | La ville écrit un programme de déploiement des voies cyclables mission de maitrise d'œuvre pour la création de son aménagement cyclable et définit un programme des volets fonctionnels et techniques.<br>Objectif : concrétiser l'ensemble des aménagements cyclables entre 2023 et 2025. | 2026 | 790 000 € TTC |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Plusieurs quartiers | Réduction à 30km/h de certaines voies | 2022 | 5 000 € TTC |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | | Définition de périmètres en zone 30 , et ponctuellement de zones de rencontres (20) sur environ 7 km | 2026 | 25 000 € TTC |
| Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires | Quartier centre-ville | Transformation du carrefour Route de St Germain / Rue Geesthacht en giratoire | 2022 | Département |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | Plusieurs quartiers | Aménagements ponctuels réalisés sur le territoire, de 2014 à 2024, par la ville ou SQY (Boulevard Léon Blum, Avenue de Gaulle, Avenue Abel Guyet, etc.). | | |
| Autres actions | Quartier de la gare | Modification du sens de circulation et implantation de panneaux stop pour limiter la vitesse sur des axes droits et longs | 2021 | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Tous les quartiers | Mise en place d'un plan pluriannuel de réfection des voiries | 2026 | 900 000 € TTC / an |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Actions de LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT ROUTIER | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ecrans anti-bruit (y compris de faible hauteur) | | Mur anti-bruit le long de la RD30 suite à l'élargissement de la RD30 par le CD78 | 2021 | Département |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FACADES** | | | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Batiments publics | Programme général de rénovation des façades des bâtiments publics (école Saint-Exupéry / CTM / Gymnase Eyquem / etc.) | 2026 | 3 000 000 € TTC |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Acquisition de matériel d'entretien (débroussailleuses et désherbeuses) électriques.<br>Des critères environnementaux ont été intégrés dans les conditions d'attribution des marchés publics de travaux de la collectivité. | 2024 | 15 000 € TTC |
| **Actions de PRÉSERVATION ET D'AMÉLIORATION DE L'ENVIRONNEMENT SONORE** | | | | |
| Participation à des webinaires d'information sur les moyens d'améliorer et de préserver l'environnement sonore | Services communaux | Participation à des webinaires dédiés Mobilités durables (CEREMA) | 2023 | Gratuit |

| **Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Plaisir** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Poursuite du programme de remplacement de ses véhicules diesel par des véhicules électriques. Cet engagement représente un investissement de 250 000 € par an. | 2020-2026 | 500 000 € TTC |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Autre action | Services communaux | Forfait Mobilité Durable<br>Pour contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique, la Ville propose aux agents le Forfait mobilités durables. Il s'agit d'une prime de 200 euros non-imposable pour les agents qui covoiturent au quotidien ou qui se rendent au travail à vélo, en trottinette ou en utilisant des solutions alternatives. | 2025 - 2029 | Pour un agent à temps complet, le montant de la prime s'élève actuellement à 200€ |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Acquisition de matériel d'entretien (débroussailleuses, désherbeuses) électriques,<br>critères environnementaux insérés dans les conditions d'attribution des marchés publics de travaux de la collectivité | 2024 - 2029 | |

### 10) Commune de Trappes

| **Commune : Trappes** | |
|---|---|
| Domaine d'action | Intitulé et description de l'action |
| Planification urbaine | Aménagement du quartier de la gare en cours d'études<br>Charte construction et aménagement durable avec prise en compte des enjeux phoniques |
| Déplacements | Plan de mobilités douces – 350 000 €/an<br>Opération 1 vélo 1 collégien<br>Installation de box vélos |
| Aménagement des infrastructures | Enfouissement de la RN10 et pose de la dalle (MOA DIRIF)<br>Nouvelle extension des zones 30<br>Etude centre-ville et pôle gare sur les mobilités<br>Mise en place de ralentisseurs<br>Aménagements anti rodéso-motos |
| Sensibilisation<br>Communication<br>Concertation | Premières expérimentations 2025-2026 de rues aux écoles |
| Procédure réglementaire | Participation au PLUIH/PADD avec contributions thématiques |
| Espace naturel aménagé | Cour Oasis (2 par an)<br>Mail Ambroise Paré<br>Parc Camus |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## 11) Commune de Villepreux

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Villepreux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Les poids lourds sont interdits sur la commune depuis plus de 20 ans (sauf livraisons). | | | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | 1 à 2 véhicules / an : achat d'un véhicule en 2024 (ZOE) | 2024 | 22 000 € |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Commune | Plan vélo (depuis 2020 jusqu'en 2025) : création de marquage, bordures et plots avec abris vélo et arceaux | 2020 - 2024 | 100 000 € |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | | 30km/heure sur toute la Ville | 2014 | |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | | La ville étant limitée à 30 sur tout son territoire, pas de zone prévue | | |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | | Dans le cadre du bail voierie | | |
| **Actions de LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT ROUTIER** | | | | |
| Ecrans anti-bruit (y compris de faible hauteur) | RD98 | | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FACADES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Isolation de façades | Ecoles Marie Curie et Jean Rostand | | 2024-2025 | 400 000 € |
| Changement des huisseries | Ecoles Marie Curie et Jean Rostand | | 2024-2025 | 400 000 € |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Maison des Arts Jacques Gilet et vestiaires du Pôle Sportif | Réhabilitation | 2023-2024 | 4 502 000 € |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPETENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Politique d'achat de matériel et d'équipement peu bruyants (entretien de la voirie, des espaces verts, collecte de déchets, etc.) | | Achat de matériel électrique pour les espaces verts en cours | | |

| Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Villepreux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | Poursuite politique d'achat d'un à deux véhicule électrique / an d'ici 2026 | Jusqu'en 2026 | |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | | Poursuite du plan vélo courant 2025 | | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FACADES** | | | | |
| Isolation de façades | Écoles du Prieuré et du Val Joyeux | | | |
| Changement des huisseries | Hôtel de Ville | | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Réfection des offices du Clos Crozatier, Hôtel de Ville | | | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## 12) Commune de Voisins-le-Bretonneux

| Actions réalisées au cours des 10 dernières années (depuis 2014) ou en cours sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Voisins-le-Bretonneux | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action réalisée (depuis 2014)** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, véhicules diesel) | Voisins le Bretonneux : quartiers Centre-Village et Grande-Île | Prise de deux arrêtés municipaux interdisant sur certaines voies des quartiers Centre-Village et Grande-Île à Voisins, la circulation des véhicules de + de 3,5 tonnes | | |
| Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres…) | | Convention avec Tiers mobility sur la mise à disposition de stations électriques en libre-service | | |
| Renouvellement des flottes de véhicules des services des collectivités en hybrides/électriques | Services communaux | 2 Renault Zoé, 10 Renault Kangoo, 1 Peugeot 208, 2 Renault Twingo, 1 ligier Pulse 4, 2 Goupil G4, 1 fiat 500 (livrée novembre 2024 environ) | -Zoé 13685€ février 2014<br>-Zoé 22935€ juillet 2021<br>-208 26200€ novembre 2022<br>-Twingo 23930€ juillet 2023<br>-Twingo 23930€ juillet 2023<br>-Pulse 4 30858€ avril 2015<br>-Goupil G4 31610€ octobre 2019<br>-Goupil G4 35925€ avril 2023<br>-Kangoo octobre 2020 24840€<br>-Kangoo janvier 2022 25105€<br>-Kangoo juillet 2019 14900€<br>-Kangoo juillet 2019 17600€<br>-Kangoo novembre 2020 33000€<br>-Kangoo septembre 2020 23860€<br>-Kangoo août 2020 29840€<br>-Kangoo février 2014 18608€<br>-Kangoo octobre 2020 27440€<br>-Kangoo novembre 2021 25105€<br>-Fiat 500 28613€ novembre 2024 | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | Chemin des ruelles | Dans le cadre du schéma directeur cyclable, la Ville et SQY ont rénové / créé de nouvelles continuités cyclables.<br>La ville a ainsi créé une voie verte au niveau du Chemin des ruelles (création de 130 mètres linéaires) | 2022 | 78 150 € TTC |
| | RD36 – RD91 | Réfection continuité cyclables et transformation en voies vertes | 2022 - 2023 | Pilotés par SQY |
| | Avenue du Grand Pré | Création d'une piste cyclable bidirectionnelle avenue du Grand Pré | 2023 | Piloté par SQY |
| Autres actions | RD36 – RD91 | Requalification des carrefours de la RD91/RD36 piloté par l'EPI 78/92 en 2023 afin de fluidifier le trafic sur les RD et ainsi alléger la circulation en centre-ville (et les nuisances sonores associées). | 2023 | 2 200 000 € (financés par l'EPI 78-92) |
| **Actions sur les VITESSES DE CIRCULATION** | | | | |
| Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h…) | Commune | Homogénéisation/harmonisation des vitesses en lien avec le service de la Police municipale | 2024 | 6 000 € |
| Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre | Rue de la Mérantaise | Création d'une zone de rencontre rue de la Mérantaise par SQY | 2021 | Piloté par SQY |
| Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés… décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes…) | RD91/Avenue du Plan de l'Église | Création d'un plateau RD91/Avenue du Plan de l'Eglise | 2023 | Piloté par l'EPI/CD78 |
| | RD36/Avenue de la Pyramide | Création d'un plateau RD 36/ avenue de la pyramide | 2023 | Piloté par l'EPI/CD78 |
| | Rue Henri Matisse | Création d'une écluse visant à prioriser les fluxs de circulation - rue Henri Matisse | 2022 | 5 536 € TTC |
| | Rue de la Remise | Création d'une écluse visant à prioriser les fluxs de circulation (phase test) | 2024 | |
| | Rue Blaise Pascal | Réfection de la voie et création de coussins | 2019 | 151 500 € TTC |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Changement de pavés pour des revêtements bitumineux | RD91 | Retrait pavés giratoire du Saut du Loup | 2023 | Piloté par l'EPI/CD78 |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | Commune | Entretien annuel courant | Chaque année | 85 000 € TTC |
| Mise en place de revêtements acoustiques | RD36 – RD91 | Travaux de réaménagement des carrefours RD 91 et RD 36 par l'EPI | 2023 | |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES** | | | | |
| Changement des huisseries | GS du Lac et GS de la Grande Ile | Remplacement des huisseries du GS du LAC en 2018<br>Remplacement de la moitié des huisseries GS de la Grande Ile 2019 | 2018 - 2019 | |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | GS des Pépinières<br>GS du Las | Travaux d'isolation des halls et préau dans deux groupes scolaires afin de réduire les volumes pour tendre vers le décret tertiaire et réduire le bruit pour les enfants, | 2023 - 2024 | 200 000 € |
| **Actions de LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES RELEVANT DES COMPÉTENCES TERRITORIALES** | | | | |
| Recueil et traitements des plaintes des riverains | | Via l'application de la ville | | |

| **Actions prévues lors des 5 prochaines années (jusqu'en 2029) sur les infrastructures en gestion communale<br>Gestionnaire : Commune de Voisins-le-Bretonneux** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Actions de MAITRISE DU TRAFIC ROUTIER** | | | | |
| **Type d'action** | **Échelle de l'action / Localisation / Nom de la voie** | **Action à réaliser** | **Calendrier de réalisation** | **Coût de l'action** |
| Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, voies piétonnes, etc.) | | Continuités dans la mise en œuvre du schéma directeur cyclable par SQY :<br>Exemple : création d'une voie verte avenue du plan de l'église | | Piloté par SQY |
| **Actions sur les REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE** | | | | |
| Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage…) | | Entretien courant | 2025 et plus | 85 000 € |
| **Opérations de TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FACADES** | | | | |
| Rénovation du patrimoine de la collectivité (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.) | Hôtel de Ville et son annexe | Rénovation énergétique de l'Hôtel de Ville et de son annexe: Réfection de l'étanchéité et de l'isolation des toitures terrasses, mise en place d'une isolation dans les faux plafonds, remplacement des huisseries existantes par des volumes verriers solaires, rénovation de la toiture de l'annexe et mise en place d'une isolation dans les combles, remplacement des huisseries, isolation des murs par l'intérieur | 2025 - 2026 | 1 800 000 € |
| Changement des huisseries | GS Grande Île | Remplacement des huisseries de l'école de la Grand Ile | 2025 | 350 000 € |

*Ces tableaux sont restitués tels qu'ils ont été transmis à SQY par les communes.*

## 2. Actions sur le bruit ferré

Les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire national sont élaborés par les services de l'Etat (DDT) sous l'autorité du Préfet de département (décret n°2006-361, circulaire du 07 juin 2007 et instruction du 23 juillet 2008).

Afin de compléter la liste des secteurs à enjeux identifiés gérés par SNCF Réseau ainsi que la liste des PNB ferrés établis dans le cadre des observatoires du bruit des transports terrestres, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a envoyé le 4 octobre 2024 un courrier demandant :

- La liste des PNB (Points Noirs du Bruit) ferrés
- Les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années
- Les actions prévues dans les cinq prochaines années.

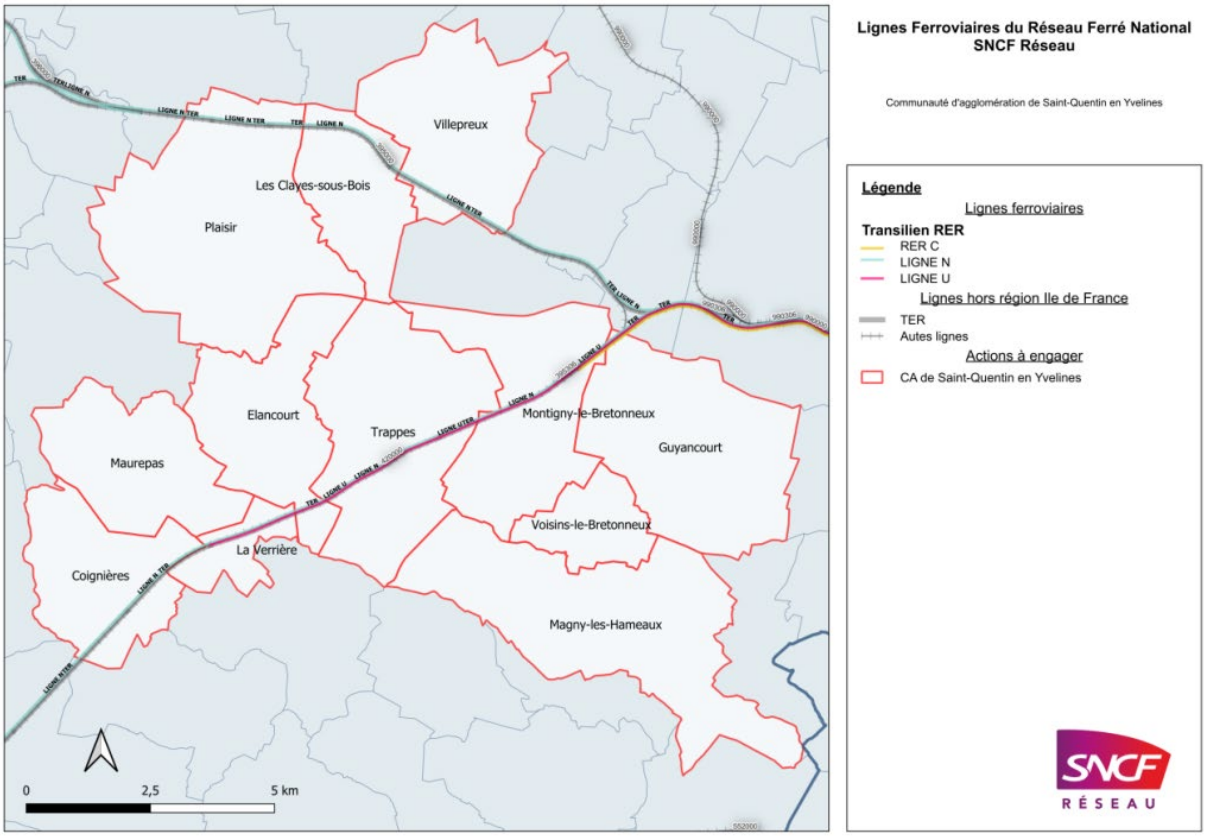
En réponse à ce courrier, SNCF réseau a fourni une contribution détaillée sur la liste des Points Noirs du Bruit ferrés, concernant les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et les actions prévues dans les cinq prochaines années qui sont intégrées dans les tableaux suivants.

### *a. Infrastructures ferroviaires concernées sur la Communauté d'Agglomération de SQY*

Le PPBE relatif aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département sont les lignes ferroviaires suivantes :

- la ligne 395000 : Ligne de St-Cyr à Surdon ;
- la ligne 395306 : Raccordement de Saint-Cyr ;
- la ligne 420000 : Ligne de Paris-Montparnasse à Brest.

| Infrastructure | Point de départ | Point d'arrivée | Longueur (km) | Gestionnaire |
|---|---|---|---|---|
| 395000 | 25+607 | 32+570 | 6.963 | SNCF Réseau |
| 395306 | 0+900 | 2+980 | 2.08 | SNCF Réseau |
| 420000 | 22+820 | 35+710 | 12.890 | SNCF Réseau |




### *b. Actions, travaux et études réalisés au cours des dix dernières années*

**Travaux de renouvellement de voie :**

Des travaux de renouvellement de voies ont eu lieu sur la CA Saint Quentin en Yvelines depuis 2014 :

| Numéro de Ligne | Longueur de voies renouvelées (Km) | Longueur totale de voies dans la CA |
|---|---|---|
| 395000 | 0.539 | 14.96 |
| 395306 | 1.684 | 4.145 |
| 420000 | 18.154 | 50.011 |

**Renouvellement du matériel roulant :**

Sur les dix dernières années, les renouvellements de matériels roulants suivants ont eu lieu :

- RER C : Le matériel roulant actuel est le Z2N (automotrice électrique à deux niveaux). Le renouvellement du matériel roulant actuel est prévu pour 2028/2030.
- Ligne N : Depuis novembre 2022, la totalité des anciennes voitures banlieue (VB2N) ont été remplacées par des trains Regio2N plus silencieux.

- TER et Intercités : Les programmes de renouvellement des matériels roulants diffèrent selon les axes et les régions. Les TER et Intercité de type Corail sont progressivement remplacés par des trains Regio2N et Regiolis plus silencieux.

**Mise à jour des cartographies du bruit**

Une mise à jour des cartographies du bruit a été réalisée dans le cadre de la directive européenne 2002/49. SNCF Réseau a fourni l'ensemble des entrants nécessaires pour l'élaboration des cartes de quatrième échéance.

Globalement, la comparaison des Cartes de Bruit Stratégiques d'échéance 4 avec celles réalisées pour l'échéance 3 montre une diminution significative de la population et du nombre d'établissements exposés à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs seuils.

Cette diminution est à interpréter au regard de l'évolution récente de la méthodologie de calcul de propagation du bruit dans l'environnement, ainsi que de l'évolution des bases de données de population associées.

**Mise à jour du classement des voies**

Pour le département des Yvelines, les premiers arrêtés préfectoraux en vigueur avaient été pris entre 2000 et 2003, selon les communes.
Depuis le premier classement sonore, le réseau ferré de la région Ile-de-France a connu plusieurs évolutions :

- Création ou modernisation de lignes ;
- Évolution de vitesse sur certaines lignes ;
- Évolution des dessertes et des volumes de trafic ;
- Évolution des types de circulation, notamment la part du fret dans les flux de circulation, mais aussi le renouvellement de certains matériels roulants (Intercité, TER, Transilien…) qui s'avèrent de moins en moins bruyants compte tenu des évolutions technologiques.

Toutes ces évolutions ont eu un impact sur les niveaux sonores générés par les circulations. Une mise à jour du classement des voies a été engagée par SNCF R en 2018, et proposée à la DDT du département 78. Ce nouveau classement s'applique à l'ensemble des lignes circulées par plus de 45 trains quotidiens, et s'appuie sur un travail global de recompilation des hypothèses de trafic. Le nouvel arrêté de classement sonore (Arrêté préfectoral n°78-2021-06-15-00004) a été pris par le préfet des Yvelines le 15 juin 2021.

**Réalisation d'études acoustiques (en dehors des projets de développement du réseau)**

- Le programme ADEME :

Le programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades est spécifique à la région Ile de France. Les études et les travaux ont été financés à 80% par l'ADEME et 20% par SNCF Réseau. Ce programme a permis de réduire le bruit à l'intérieur des logements impactés dans un délai relativement court (contrairement à la construction de murs antibruit qui nécessitent des études longues) sans contributions financières des collectivités locales (circulaire du 25 mai 2004 concernant le financement des opérations de murs antibruit). Le montant du programme s'est élevé à 9,9M€ (études et travaux).

Le programme de résorption des PNBf 2017-2020 par isolation acoustique des façades s'est concentré en priorité sur :

- Les communes pilotes pour poursuivre les démarches déjà engagées auprès d'elles dans le passé ;
- Les communes les plus impactées par le bruit ferroviaire en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité.

Les communes concernées dans la CA Saint-Quentin en Yvelines sont les suivantes :

- Les Clayes-sous-bois ;
- Trappes

Le décompte de PNBf issu de ces études est le suivant :

| Commune | PNB maison | PNB collectif | PNB équipement | Total PNB |
|---|---|---|---|---|
| LES CLAYES-SOUS-BOIS | 14 | 0 | 0 | 14 |
| TRAPPES | 0 | 0 | 0 | 0 |

**Réalisation de protections acoustiques**

- Isolations acoustiques des façades :

Dans le contexte du programme ADEME, des isolations acoustiques de façades ont été réalisées à Saint Quentin en Yvelines :

| Commune | Nombre de diagnostiques mixtes réalisés | Nombre de dossiers (logements) avec travaux réalisés | Nombre de logements suffisamment protégés (pas de travaux à réaliser) |
|---|---|---|---|
| LES CLAYES-SOUS-BOIS | 6 | 2 | 1 |

### *c. Travaux et études en cours ou programmés dans les 5 années à venir*

**Travaux de renouvellement de voie :**

Les efforts investis pour renouveler l'infrastructure ferroviaire en Ile-de-France vont se poursuivre dans les années à venir. Des travaux de renouvellement de voie sont donc prévus dans le département des Yvelines, cependant il n'est à ce jour pas possible d'indiquer les linéaires précis concernés.

**Renouvellement du matériel roulant :**

Les renouvellements en cours ou annoncés sont indiqués dans le paragraphe ci-avant.

**Réalisation d'études acoustiques (en dehors des projets de développement du réseau) :**

SNCF Réseau a initié en Ile-de-France une démarche de recherche de financements avec ses partenaires (financeurs Etat, Région Ile de France et SNCF Réseau au titre du Plan du relance). L'objectif est la signature de conventions de financement pour réaliser des études acoustiques en phase d'émergence et actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire sur le périmètre des Communautés d'agglomération qui n'aurait pas encore été concernées par ces actions.

Une convention de financement relative aux études acoustiques en phase d'émergence, pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) sur le périmètre de la communauté d'agglomérations Saint Quentin en Yvelines a été signée en 2024 (financeurs Etat, Région Ile de France et SNCF Réseau au titre du Plan du relance).

Les communes concernées sont les suivantes :

- Plaisir
- La Verrière
- Guyancourt
- Villepreux
- Coignières

**Réalisation de protections acoustiques :**

Sur la base des résultats des études acoustiques, SNCF Réseau pilotera la résorption des PNBf identifiés dans la limite des financements disponibles et des participations des collectivités locales concernées, durant la période de validité du PPBE (2024 – 2028).

## 3. Actions sur le bruit aérien

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines n'héberge aucun aéroport ni aérodrome mais est concerné par les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) des aérodromes de :

- Paris-Saclay-Versailles (anciennement appelé Toussus-le-Noble), approuvé par arrêté inter-préfectoral le 3 juillet 1985.
- Chavenay, approuvé par arrêté inter-préfectoral le 17 janvier 2022.

Les nuisances provoquées par ces aérodromes situés à proximité de la Communauté d'Agglomération seront surveillées avec attention.

De plus, les mesures acoustiques effectuées régulièrement par Bruitparif seront examinées avec soin.

# IV. Plan d'actions

Afin d'apporter des solutions aux endroits fortement exposés au bruit, d'améliorer la qualité de l'environnement sonore, et de préserver les potentiels espaces calmes, un projet de plan d'action 2024-2029 a été élaboré.

SQY veillera à ce que ce plan d'actions soit cohérent avec les différents documents de planification établis par ailleurs par la Communauté d'Agglomération et/ou ses communes, tout particulièrement :

- Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUi-H), actuellement en cours d'élaboration, prescrit par délibération du Conseil Communautaire en date du 13 avril 2023 ;
- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 2021-2026 approuvé en Conseil Communautaire du 27 mai 2021, notamment à l'occasion de sa prochaine révision mi-2027.

Le plan d'actions de la Communauté d'Agglomération est structuré autour des cinq axes suivants :

- Axe 1 : Réduire le bruit à la source
- Axe 2 : Poursuivre la définition et préserver les zones calmes
- Axe 3 : Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine
- Axe 4 : Mettre en place une « Cellule bruit »
- Axe 5 : Sensibiliser et informer sur le bruit

L'échéance de réalisation de ces actions (listées ci-après) est de 5 ans, c'est-à-dire pour la durée du PPBE et jusqu'à sa révision éventuelle (rappelons que l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement).

## 1. Détail des actions portées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le plan d'actions de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines se décline en cinq axes.

| **Axe 1 : Réduire le bruit à la source** |
|---|
| Anticiper les impacts acoustiques des projets à venir portés par la Communauté d'Agglomération (nouveaux quartiers, ZAC, aménagements…) en mandatant des bureaux d'études acoustiques pour réaliser des études spécifiques pour les projets pilotés par SQY dans le cadre des études d'impact réglementaires, conformément au R.122-3 du Code de l'Environnement. |
| Organiser l'offre en circulations alternatives à l'usage de véhicules routiers individuels :<br>- Continuer à développer et améliorer l'offre de transports collectifs sur le territoire ainsi que par l'expérimentation d'une nouvelle navette autonome ;<br>- Poursuivre le Schéma Directeur Cyclable (SDC) en réalisant 175 km de liaisons cyclables entre 2023 et 2031 ; |

| |
|---|
| - Développer des alternatives à l'autosolisme en déployant trois lignes de covoiturage dont certains arrêts sur le territoire, en lien avec le Département et IDFM ;<br>- Mettre en œuvre un service d'autopartage en boucle sur le territoire ;<br>- Poursuivre la mise en place de trottinettes électriques en libre-service sur l'ensemble du territoire et ajout d'une flotte de vélos à assistance électrique. |
| Favoriser l'électrification des mobilités sur le territoire :<br>- Poursuivre le développement des Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques (IRVE) sur le territoire et du service « StartSQY » ;<br>- Renouveler la flotte de véhicules des services communautaires par l'acquisition de véhicules hybrides ou électriques.<br>- Poursuivre le renouvellement du matériel roulant circulant sur les différents réseaux de bus desservant SQY. |
| Requalifier plusieurs voies structurantes du territoire, à l'origine de nuisances sonores importantes : place Pompidou et avenue du Centre à Montigny-le-Bretonneux, situés dans une zone à enjeux prioritaire, boulevard Miserey à Maurepas, avenue de Saint-Germain aux Clayes-sous-Bois, rue Pierre Curie à Plaisir ainsi que la rue Hennequin et les avenues G. Politzer et E. Fermi à Trappes-Élancourt avec des aménagements favorisant les modes actifs. |
| Poursuivre le suivi des campagnes de mesure à Magny-les-Hameaux pour objectiver les nuisances sonores liées à l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles réalisées par BruitParif.<br>Les données hebdomadaires sont accessibles depuis le site **https://rumeur.bruitparif.fr/main** à la station « 78114-MAGNY-LES-HAMEAUX-LEDOUX ». |
| Suivre les décisions de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles en lien avec l'impact des activités aéronautiques sur le bruit et y les intérêts des administrés affectés par les services de l'aérodrome. |
| Suivre les décisions concernant les plans de prévention du bruit de la SNCF, du Département, de la Région et de tout autre gestionnaire du territoire afin d'intégrer les intérêts et points de vigilance concernant le territoire de l'agglomération. |

| **ACTION 2 : Poursuivre la définition et préserver les zones calmes** |
|---|
| Analyser les données acoustiques existantes sur le territoire, y compris les cartes de bruit, les mesures de niveaux sonores, les études d'impact acoustique, etc. afin d'identifier les zones calmes, où les niveaux de bruit sont bas. |
| Définir des critères de classification des zones calmes sur la base de l'analyse précédente incluant par exemple les niveaux de bruit ambiants, la densité du trafic, la présence d'espaces verts, la distance par rapport aux sources de bruit, etc. |
| Produire une cartographie des zones calmes mettant en évidence les zones identifiées conformément aux critères définis. |
| Valoriser ces zones calmes en les diffusant auprès des parties prenantes concernées afin de promouvoir leur rôle et leur importance dans la planification urbaine et l'aménagement du territoire, s'accompagnant éventuellement de mesures visant à améliorer l'accessibilité, la sécurité, la convivialité et la fonctionnalité de ces espaces, tout en préservant leur tranquillité. |

| |
|---|
| Traduire réglementairement des principes de préservation de ces zones calmes dans les documents d'urbanisme et autres réglementations locales afin d'assurer une protection efficace de ces zones. |

| **ACTION 3 : Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine** |
|---|
| Amplifier la prise en compte de l'environnement sonore dans les documents d'urbanisme, tout particulièrement le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) en cours d'élaboration. |
| Tenir compte des enjeux sonores par l'adoption de prescriptions spécifiques visant à limiter les nuisances dans les projets de construction et d'aménagement urbain, notamment au sein des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et pour les secteurs à enjeux prioritaires. |
| Intégrer la dimension sonore dans le futur Plan Local des Mobilités (PLM) de SQY en prenant en compte les enjeux liés au bruit dans la gestion de la circulation routière, l'aménagement des voiries, la promotion des modes de déplacements doux, etc. |

| **ACTION 4 : Mettre en place une « Cellule bruit »** |
|---|
| Mettre en place une organisation interne dédiée au bruit : la « Cellule bruit » |
| Prendre en charge la réponse aux sollicitations des riverains à travers l'outil PEP's par la « Cellule bruit » |
| Objectiver les demandes par des mesures ponctuelles (confirmation des CSB, renouvellement d'espaces publics, projets urbains, etc…) selon les arbitrages budgétaires |

| **ACTION 5 : Sensibiliser et informer sur le bruit** |
|---|
| Relayer sur le site internet de la Communauté d'Agglomération l'outil de visualisation des cartes de bruit ainsi que les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées par BruitParif sur le territoire, à savoir respectivement l'outil carto.bruitparif.fr et rumeur.bruitparif.fr, afin de les diffuser auprès des administrés et des partenaires. |
| Fiabiliser le diagnostic réalisé des prochaines cartes stratégiques de bruit en communiquant à BruitParif les données existantes de trafics, de gestion, de niveaux sonores et de vitesse sur les axes routiers de l'agglomération. |
| Mettre à jour les données présentées sur le site internet de la Communauté d'Agglomération, en fonction de la disponibilité des Cartes Stratégiques de Bruit (CSB), pour refléter les évolutions des niveaux de bruit sur le territoire. |
| Poursuivre le partenariat avec BruitParif en maintenant l'adhésion de SQY à l'association, permettant d'accéder à la fois à son ingénierie, son expertise, ses services et ses données. |
| Participer aux évènements, réunions et instances organisés par BruitParif, comme des ateliers thématiques ou des groupes de travail, et relayer ses travaux auprès des acteurs du territoire, selon les sujets abordés afin d'encourager une meilleure prise de conscience des problématiques liées au bruit et favoriser l'implication des parties prenantes dans les efforts de gestion et de prévention du bruit. |

# Annexes

## Glossaire et lexique des abréviations

- **Bruit aérien**

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
ADP : Aéroports de Paris
CCE : Commission Consultative de l'Environnement
DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
PEB : Plan d'exposition au Bruit
PGS : Plan de Gêne Sonore
TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

- **Bruit routier**

2RM : véhicules deux-roues motorisés
DiRIf : Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France
DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
DRIEAT : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports
DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
TCSP : Transport en Commun en Site Propre

- **Cartographie du bruit**

CBS (ou CSB) : cartes stratégiques de bruit
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
DB A : décibel pondéré A, unité normalisée utilisée en acoustique de l'environnement, pour tenir compte des différences de sensibilité de l'oreille humaine à la gamme de fréquence d'un bruit (un son grave est par exemple perçu moins fort qu'un son médium ou aigu).
GITT : Grandes Infrastructures de Transport Terrestre : infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de passages de véhicules par an et infrastructures ferroviaires supportant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an.
ICPE A : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Autorisation
ICPE E : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Enregistrement
Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous
PlaMADE : Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental, nouvel outil développé par le Cerema pour accompagner les acteurs dans l'élaboration des cartes de 4$^{ème}$ échéance.

- **Indicateurs Lden et Ln**

Le niveau sonore sur une carte de bruit est représenté à partir d'indicateurs réglementaires : le "Ln" (Level night) et le "Lden" (Level day-evening-night) qui sont des indicateurs harmonisés à l'échelle européenne.

Le Ln est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h).

Le Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la

nuit par rapport au jour. Les niveaux sonores sont évalués en décibels "pondérés A", dB(A), et moyennés sur une année de référence.

- **Les recommandations de l'OMS**

Dans son rapport d'octobre 2018, l'OMS recommande fortement, pour protéger la santé des populations, de réduire l'exposition au bruit des transports aux niveaux recommandés suivants en fonction de la source de bruit :

| Niveaux recommandés en dBA | Lden | Ln |
|---|---|---|
| Bruit routier | 53 | 45 |
| Bruit ferré | 54 | 44 |
| Bruit aérien | 45 | 40 |

*Recommandations de l'OMS pour protéger la santé des populations. Source : OMS, octobre 2018*

Les recommandations de l'OMS doivent ainsi être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations.

- **Les valeurs limites réglementaires**

La France a adopté des valeurs limites réglementaires dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2002/49/CE.

Une valeur limite est définie comme *« une valeur de Lden ou Lnight (Ln) et, le cas échéant, de Lday et de Levening, déterminée par l'Etat membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit ; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations ; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement). »*

Les valeurs limites fixées par la France en application de la directive européenne sont mentionnées dans le décret du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Pour les sources de transport, elles sont les suivantes :

| Valeurs limites en dBA | Lden | Ln |
|---|---|---|
| Bruit routier | 68 | 62 |
| Bruit ferré<br><br>Voies conventionnelles | 73 | 65 |

| | | |
|---|---|---|
| Lignes à Grande Vitesse | 68 | 62 |
| Bruit aérien | 55 | 50 |

*Valeurs limites prises par la France pour le bruit des transports en application de la directive européenne 2002/49/CE*

- **Les courbes dose-réponse de l'OMS**

Sur la base d'une large revue de la littérature scientifique, l'OMS, en octobre 2018, a considéré comme robustes et avérées les relations dose-réponse entre les niveaux d'exposition au bruit des populations et le taux de personnes qui se déclarent fortement gênées (HA Highly Annoyed) ou fortement perturbées dans leur sommeil (HSD Highly Sleep Disturbed).

D'autres effets sanitaires du bruit sont considérés comme critiques par l'OMS. Il s'agit notamment des risques cardiovasculaires (maladies cardiaques ischémiques, hypertension, infarctus du myocarde) et des difficultés d'apprentissage. Toutefois, l'OMS a considéré qu'il n'existait pas encore pour ces effets de courbes dose-réponse suffisamment solides pour les trois sources de bruit des transports en parallèle. Ainsi, l'OMS a établi une courbe dose-réponse pour les cardiopathies ischémiques en lien avec le bruit routier mais pas pour les autres sources de bruit. Quant aux difficultés d'apprentissage, les études disponibles ont principalement porté sur les enfants scolarisés soumis aux nuisances aéroportuaires. Les deux des effets les mieux documentés sont la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

- **Les impacts sanitaires**

Sur la base des connaissances des effets du bruit sur la santé, publiées par l'OMS en octobre 2018[1] et en utilisant la méthodologie préconisée par l'OMS de quantification des années de vie en bonne santé perdue (DALY – Disability Adjusted Life Years)[2], des cartes d'impacts sanitaires ont été produites à l'échelle du territoire.

- **Point Noir de Bruit**

PNB : un PNB est un bâtiment sensible respectant le critère d'antériorité et localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) dont les niveaux sonores en façade, résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transport terrestres du réseau routier ou ferroviaire dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites suivantes à savoir :

- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) le jour (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit routier
- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 73 dB(A) de jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit ferré

Bâtiment sensible : bâtiment à usage d'habitation ou établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Critère d'antériorité : sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de PNB les bâtiments sensibles suivants :

[1] *Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, October 2018.*

[2] *Burden of disease from environmental noise, WHO bureau for Europe, April 2011.*

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
    - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985.
    - Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2éme de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanismes opposables
    - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable
    - Mise en service de l'infrastructure
    - Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux susnommés.

On notera aussi que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.
PNBf : Point Noir de Bruit ferroviaire

- **Habitat, urbanisme et aménagement**

OIN : Une Opération d'Intérêt National est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme1. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN.
Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN.
La loi portant engagement national pour le logement, dite Borloo, adoptée en juillet 2006, vise à conférer le caractère d'« intérêt national » à des opérations de logements sociaux sur des terrains appartenant à l'État ou à ses établissements publics.

OPAH : Opération programmée d'amélioration de l'habitat. Elle s'inscrit dans une convention passée entre une commune, un EPCI, l'Etat, la Région et l'ANAH, pour réhabiliter ou requalifier un quartier bâti, à l'intérieur d'un périmètre précis.
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme (commune) / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (EPCI)
SCoT : Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (aménagement, mobilité, habitat, environnement…).
ZAC : Une Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme instituée par la loi d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 pour se substituer aux zones à urbaniser en priorité (ZUP), et modifiée à de nombreuses reprises depuis.

ZUS : Les Zones Urbaines Sensibles sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.
La loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention :

- Les zones urbaines sensibles (ZUS) ;
- Les zones de redynamisation urbaine (ZRU) ;
- Les zones franches urbaines (ZFU).

Les trois niveaux d'intervention ZUS, ZRU et ZFU, caractérisés par des dispositifs d'ordre fiscal et social d'importance croissante, visent à répondre à des degrés différents de difficultés rencontrées dans ces quartiers.
ZFU : Les Zones Franches Urbaines sont des quartiers de plus de 10 000 habitants, situés dans des zones dites sensibles ou défavorisées. Ils ont été définis à partir des critères suivants : taux de chômage ; proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme ; proportion de jeunes ; potentiel fiscal par habitant. Les entreprises implantées ou devant s'implanter dans ces quartiers bénéficient d'un dispositif complet d'exonérations de charges fiscales et sociales durant cinq ans.

- **Zones de protection de la nature**

ZNIEFF : Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional ;
ZICO : L'appellation Zone importante pour la conservation des oiseaux est donnée à la suite de l'application d'un ensemble de critères définis à un niveau international. Pour être classé comme ZICO, un site doit remplir au moins une des conditions suivantes : pouvoir être l'habitat d'une certaine population d'une espèce internationalement reconnue comme étant en danger ; être l'habitat d'un grand nombre ou d'une concentration d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux côtiers ou d'oiseaux de mer ; être l'habitat d'un grand nombre d'espèces au biotope restreint.
ZSC : Une zone spéciale de conservation est, en droit de l'Union européenne, un site naturel ou semi-naturel désigné par les États membres, qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exccommunesionnel qu'il abrite. Sur de tels sites, les États membres doivent prendre les mesures qui leur paraissent appropriées (réglementaires, contractuelles, administratif, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.
ZPPAUP : Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont élaborées à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France. Elle est créée et délimitée, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites. Elle peut être instituée autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite). Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale. Il devra donc y avoir un cahier des charges qui guidera les constructeurs et les Architectes des bâtiments de France.

- **Bruit Industriel**

Outre le bruit des transports, la directive européenne 2002/49/CE s'applique également aux activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A et E).

Sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, un recensement des établissements potentiellement bruyants a été établi sur la base des données recensés par l'état : (https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1 ; base des Installations Classées).

**Bruit industriel : rappel de la réglementation**

Le bruit généré par les installations classées fait l'objet d'un encadrement par deux arrêtés ministériels généraux réglementant les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :

- L'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique pour les installations autorisées ou modifiées après le 1er juillet 1997
- L'arrêté du 20 août 1995 s'applique pour les autres installations Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

En complément des valeurs limites, les niveaux d'émergence sont aussi réglementés par l'arrêté du 23 janvier 1997 :

| Niveau de bruit ambiant dans la zone d'émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement) | Emergence admissible | |
|---|---|---|
| | 7h-22h sauf dimanches et jours fériés | 22h-7h et dimanche et jours fériés |
| > 35 dB(A) et ≤ 45 dB(A) | 6 dB(A) | 4 dB(A) |
| > 45 dB(A) | 5 dB(A) | 3 dB(A) |
| | | |

Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les vérifications associées pour chaque établissement

# Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique sur le projet de PPBE 2024 - 2029

**Sommaire**


Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique sur le projet de PPBE 2024 - 2029 ..... 1

1. Contexte ..... 2
2. Modalités de la consultation ..... 2
3. Analyse statistique des contributions ..... 3
4. Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit ..... 5
5. Synthèse des contributions relatives au bruit routier ..... 42
6. Synthèse des contributions relatives au bruit aérien ..... 49
7. Synthèse des contributions relatives au bruit ferroviaire ..... 51
8. Signalement concernant un bruit d'activité ..... 51
9. Évolutions apportées au PPBE à la suite de la consultation ..... 53

Annexes ..... 54

Insertion dans la presse – Extrait Le Parisien du 1er octobre 2025 ..... 54

Avis de consultation du public ..... 55

## 1. Contexte

### *Le plan de prévention du bruit dans l'environnement*

L'arrêté du 14 avril 2017, établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du Code de l'environnement, donne à Saint-Quentin-en-Yvelines la responsabilité d'élaborer son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cette démarche, issue de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et de sa transposition dans le Code de l'environnement, a pour objectif la mise en œuvre coordonnée, par les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures de transport, d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores dues aux trafics routiers, aériens et ferroviaires ainsi qu'aux activités industrielles.

La participation du public à cette démarche est prévue par la tenue obligatoire d'une consultation publique de deux mois, au cours de laquelle le projet de PPBE est mis à disposition du public.

### *Les objectifs de la consultation du public*

L'objectif de la consultation sur le projet de PPBE est double :

- Présenter le projet aux habitants du territoire, et notamment les actions proposées par la collectivité pour diminuer l'exposition au bruit ;
- Permettre la participation du public en donnant à chacun la possibilité de s'exprimer ses commentaires sur le contenu du document et d'émettre des propositions.

Le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement prévoit qu'une « *note exposant les résultats de la consultation (…) et la suite qui leur a été donnée* » soit rédigée à l'issue de la consultation publique, et que la version définitive du PPBE intègre le cas échéant des éléments qui en sont issus.

Le présent bilan présente et analyse l'ensemble des contributions exprimées durant la consultation publique.

## 2. Modalités de la consultation

La consultation publique autour du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines s'est déroulée du 20 octobre au 22 décembre 2025.

### *Les canaux d'information du public*

Afin d'informer le public de la tenue de la consultation et de la manière d'y participer, plusieurs outils de communication ont été réalisés et diffusés, avec deux objectifs complémentaires :

- Annoncer la consultation et inciter à s'informer et à donner son avis ;
- Présenter le projet soumis à la consultation ;

### *Les outils suivants ont été utilisés pour annoncer la consultation :*

- Un avis administratif dans la presse locale, imposé par la réglementation, paru dans *Le Parisien* le 1er octobre 2025 ;
- Un affichage de la délibération portant organisation de ladite mise à disposition au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les mairies des douze communes membres pendant toute la durée de la consultation du public ;

- Un avis d'information affiché au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les mairies des douze communes membres pendant toute la durée de la consultation du public
- Une page dédiée sur le site de SQY donnant accès au document et indiquant toutes les informations utiles à la consultation : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/vivre-ici/environnement-transition-ecologique/prevention-bruit/

*Les supports d'expression mis à la disposition du public*

Le dossier complet de projet de PPBE était disponible en ligne :

- sur la page dédiée sur le site de SQY : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/vivre-ici/environnement-transition-ecologique/prevention-bruit/ ;
- sur le registre numérique à l'adresse : https://www.registre-numerique.fr/ppbe-communauteagglomeration-sqy.

Un exemplaire papier était également consultable au siège de l'agglomération - 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre, 78192 Trappes (du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h).

Les contributions pouvaient être exprimées par voie électronique sur le registre numérique susmentionné à l'adresse https://www.registre-numerique.fr/ppbe-communauteagglomeration-sqy ou par courrier adressé à Monsieur le Président de Saint-Quentin-en-Yvelines, à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines – Direction de l'Urbanisme et de la Prospective - 1, rue Eugène Hénaff – BP 10118 - 78192 Trappes Cedex.

Un registre papier était également ouvert à cet effet au siège de l'autorité compétente.

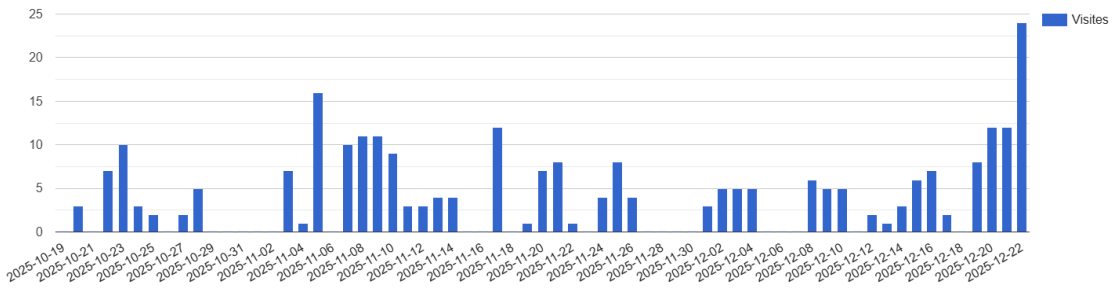
## 3. Analyse statistique des contributions

Au total, 18 observations ont été recueillies au cours des deux mois de consultation mise en place par Saint-Quentin-en-Yvelines.

Sur la période couvrant la mise à disposition du public, soit du 20 octobre au 22 décembre 2025, les statistiques de fréquentation ont été les suivantes :

- Sur le site de SQY, la page dédiée au PPBE a fait l'objet de :
  - 129 visites
  - 97 visiteurs
- Sur le registre numérique, ont été comptabilisés :
  - 126 visites
  - 60 visiteurs

Les visites se sont réparties comme suit au cours de la mise à disposition du public :



*Les contributeurs*

La totalité des contributeurs ont utilisé la voie électronique puisqu'aucun courrier n'a été reçu par voie postale. Aucune contribution n'a été consignée sur le registre papier mis à disposition à l'Hôtel d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

En termes d'éditeurs de ces contributions :

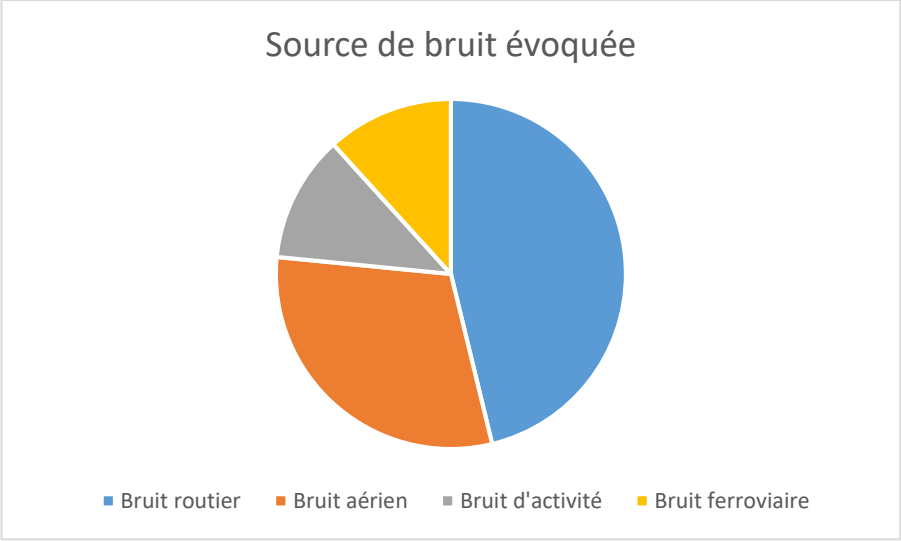
- 16 ont été rédigées par des particuliers ;
- 1 a été rédigée par une collectivité ;
- 1 a été rédigée par le Conseil de Développement de SQY (CODESQY), instance de démocratie participative ayant pour vocation d'apporter, par ses réflexions, un éclairage citoyen aux élus de l'intercommunalité sur les projets de territoire.

Les gestionnaires des infrastructures bruyantes concernés par ces contributions sont les suivants (certaines observations mentionnant plusieurs infrastructures de gestionnaires différents) :

- SQY : 8 observations ;
- L'État : 6 observations ;
- Le Conseil départemental des Yvelines : 4 observations ;
- La SNCF, la Société des Grands Projets, une activité privée et une commune : 1 observation chacun.

Parmi ces 18 contributions :

- 67% d'entre elles (soit 12 contributions) ont concerné le bruit routier,
- 44% (soit 8 contributions) le bruit aérien,
- 17% (soit 3 contributions) le bruit d'activité industrielle, professionnelle ou relatif aux équipements,
- 17% (soit 3 contributions) le bruit ferroviaire,
- 33% de ces observations (soit 6 contributions) concernent des situations de multi-exposition et donc plusieurs sources de bruit.




*Dans les tableaux ci-après, les contributions ont été numérotées selon leur ordre chronologique de dépôt sur le registre. Les contributions ont été restituées telles qu'elles ont été inscrites dans le registre.*

## 4. Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit

Six contributions ont traité de la multi-exposition.

Le détail des contributions concernant exclusivement la multi-exposition figure dans le tableau ci-dessous :

| N° | Ville(s) | Sujet | Infrastructure(s) concernée(s) | Gestionnaire | Éditeur | Observation | Réponse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | Bruit routier, aérien et équipements | Avenue des Prés | SQY | Particulier | Nuisances sonores les prés Montigny le Bretonneux - J'habite en face du groupe scolaire Péguy à Montigny (allée des épines). Les nuisances sonores dues à la circulation automobile avec proximité de grands axes routiers ne font qu'augmenter. Cet été il a été impossible de dormir la fenêtre ouverte et donc de rafraîchir le logement en période de canicule. Il serait temps de prendre des mesures drastiques et pourquoi pas de limiter la circulation de nuit ou tout du moins la vitesse des véhicules (ça se fait en Allemagne par exemple). Je vis dans un fond de rumeur incessante accompagnée par le bruit des trains - serait-il possible de demander aux conducteurs de s'abstenir de se klaxonner quand ils se croisent? Mais à tout prendre je préfère le bruit d'un train de fret que celui de la dizaine de camions qui | Selon les modélisations réalisées par BruitParif, l'allée des Épines est effectivement soumise à des nuisances sonores du trafic routier de l'avenue des Prés, toutefois située à une centaine de mètres, mais la modélisation fait apparaître que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire, y compris la nuit. Les niveaux sonores préconisées par l'OMS n'ont actuellement pas de valeur réglementaire. A travers le PPBE, la collectivité est soumise aux réglementations définies par la loi (article R.572-4 du Code de l'Environnement, valeurs définies à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | transportent la même quantité de marchandise. A ces bruits s'ajoutent l'été feux d'artifice et nuisances du vélodrome (quasiment chaque soir cet été, c'était insupportable et je ne suis pas la seule à m'en plaindre). Et les sirènes de police -par moments j'ai l'impression de vivre dans le bronx.<br><br>Dans le "projet" (je n'ai surtout vu qu'un état des lieux) j'aimerais que les niveaux de bruit acceptables s'alignent sur les préconisations de l'OMS et non sur celui des normes. J'espère que des solutions vont être trouvées pour permettre aux habitants de retrouver un sommeil serein - je me répète, surtout en période de canicule. | l'environnement) qui différent actuellement de celles de l'OMS.<br><br>Le projet de PPBE de SQY comporte un plan d'actions dans sa dernière partie, dont plusieurs visent à réduire le bruit à la source (axe n°1 du plan). |
| 6 | Non indiquée | Non spécifié | Non spécifié | Non spécifié | Particulier | Le bruit est de plus en plus important | N'appelle pas de réponse particulière |
| | | | | | | Contribution à la consultation publique sur le PPBE 2024-2029 - Madame, Monsieur, | Dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores, le gestionnaire de voie est |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | Bruit ferré et routier<br><br>*Extrait concerné : Bruit ferré* | Voie ferrée | SNCF | Particulier | Je me permets de vous faire part de mes observations et propositions dans le cadre de la consultation publique sur le PPBE dans l'Environnement 2024-2029 pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Résident de la commune de Montigny-le-Bretonneux, je souhaite attirer votre attention sur deux enjeux majeurs de nuisances sonores qui me semblent sous-estimés dans le document actuel :<br>1. Bruit ferroviaire : une exposition diffuse non prise en compte<br>Le diagnostic acoustique du PPBE souligne que 1658 habitants de l'agglomération sont exposés à des niveaux de bruit ferroviaire dépassant les valeurs limites réglementaires (Lden > 73 dB(A)), et que 19,6 % de la population est exposée à des niveaux supérieurs aux recommandations de l'OMS pour la période nocturne (Ln > 44 dB(A)).<br>Pourtant, aucune action | responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En la matière, les lignes ferrées relèvent de SNCF Réseau et les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire nationale sont élaborés par les services de l'État. Au sein de son PPBE, SQY fait état des actions mises en oeuvre ou prévues par le gestionnaire sur le territoire.<br>SNCF Réseau n'a pas identifié de Point Noir de Bruit ferroviaire (PNBf) sur la commune de Montigny-le-Bretonneux.<br>Deux critères cumulatifs sont nécessaires pour identifier un PNB :<br>1) un critère acoustique : le bâtiment doit avoir un niveau de bruit en façade en Laeq supérieur à 70dB(A) le jour ou supérieur à 65dB(A) la nuit ;<br>2) Un critère d'antériorité : le bâtiment doit avoir été construit sur la base d'un permis délivré avant 1978 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | spécifique n’est prévue pour atténuer les nuisances liées à la ligne ferroviaire traversant Montigny-le-Bretonneux, alors que cette infrastructure génère un bruit diffus et constant sur l’ensemble de la commune, notamment dans les quartiers proches des voies (ex. : secteur de la gare, avenue du Centre, Village etc.).<br>Constat :<br>La ligne N et la ligne U, ainsi que les circulations de fret, sont identifiées comme sources de nuisances dans le diagnostic (p. 42), mais aucune mesure n’est proposée pour réduire ces impacts, contrairement aux actions prévues pour le bruit routier.<br>Le document mentionne que SNCF Réseau réalise des mesures acoustiques pour identifier les Points Noirs du Bruit (PNBf), mais aucune échéance ou engagement concret n’est indiqué pour Montigny-le-Bretonneux.<br>Les nuisances sont | (date de publication de l'arrêté relatif à l'isolement des bâtiments d'habitation) ou, s'il est postérieur, avant la date de publication de l’acte décidant l’ouverture d’une enquête publique sur le projet d’infrastructure ou la date de mise à disposition du public de la décision ou de la délibération arrêtant le principe et les conditions de la réalisation du projet d’infrastructure (qui doit prévoir les emplacements réservés dans les documents d’urbanisme opposables) ou la date de l’inscription du projet d’infrastructure en emplacement réservé dans les documents d’urbanisme opposables ou la date de mise en service de l’infrastructure ou la date du premier arrêté de classement sonore de la voie concernée.<br>SQY s'engage néanmoins à transmettre aux gestionnaires concernés les contributions |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | particulièrement marquées la nuit, avec des perturbations du sommeil (311 DALY/an attribuées aux perturbations du sommeil pour l'ensemble de l'agglomération, p. 41), et des pics de bruit liés aux freins des trains et aux sifflets.<br>Propositions :<br>Étudier la mise en place de merlons ou d'écrans acoustiques le long des tronçons les plus bruyants, notamment près des zones résidentielles denses (ex. : quartier de la gare, avenue du Centre, avenue des Près).<br>Demander à SNCF Réseau de publier les résultats des mesures acoustiques pour Montigny-le-Bretonneux et d'identifier les bâtiments éligibles à des protections phoniques (double vitrage, isolation des façades), en priorité pour les habitations et établissements sensibles (écoles).<br>Engager un dialogue avec SNCF Réseau pour limiter les sifflets de trains en zone urbaine, comme le permettent certaines | reçues qui concernent leurs infrastructures.<br>Quant au PLM, celui-ci peut intégrer des considérations liées au bruit mais il n'a pas d'obligation réglementaire de proposer un plan d'actions spécifique sur le bruit. Cela relève bien du PPBE. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | dérogations, ou réduire la vitesse des convois de fret la nuit.<br>Intégrer le bruit ferroviaire dans le Plan Local des Mobilités (PLM) en cours d'élaboration, en coordination avec les projets de requalification des axes routiers (ex. : avenue du Centre), pour éviter les cumuls de nuisances (bruit routier + ferroviaire). | |
| | | Bruit ferré et routier<br><br>*Extrait concerné : Bruit routier* | Avenues du Général de Gaulle et Nicolas About | SQY | | 2. Bruit routier : non-respect des limitations de vitesse sur les axes structurants<br>Le PPBE identifie plusieurs axes routiers de Montigny-le-Bretonneux comme sources de nuisances (ex. : avenue du Centre), mais d'autres axes majeurs ne font l'objet d'aucune action, alors qu'ils sont régulièrement empruntés à des vitesses excessives :<br>Avenue du Général de Gaulle et avenue Nicolas About : ces axes, bien que limités à 50 km/h, sont fréquemment empruntés à des vitesses supérieures, générant un bruit continu et des pics sonores | Conformément à la méthodologie explicitée dans le document, le PPBE définit plusieurs secteurs à enjeux en croisant les cartes stratégiques de bruit réalisées par BruitParif, les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles. En ce qui concerne l'avenue Nicolas About, celle-ci occasionne effectivement des nuisances sonores aux habitations de part et d'autre de la voie, dont quelques-unes sont dans une zone de dépassement. Pour autant, beaucoup d'entre elles sont à |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | (accélérations, freinages).<br>Ces rues sont bordées d'habitations et d'établissements sensibles (écoles, Ehpad, crèches), et leur requalification n'est pas mentionnée dans le plan d'actions, contrairement à d'autres avenues de la commune (ex. : avenue du Centre).<br>Le manque de contrôles automatiques de vitesse (radars pédagogiques ou sanctionneurs) et l'absence d'aménagements (chicanes, plateaux surélevés) aggravent la situation.<br>Propositions :<br>Installer des radars pédagogiques sur ces axes pour sensibiliser les automobilistes au respect des limitations, en complément des contrôles policiers.<br>Étudier l'implantation de coussins berlinois ou de plateaux surélevés aux abords des écoles et des zones résidentielles, comme prévu pour l'avenue du Général Leclerc (p. 18).<br>Expérimenter une réduction de la vitesse à 30 km/h sur certains | proximité du secteur à enjeux R5. Le PPBE comporte un plan d'actions, dont certaines visent à réduire le bruit à la source, et qui ont vocation à avoir des effets en cascade sur ces voies.<br><br>Sur le respect des limitations de vitesse, les contrôles de ce type ne sont pas de la compétence de SQY. En outre, conformément à l'article L. 2213-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Maire exerce la police de la circulation sur les routes en agglomération mais ce pouvoir de police ne relève pas du Président de SQY.<br>La contribution évoque la proximité d'écoles plutôt sous l'angle de la sécurité. SQY est susceptible d'intervenir sur les secteurs à enjeux en matière de sécurité routière via des aménagements de voirie mais uniquement sur certaines voies qui s'y prêtent, au regard de leurs fonctions circulatoires ou |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | tronçons, comme cela a été fait place Choiseul, et évaluer son impact acoustique avant généralisation.<br>Renforcer la végétalisation (haies, arbres) le long de ces axes pour atténuer la propagation du bruit, en s'inspirant des aménagements prévus pour l'avenue du Centre.<br>3. Coordination avec les autres projets urbains<br>Le PPBE doit s'articuler avec les projets en cours sur la commune pour éviter les contradictions :<br>La requalification de l'avenue du Centre (p. 18) est une opportunité pour intégrer des solutions acoustiques (revêtements phoniques, espaces végétalisés) et étendre ces principes aux autres axes bruyants.<br>Le Plan Local des Mobilités (PLM) et le Schéma Directeur Cyclable pourraient inclure des mesures de report (développement des pistes cyclables sécurisées, amélioration des transports en commun) pour réduire le trafic | riveraines. Les deux axes mentionnés ne relèvent pas d'une classe de hiérarchisation viaire adaptée à la mise en place d'une prescription de vitesse linéaire à 30 km/h. Ces voies supportent la circulation de lignes régulières de bus, incompatibles avec certaines aménagements de sécurité et les seuils de trafics prescrits par le Cerema limitent également le recours à certains types d'aménagements.<br>Enfin, la mise en place de végétation au milieu ou aux abords des voies ne diminue pas les nuisances. Cela ne peut qu'atténuer la perception qu'en a le public.<br>Le PLM n'a pas d'obligation réglementaire de proposer un plan d'actions spécifique sur le bruit. Cela relève bien du PPBE. Toutefois, comme vous le constatez, le PLM va inclure un plan d 'actions dont certaines sont susceptibles d'agir sur le trafic automobile et donc le |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | automobile sur ces axes.<br>Je vous remercie de l'attention portée à ces propositions, qui visent à améliorer la qualité de vie des habitants. | bruit qu'elle engendre. Comme indiqué dans le projet de PPBE, l'avenue du Centre est pressentie pour être davantage apaisée, contribuant ainsi à une réduction du bruit.<br>Enfin, dans le premier axe du plan d'actions, il est bien indiqué l'objectif d'"Organiser l'offre en circulations alternatives à l'usage de véhicules routiers individuels" notamment à travers le report modal sur le vélo via le Schéma Directeur Cyclable ou encore l'encouragement au covoiturage. |
| 12 | PLAISIR | Bruit routier, aérien et équipements | RD 30, aérodrome de Chavenay-Villepreux, infrastructure sportive (Stade Giroux) | CD78, État, Ville de Plaisir | Particulier | Bruit - Sur Plaisir 78370<br>Bruit de la d30<br>Bruit des avions qui traversent Plaisir côté bois de la crâne constamment et des avions très bas<br>Bruit du stade Giroux tous les week ends insupportable pour les habitants aux alentours ( | Les nuisances mentionnées relèvent de sources distinctes, chacune associée à un cadre de compétence spécifique :<br>- Bruit routier (RD30) : compétence du Département pour l'infrastructure, et des pouvoirs de police pour les comportements (se référer à la contribution ci-avant) ;<br>- Bruit aérien : compétence |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | hurlements tapages, micro,sono…) | exclusive de l'État (DGAC) pour les trajectoires, altitudes et règles de circulation aérienne. En l'occurrence, aucun habitant n'est situé au-dessus de la valeur limite réglementaire du bruit aérien à Plaisir.<br>- Bruit lié au stade et aux manifestations sportives : ces nuisances relèvent des bruits de voisinage et d'activités. Elles sont encadrées par les articles R.1336-5 à R.1336-10 du Code de la santé publique et relèvent des pouvoirs de police du Maire en matière de tranquillité publique (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales).<br>Le PPBE ne peut ni réglementer les usages d'équipements communaux, ni imposer des restrictions spécifiques à des événements locaux. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | MAGNY-LES-HAMEAUX | Bruit aérien, ferré et routier<br><br>*Extrait concerné : Bruit aérien* | Aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (ex-Toussus-le-Noble) | État/ADP | Collectivité | Contribution au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - Monsieur le Président,<br>L'agglomération s'est engagée dans la révision de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et a ouvert la consultation du public. C'est dans le cadre de cette consultation, que la mairie de Magny-les-Hameaux souhaite apporter sa contribution.<br>Pour se faire, j'ai consulté les représentants de l'association Ciel calme à Magny et les membres du Comité Consultatif Environnement de la commune.<br>De l'analyse de la révision proposée, plusieurs points sont apparus nécessaires à soulever :<br>1/ Importance du bruit aérien sur notre commune.<br>Le diagnostic du PPBE montre que le bruit aérien reste une source majeure de nuisance pour notre territoire. L'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles enregistre environ 140 000 mouvements par | En préambule, il convient de rappeler que, règlementairement, les aérodromes entrant dans le champ d'application des CSB et PPBE sont ceux supportant un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes impactant le territoire (Chavenay-Villepreux, BA 107 et Paris-Saclay-Versailles) ne sont pas utilisés pour des vols commerciaux et ne sont donc pas inclus dans le PPBE, quand bien même ils supporteraient un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an. Ces derniers sont toutefois pris en considération de manière informative au travers de la reprise des Plans d'Exposition au Bruit (PEB), seuls éléments de cartographie du bruit de ces aérodromes disponibles à ce stade.<br>1) Sur l'importance du bruit aérien et le choix des indicateurs (OMS, LAmax, occurrences)<br>Le PPBE est élaboré conformément aux dispositions de la directive européenne |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | an, avec un plafond fixé à 180 000 mouvements depuis 1973. À titre de comparaison : Orly atteint 220 000 mouvements/an et Le Bourget 90 000<br>Il est important de rappeler que, selon l'OMS, à intensité égale, le bruit aérien est perçu comme 2 à 3 fois plus gênant que le bruit routier. Cette spécificité doit être prise en compte dans l'évaluation des impacts. Par ailleurs, l'OMS fixe des seuils plus bas (45 dB pour le bruit aérien contre 55 dB retenus par le PPBE), ce qui explique que l'exposition réelle soit sous-estimée: sur Magny-les-Hameaux, le PPBE identifie seulement 3 habitants exposés, alors qu'en appliquant les seuils OMS, près de 1 999 personnes seraient concernées.<br>Enfin, les impacts sanitaires liés au bruit aérien sont documentés (stress, troubles du sommeil, risques cardiovasculaires). Il est donc essentiel d'utiliser des indicateurs adaptés, tels que LAmax et le nombre | 2002/49/CE et à sa transposition dans le Code de l'environnement (articles L.572-1 et suivants). À ce titre, le diagnostic acoustique repose obligatoirement sur les indicateurs réglementaires harmonisés (Lden et Ln) et sur les seuils nationaux en vigueur qui permettent une comparaison homogène entre territoires à l'échelle européenne et nationale.<br>Les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), bien que reconnues scientifiquement, n'ont pas de valeur réglementaire opposable dans le cadre de l'élaboration d'un PPBE. Leur utilisation conduirait à une rupture d'homogénéité méthodologique avec les autres territoires et avec les cartes stratégiques de bruit validées en septembre 2024 par le Conseil Communautaire.<br>De plus, il est important de préciser que ces recommandations sont issues d'études réalisées à proximité de grands aéroports dont le |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | d'occurrences, comme cela a été fait dans certains rapports de mesure (station de Villiers-le-Bâcle), afin de mieux quantifier ces nuisances et orienter les actions de réduction.<br>2/ Modification des couloirs de vol<br>Concernant le bruit aérien, nous constatons que l'intégration des couloirs de vols, définis par la DGAC, n'apparait pas dans le PPBE actuel. Il serait également intéressant d'y intégrer les chevelus, étude des trajectoires indiquant les déviations prises et démontrant le non-respect des couloirs de vol. Cela permet d'identifier les zones habitées réellement survolées, et donc impactées par le bruit aérien. Il serait judicieux de réaliser des relevés acoustiques à d'autres endroits du territoire, afin de vérifier l'impact sur les zones identifiées via ces Chevelus. Les associations membres du collectif « Alliance Associative » proposent de mesurer la gêne | trafic est essentiellement composé d'avions de ligne. L'impact du bruit en lien avec de l'aviation générale (avions légers, tours de piste) est probablement différent de celui de l'aviation commerciale.<br>De même, les indicateurs de type LAmax ou les occurrences de survols ne font pas partie du cadre réglementaire des PPBE.<br>Enfin, les effets sanitaires mentionnés sont déjà pris en compte dans le diagnostic global du PPBE.<br>2) Sur la prise en compte des couloirs de vol et chevelus ou les restrictions de trafic aérien<br>La définition, la modification et le contrôle des trajectoires aériennes, des couloirs de vol, ainsi que la gestion du trafic relèvent exclusivement de la compétence de l'État. Le PPBE de l'agglomération ne dispose d'aucune compétence réglementaire ou opérationnelle pour imposer ou modifier des couloirs de vol, |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ressentie par les riverains à l'aide d'un indicateur qui prend en compte les deux générateurs de cette gêne, à savoir : le nombre de survol en un lieu donné mais aussi l'intensité du niveau sonore évalué en fonction de l'Indice de Performance (IP Calipso) de chaque aéronef ayant survolé ce lieu.<br>Il est intéressant de noter également que les gênes les plus fortes proviennent des hélicoptères et des avions des écoles de pilotage, qui utilisent des appareils plus gros et bruyants. Compte-tenu de l'estimation de l'impact sanitaire du diagnostic du PPBE, qui porte à 6 DALY pour le bruit aérien sur SQY, il apparaît primordial d'interdire les avions les plus bruyants, de déplacer les écoles de vol vers des zones non habitées et de revoir le plafond fixé à 180 000 mouvements. | interdire les avions les plus bruyants ou déplacer des activités aéronautiques qui sont de surcroît en dehors de SQY.<br>Les analyses de trajectoires de type « chevelus » ne sont pas reconnus comme supports réglementaires pour l'élaboration d'un PPBE. Leur intégration dépasserait le champ de compétence de SQY et ne pourrait pas déboucher sur des mesures d'actions concrètes relevant de SQY.<br>SQY s'engage toutefois à relayer les préoccupations des associations auprès des autorités compétentes. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Bruit aérien, ferré et routier<br><br>*Extrait concerné : Bruit ferré* | Ligne 18 | SGP | | 3/ Nuisances occasionnées par la ligne 18<br>L'absence de prise en compte des nuisances sonores de la Ligne 18 du Grand Paris Express alors que les travaux en cours impactent déjà la population, notamment dans le quartier du Bois des Roches. | Le PPBE porte sur les infrastructures de transport existantes et en fonctionnement, telles qu'identifiées par les cartes stratégiques de bruit approuvées en septembre 2024 par le Conseil Communautaire. La ligne 18 du Grand Paris Express, en phase de travaux et non encore mise en service, ne relève pas du périmètre réglementaire du PPBE actuel.<br>Par ailleurs, concernant les infrastructures nouvelles ou les transformations significatives, la législation existe déjà avec des dispositifs spécifiques indépendants du PPBE. Par exemple, les études d'impacts doivent comporter un volet dédié au bruit.<br><br>L'étude d'impact réalisée dans le cadre de la ligne 18 conclut que, dans sa partie aérienne, "le bruit généré par le métro au niveau des bâtiments existants est en deçà des valeurs limites réglementaires", avec un impact sonore allant jusqu'à 63 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | dBA au plus proche de l'infrastructure. Pour les parties en souterrain, "l'augmentation des nuisances sonores au niveau de la surface due à la circulation des métros peut être considérée comme nulle".<br><br>Le PPBE pourra intégrer cette infrastructure lors des prochaines échéances réglementaires, une fois la ligne mise en service et intégrée aux cartes de bruit. |
| | | Bruit aérien, ferré et routier<br><br>*Extrait concerné : Bruit routier* | RD 91 | CD78 | | 4/ Nuisances occasionnées par les 2 roues<br>L'absence de traitement différencié des bruits spécifiques liés aux deux roues et notamment sur la route départementale 91 où un radar à bruit a été installé sur le sud du territoire. | Le PPBE repose sur une approche globale des sources de bruit de transport, sans distinction par catégorie de véhicules. Les nuisances liées aux deux-roues motorisés ne peuvent faire l'objet d'un traitement différencié spécifique dans le cadre du PPBE, faute d'une modélisation et d'indicateurs réglementaires dédiés. |
| | | Bruit aérien, ferré et routier | - | SQY | | 5/ Besoin d'outils de veille<br>L'absence d'outil de centralisation des plaintes liées aux nuisances sonores, initialement proposé afin de pouvoir analyser de manière plus | Le PPBE est un document de planification stratégique, dont l'objet est à la fois d'identifier les zones exposées au bruit mais aussi de définir un plan d'actions. Dans celui-ci, l'action n°4 est justement dédiée à la |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | efficace les données liées à cette thématique. | mise en place d'une organisation interne dédiée au bruit, nommée « cellule bruit ». Celle-ci aura notamment en charge la réponse aux sollicitations des riverains et l'objectivation des demandes par des mesures ponctuelles, par exemple pour confirmer par endroits les cartes de bruit ou encore à l'occasion du renouvellement d'espaces publics ou de projets urbains, selon les arbitrages budgétaires qui seront réalisés. |
| 18 | - | Bruit routier, ferré et aérien | - | - | CODESQY | Le bruit est une nuisance qui a un impact non négligeable sur l'espérance de vie en bonne santé de plusieurs milliers d'habitants de SQY. Ce plan dresse une bonne vision de ces nuisances et identifie 5 zones à enjeux prioritaires et élevés dont 2 incluent des établissements scolaires. Nous vous invitons à visiter ces lieux pour appréhender l'importance des nuisances et l'intérêt d'un tel plan. Nous vous invitons à préciser la gouvernance : le budget alloué et au minimum un | Saint-Quentin-en-Yvelines partage pleinement le constat selon lequel le bruit constitue un enjeu majeur de santé publique. Le PPBE 2024-2029 vise précisément à objectiver ces nuisances, à en mesurer les impacts sanitaires et à identifier les secteurs prioritaires nécessitant une attention renforcée.<br>La reconduction de certaines zones à enjeux entre deux cycles de PPBE est un phénomène normal qui s'explique par la nature structurelle des infrastructures concernées (axes routiers et |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | chargé de mission nommé. La CTE+ fait quelques commentaires sur le projet de PPBE et suggère quelques améliorations pour le bien-être de tous les habitants et usagers.<br>Nos constats et commentaires sur le projet soumis à consultation :<br>Nous ne constatons pas de baisse sensible du nombre d'habitants exposés au bruit entre ce PPBE et l'édition précédente 2018-2023,<br>o Le transport routier a-t-il doublé en nuit ?<br>o Le transport ferroviaire a-t-il baissé en nuit (-41%) et augmenté de près de 75% en journée ?<br>Il pourrait être utile de comprendre pourquoi les nuisances ne baissent pas alors que l'attention a été portée dessus ces 5 dernières années (PPBE 2018-23) et le cas échéant, essayer d'améliorer l'efficacité du plan d'action.<br>Les zones à enjeux 2024 restent pratiquement les mêmes qu'en | ferroviaires majeurs). SQY partage l'attention portée aux situations de multi-exposition et veille, dans la limite de ses compétences, à favoriser la coordination avec l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures concernés.<br><br>La comparaison entre les PPBE 2018-2023 et 2024-2029 doit être appréciée avec prudence et est rendue très délicate pour différentes raisons :<br>- Changement de la méthode de calcul acoustique à partir de l'échéance 4.<br>Cette nouvelle méthode, CNOSSOS-EU, introduit des modifications significatives sur le calcul des niveaux de bruit.<br>- Cette nouvelle méthode introduit également une modification majeure du calcul de l'exposition des populations. Auparavant, toute la population d'un bâtiment collectif était affectée au niveau de bruit maximal reçu sur les différentes façades du bâtiment. Avec la méthode CNOSSOS-EU introduite en échéance 4, la population d'un |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 2018 et concernent plus de 7800 personnes :<br>o Trappes, N10 et Voie Ferrée, avec potentiellement des zones à dépassement de 3 valeurs limites,<br>o Les Clayes-sous-bois, D11 Voie Ferrée, avec des zones à 2 dépassements de valeurs limites,<br>o Montigny-le-Bretonneux, N12 et avenue du centre, bruit routier,<br>o Plaisir, Voie Ferrée.<br>Nous avons noté que la SNCF prévoit de faire des mesures acoustiques pour des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf) ; rappelons que c'était déjà mentionné en 2018. Mais il faut craindre que ce soit insuffisant car la pire situation est celle de la multi-exposition que la SNCF ne traitera pas seule.<br>L'impact sanitaire annoncé nous semble sous-estimé :<br>o 1248 années de vie en bonne santé perdues chaque année en raison du bruit routier (5.4 mois en moyenne / habitant de SQY), | bâtiment est affectée de manière égale sur la moitié des niveaux les plus forts évalués en façade (méthode dite « de la médiane »).<br>- Des évolutions de populations sont également susceptibles d'être intervenues entre les deux échéances.<br><br>Ainsi, les évolutions observées résultent principalement de changements méthodologiques plus que d'une évolution réelle des niveaux de bruit. L'absence de baisse significative du nombre de personnes exposées ne traduit pas nécessairement une inefficacité des actions menées, mais plutôt une amélioration de la connaissance et de la précision des évaluations. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | o 523 années de vie en bonne santé perdues chaque année en raison du bruit ferré, (2.3 mois en moyenne / habitant de SQY) ,<br>Le nombre de personnes concernées par ces nuisances qui impactent la santé, est estimé à ~3500 ; ces personnes cumulent plusieurs dépassements de seuil limite. Ces habitants des zones à enjeux prioritaires et élevés peuvent subir la perte de plusieurs années de vie en bonne santé, sur une vie entière.<br>La CTE+ pense qu'il est important de prendre en considération ces données. | |
| | | | | | | Les nuisances aériennes<br>Elles sont identifiées et mentionnées dans ce PPBE alors qu'elles n'étaient pas prises en compte en 2018, nous saluons ce progrès. Rappelons que Toussus-le-Noble, dorénavant appelé Paris-Saclay-Versailles (PSV), est le 4ème site aéroportuaire français en nombre de mouvements derrière CDG, Orly | Se référer à la réponse réalisée à la contribution n°14<br><br>En ce qui concerne spécifiquement les stations de mesure, exploitées par BruitParif, les résultats de ces mesures sont disponibles sur la plateforme survol.bruitparif.fr. La station de Villiers le Bâcle, en limite extérieure de SQY, fournit des indicateurs de bruit depuis 2015. Une station |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | et Nice.<br>Comme le précise le projet de PPBE, il y a effectivement une station de mesure de bruit sur le territoire de SQY ; celle-ci affiche bien les données brutes mais il n'y a pas d'analyse de spécialistes récente disponible.<br>Nous avons donc consulté des associations, des riverains, des utilisateurs de PSV et quelques documents disponibles (compte-rendu de Commissions, déclaration d'experts, …) ; nous en retirons :<br>o Que le trafic de PSV a significativement augmenté depuis 2019 (+17%) ; les mesures devraient donc afficher l'augmentation des nuisances quantifiables par la récurrence d'événements sonores ce que nous ne pouvons vérifier en l'absence de données sur Magny-les-Hameaux. Toutefois, dans une station voisine qui mesure le même trafic - dont les rapports d'experts sont disponibles - les niveaux de puissance maximale | complémentaire a effectivement été installée à Magny les Hameaux en 2023 et des données sont disponibles mais uniquement sur 2024 et 2025 en années complètes. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | sont bien constatés plus forts (+28% entre 2015 et 2023), Nous rappelons qu'un bruit qui survient brutalement apporte une gêne ressentie plus forte qu'un bruit continu, d'ailleurs : l'OMS juge que la perception du bruit aérien est 2 à 3 fois plus gênante que celle du bruit routier. Cette particularité n'apparait pas dans les cartes stratégiques de bruit du PPBE, il est préférable de se référer aux spécialistes qui prennent en compte les niveaux sonores (LAmax) et l'émergence événementielle.<br>o Que les nuisances les plus décriées sont :<br>- le non-respect des trajectoires définies pour éviter les zones les plus peuplées (des relevés associatifs montrent bien les dispersions),<br>- des comportements provocateurs par certains pilotes qui augmentent, sans nécessité, la puissance de leurs engins au-dessus de zones peuplées, | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | - le non-respect des périodes calmes définies par les autorités,<br>- l'utilisation d'engins particulièrement bruyants alors que d'autres favorisent les avions électriques, des avions modernes ou équipés de réducteurs de bruits, et les simulateurs de vol,<br>o Que des réglementations existent mais les sanctions ne sont pas dissuasives ! Il nous semble que les autorités et certains utilisateurs comprennent les plaintes des riverains et proposent des solutions :<br>- financement pour insonoriser les avions,<br>- études de nouvelles trajectoires,<br>- mais le manque de respect d'une minorité d'intrépides ne permet pas de constater d'amélioration et de réduction des nuisances<br>Nous faisons des propositions « de bon sens » ci-après. | |
| | | | | | | Bilan des actions passées<br>On peut comprendre l'absence | Le PPBE s'inscrit dans un cadre réglementaire précis : il |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | de baisse du nombre d'habitants exposés au bruit, au vu des actions faites :<br>- Certaines faites en 2014 ! Elles n'ont forcément pas d'effet entre 2018 et 2023.<br>- Aucune caractérisation de l'objectif donc aucun contrôle d'efficacité des mesures,<br>- Le PPBE routier départemental mentionne de nombreuses rénovations de revêtement routier ; ce qui est factuel mais pourquoi alors (retours d'habitants) :<br>o de nombreux riverains ont-ils perçu et signalé une détérioration dans plusieurs cas ?<br>o Quelle efficacité si des travaux d'envergure (Enedis, Grdf, Saur, …) effectués sur certains axes après la rénovation viennent détruire la continuité de la bande de roulement ?<br><br>Nos propositions (en référence aux paragraphes précédents et chapitres du projet de PPBE)<br>1. Comprendre la stagnation des | s'appuie sur les cartes stratégiques de bruit produites à partir de méthodes harmonisées à l'échelle européenne et nationale.<br>Le PPBE est un document de planification stratégique : il ne constitue pas un outil d'évaluation détaillée de l'efficacité acoustique de chaque action, ni un dispositif de suivi opérationnel en continu.<br>Les perceptions locales de dégradation du confort sonore, notamment après des travaux de voirie ou des interventions ultérieures de concessionnaires de réseaux, relèvent de la gestion et de l'entretien des infrastructures concernées et des procédures de coordination des travaux sur le domaine public, choses qui ne sont pas encadrées par le PPBE.<br>Le PPBE ne peut ni garantir la pérennité acoustique d'un revêtement après des interventions ultérieures, ni imposer des prescriptions techniques aux gestionnaires |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | nuisances<br>Il est important de comprendre ce qui semble être une inefficacité des actions conduites ces 5 dernières années et peut-être revoir en conséquence le plan d'actions proposé dans ce PPBE. | de réseaux intervenant sur les voies.<br><br>A titre d'information, un dispositif innovant, le système APACHE, mis en place à partir de fin 2024 par Renault en partenariat avec Bruitparif, permettra désormais de caractériser plus finement et plus facilement l'état acoustique des chaussées au moyen de véhicules "grand public" équipés d'un système de mesure des performances acoustiques de chaussée. Les données recueillies par ce système seront exploitées dans le cadre de la 5ème échéance des cartes stratégiques de bruit. |
| | | | | | | 2. Zones à enjeux : Faire des mesures pour bien prioriser les enjeux<br>- Il est raisonnable d'attendre la fin des travaux d'enfouissement sur Trappes avant de qualifier cette zone à enjeux ; nous espérons que les travaux sont réalisés avec un objectif ambitieux de baisse des | La réglementation relative aux PPBE repose prioritairement sur des modélisations acoustiques normalisées et non sur des campagnes de mesures locales : ainsi, les cartes de bruit restent les seuls outils de référence opposables dans ce cadre. Néanmoins, dans son quatrième axe de son plan d'actions intitulé "Mettre en place une cellule bruit", il a |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | nuisances sonores et que les contrôles intermédiaires qui étaient prévus sont bien réalisés. Nous préconisons que des mesures acoustiques en conditions réelles soient effectuées sur une période conséquente de plusieurs mois aux Clayes-sous-Bois, seconde zone à enjeux. SQY pourrait s'équiper d'une station fixe à plusieurs sondes pour faire une évaluation sérieuse. Elle pourra ensuite être utilisée à Montigny-le-Bretonneux pour y vérifier l'efficacité du récent mur anti-bruit , puis être utilisées pour les autres zones à enjeux,<br>Nous suggérons à SQY de convenir avec les autorités productrices de nuisances sonores (SNCF, Département, Etat et ADP) de travailler à un plan d'actions, partagé et piloté par SQY. Dans l'hypothèse ou la réduction des nuisances sonores ne serait pas suffisantes, chaque contributeur à la pollution devrait contribuer à des financements | bien été prévu d'"Objectiver les demandes par des mesures ponctuelles (confirmation des CSB, renouvellement d'espaces publics, projets urbains, etc…) selon les arbitrages budgétaires". Cet élément a donc d'ores et déjà été pris en compte lors de l'élaboration du PPBE.<br><br>Quant au lien avec les autres gestionnaires d'infrastructures produisant des nuisances sonores, SQY s'attache à respecter le domaine de compétences de chaque acteur. Le gestionnaire est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par son infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental, les voies ferrées de la SNCF et non pas de SQY qui n'est pas compétente sur les RD ni les voies ferrées. Les gestionnaires ont ainsi leurs propres plans |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | d'aides aux victimes.<br><br>3. Impacts sanitaires<br>Cette notion est récente, elle a le mérite d'identifier les urgences. Elle doit être approfondie et complétée par la prise en compte des nuisances atmosphériques, notamment sur les zones à enjeux élevés ou nuisances sonores et atmosphériques s'accumulent.<br>SQY pourrait être terrain d'expérimentation dans ce domaine innovateur.<br><br>4. Réduire le bruit à la source (AXE1):<br>Le plan d'actions du chapitre IV du Projet de PPBE porte essentiellement sur les actions de la compétence de SQY (ses projets, les mobilités, la requalification des voies structurantes). Elles sont pertinentes mais insuffisantes ; SQY a la responsabilité vis-à-vis de ses habitants et de ses entreprises de les protéger du | d'actions, comme la SNCF qui peut contribuer financièrement sous conditions lorsque l'habitation est concernée par un point noir de bruit ferroviaire (voir réponse effectuée à la contribution n°7).<br><br>Quant au sujet des nuisances atmosphériques, il est important de rappeler que ce sujet est traité dans des documents spécifiques, tout particulièrement le Plan d'Action Qualité de l'Air (PAQA) via le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | bruit, de tous les bruits.<br>SQY est invité à travailler avec tous les gestionnaires des grandes infrastructures sources de nuisances (SNCF, Département, Etat, ADP, …) et à les challenger ! | |
| | | | | | | Concernant « les bruits routiers »<br>Les autorités départementales sont claires sur l'après 2024 : aucun besoin de protections acoustiques n'a été identifié sur SQY ; les réfections de routes sont conditionnées aux arbitrages financiers !<br>Nous suggérons :<br>- d'envisager toutes les solutions possibles pour réduire les nuisances des zones à enjeux; nous nous étonnons que des solutions concrètes de protection par mur ou barrière aux bruits, soient exclues d'emblée !<br>- de porter une attention particulière aux routes du territoire :<br>o interdire ou limiter les tranchées au travers / le long des | Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental et non pas de SQY qui n'est pas compétente sur les RD. Les actions indiquées dans le PPBE sur les RD sont celles transmises par le Conseil Départemental et ne dépendent pas de SQY.<br>SQY s'engage néanmoins à transmettre aux gestionnaires concernés les contributions reçues qui concernent leurs infrastructures.<br><br>Concernant les désordres |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | routes ; au minimum coordonner les différents intervenants !<br>o entretenir régulièrement et avec des techniques éprouvées plutôt que laisser les intervenants faire à leur façon,<br>o traiter les défauts classiques de mauvais ajustements (plaques d'égouts, raccordements, …) ces détails qui empoisonnent la vie des riverains<br>o limiter les ralentisseurs et privilégier d'autres techniques (chicanes, radars pédagogiques, …) | ponctuels de voirie lié à un équipement implanté dans le domaine public, ce type de nuisance ne relève pas du champ du PPBE, qui est un document de planification stratégique traitant des expositions au bruit à grande échelle, et non des dysfonctionnements localisés. L'entretien et la mise en conformité des équipements de voirie (plaques, regards, gaines techniques) relèvent du gestionnaire de la voirie ou du gestionnaire de réseau concerné.<br><br>Quant aux travaux de voirie ou des interventions ultérieures de concessionnaires de réseaux occasionnant des nuisances, cela relève de la gestion et de l'entretien des infrastructures concernées et des procédures de coordination des travaux sur le domaine public, choses qui ne sont pas encadrées par le PPBE. Le PPBE ne peut ni garantir la pérennité acoustique d'un revêtement après des interventions ultérieures, ni imposer des |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | prescriptions techniques aux gestionnaires de réseaux intervenant sur les voies.<br><br>Pour information, afin de coordonner au mieux les travaux, SQY organise conjointement avec les communes qui le souhaitent des réunions de concessionnaires afin de partager ses programmes et coordonner les travaux. SQY délivre également des prescriptions techniques et suit les travaux impactant les voiries dont elle a la gestion. De plus, SQY élabore son règlement de voirie qui permettra à terme de cadrer les interventions des tiers sur les voiries qu'elle gère. |
| | | | | | | Concernant « les bruits ferrés »<br>Nous saluons les relations établies avec SNCF réseau.<br>Nous notons que des actions sont engagées dans les zones à enjeux ; nous constatons que le décompte SNCF des « maisons, collectifs et établissements sensibles » n'est pas dans le même ordre de grandeur que | Se référer à la réponse réalisée ci-avant |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | l'évaluation du PPBE.<br>Nous regrettons qu'une démarche globale collaborative entre SNCF, Département et SQY ne soit pas mise en place pour un objectif commun de réduction des nuisances globales aux victimes. N'est-ce pas le rôle de SQY ? | |
| | | | | | | Nuisances aériennes de PSV<br>Nos propositions « de bon sens » :<br>- Favoriser l'avancement des travaux engagés par les autorités aéroportuaires, les associations de riverains et les usagers de bonne foi :<br>o Amélioration des trajectoires sans toutefois prendre de risques de détérioration de la sécurité des pilotes et des riverains,<br>o Renforcer les contrôles et les sanctions des pilotes non respectueux des règles : Le montant actuel des amendes est très faible : il devrait être fortement réévaluer et les propriétaires des avions incités à | Se référer à la réponse réalisée à la contribution n°14<br><br>La gestion du trafic aérien, des trajectoires, des sanctions, des types d'aéronefs et des activités relève exclusivement de l'État et des autorités aéroportuaires. Le PPBE ne peut imposer de restrictions, de redevances ou de sanctions. Les indicateurs alternatifs (LAmax, indices Calipso) ne font pas partie du cadre réglementaire des PPBE, qui repose sur les indicateurs harmonisés Lden et Ln. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | promouvoir les comportements vertueux. La sanction des pilotes pourrait aussi s'inspirer du permis à point pour motiver aux bons comportements. Il s'agit de questions de sécurité et de santé publique<br>o Définir des redevances aéroportuaires sur PSV en fonction de la qualification Calipso des avions, …<br>o Motiver à la pratique des simulateurs de vol,<br>o …<br>- S'interroger sur la pertinence de maintenir certaines activités sur PSV :<br>o Les hélicoptères de loisirs / tourismes qu'il serait pertinent de situer au barycentre de leurs centres d'attractions (Rambouillet, Chartres, Beauce, Châteaux de la Loire, … ). Une hélistation dans une zone peu peuplée et à proximité d''autoroute voire d'une gare serait bien plus appropriée !<br>o Cette nouvelle plateforme pourrait aussi accueillir les avions | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | bruyants pour leurs tours de piste !<br>- D'appuyer le développement et la pratique régulière de mesures de la gêne occasionnée aux riverains par les aéronefs de PSV ; un outil de mesure et qualification a été proposé récemment aux autorités de PSV.<br>Malgré les nombreux messages relatifs aux aéronefs lors de la consultation sur le PPBE 2018, la collectivité de Saint Quentin ne semble pas s'intéresser à ces nuisances qui touchent pourtant nombre de Sqynois !<br>PSV peut offrir à SQY des opportunités d'innovation :<br>- Plateforme dédiée à l'aviation électrique du futur avec Thales et Airbus,<br>- Centre de formation au pilotage innovant et performant avec des batteries de simulateurs,<br>Au-delà de la plateforme de PSV, nous pensons pertinent de préserver et développer les relations avec les autorités locales (Armée de l'Air, | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Gendarmerie, GIGN et RAID) qui ont déjà su éviter que leurs hélicoptères passent au-dessus des zones peuplées de SQY. | |
| | | | | | | 5. Préserver les zones calmes (AXE2)<br>Le tableau des actions proposées est pertinent. Nous déplorons toutefois :<br>- L'absence de planification,<br>- L'absence de mention de collaboration avec les communes et les habitants,<br>- La mention d'un budget !<br>Nous suggérons que les zones calmes identifiées soient :<br>- Mentionnées dans les documents d'urbanisme avec les contraintes et règles associées,<br>- Publiées pour sensibilisation et appropriation par les habitants et usagers.<br>6. Pilotage – (Actions 3 à 5)<br>Nota : A la lecture de certaines parties du PPBE il semblerait que SQY n'est pas associé aux PPBE des Grandes Infrastructures. Pourtant il nous semble | La définition d'une part et la préservation d'autre part des zones calmes constitue un axe structurant du PPBE puisque c'est le deuxième objectif du plan d'action du PPBE. Il y est bien indiqué l'objectif de "Traduire réglementairement des principes de préservation de ces zones calmes dans les documents d'urbanisme et autres réglementations locales afin d'assurer une protection efficace de ces zones". L'action 3 concerne également ce point avec l'objectif de "Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine", notamment en amplifiant la prise en compte de l'environnement sonore dans les documents d'urbanisme, tout particulièrement le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) en cours d'élaboration. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | nécessaire que SQY et d'autres institutions concernées puissent contribuer à la co-élaboration des différents PPBE (SNCF, Département, …) pour leurs plans d'actions et en approuvent la version finale.<br>- Inclure le bruit dans la planification urbaine<br>Ces actions sont indispensables notamment pour éviter des situations incompréhensibles : comme la construction de logements le long d'une Nationale !<br>- Sensibiliser et informer sur le bruit<br>Les actions relatives à l'information et à la sensibilisation des habitants sont également pertinentes:<br>- Tant pour les impliquer aux respects des règles,<br>- Que pour éviter les mécontentements par ignorance des réalités d'un territoire.<br>- Gouvernance<br>Le PPBE ne fait mention d'aucun budget et ni de dispositif de | Chaque PPBE est élaboré par l'autorité compétente pour les infrastructures concernées. SQY ne peut être juridiquement co-auteur ni approbateur des PPBE portés par d'autres autorités, même si les échanges et la concertation entre acteurs sont encouragés.<br><br>Par ailleurs, pour les nouvelles infrastructures ou transformations significatives, la législation prévoit qu'une étude d'impact devant prendre en compte le bruit généré par l'infrastructure ou le projet sur son environnement soit menée. Il existe donc déjà des dispositifs spécifiques réglementaires indépendants du PPBE pour ces grandes infrastructures.<br><br>Quant à la cellule bruit, celle-ci disposera d'une organisation interne dédiée et transversale entre plusieurs directions de SQY. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | pilotage<br>Nous estimons primordial qu'une organisation minimale mais dédiée soit mise en place et budgétée.<br>Un chargé de mission devrait :<br>- Assurer le suivi d'avancement de ce plan,<br>- Coordonner les actions propres à SQY et celles des producteurs de bruit et acteurs des actions,<br>- Assurer la cohérence des actions et mesures du plan et des autres plans et dispositifs contributeurs,<br>- Agir et réagir pour mesurer et promouvoir les progrès dans la réduction des nuisances sonores,<br>- Et accessoirement de gérer la « cellule bruit » envisagée. | |

## 5. Synthèse des contributions relatives au bruit routier

Sept contributions ont spécifiquement traité du bruit des infrastructures routières.

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit routier figure dans le tableau ci-dessous :

| N° | Ville(s) | Sujet | Infrastructure(s) concernée(s) | Gestionnaire | Éditeur | Observation | Réponse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | VOISINS-LE-BRETONNEUX | Bruit routier | Route de Guyancourt | SQY | Particulier | Réduction du bruit Route de Guyancourt à Voisins le bretonneux -Bonjour<br>Habitant le long de la Route de Guyancourt à Voisins le bretonneux, il s'avère que le volume sonnore est très élévé que ce soit:<br>- avec l'accélération des voitures (moteur et roulement sur l'asphalte)<br>- le bruit des motos lors de leur accélération (principalement le week end)<br>Plusieurs solutions sont possibles:<br>- Modifier le revetement de la route pour qu'il soit plus silencieux<br>- Positionner des radars de volume sonores<br>- fermerture de la route... | Selon les modélisations réalisées par BruitParif,la route de Guyancourt est effectivement source de nuisances sonores qui dépassent les seuils réglementaires. Au regard des enjeux et selon la méthodologie retenue, le secteur n'est pour autant pas une zone à enjeux prioritaire. Toutefois, le PPBE comporte un plan d'actions, dont certaines visent à réduire le bruit à la source, et qui ont vocation à avoir des effets "en cascade" sur ces voies. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | PLAISIR | Bruit routier | RD 30 | CD78 | Particulier | Nuisances sonores liées à la RD30<br>Plaisir – Demande de protection phonique - Bonjour,<br>Notre maison est située en bordure de la RD30, à mi-chemin entre le haut de la RD30 et le lac.<br>Nous sommes consternés par le niveau de bruit généré par la circulation sur la RD30, principalement en raison de l'absence de toute protection phonique au niveau du lac.<br>Le bruit du trafic s'engouffre dans cette zone ouverte sur la RD30, créant un véritable cône de résonance qui diffuse le son vers l'ensemble des habitations situées autour du lac - soit environ 80 maisons concernées.<br>Proposition :<br>Nous suggérons d'envisager la mise en place d'une protection phonique au niveau du lac, dans le prolongement du mur antibruit existant, jusqu'au petit parking situé à proximité du lac. | Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).<br>En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental et non pas de SQY qui n'est pas compétente sur les RD.<br>SQY s'engage néanmoins à transmettre aux gestionnaires concernés les contributions reçues qui concernent leurs infrastructures. |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | Bruit routier | Boulevard Vauban / Rue Sully | SQY | Particulier | Plaque gaine technique - Bonjour<br>Un problème simple a règlé mais que personne ne veut prendre en compte.<br>Dans le virage en bas du Boulevard Vauban, à l'angle de la rue Sully, il y a une plaque de gaines techniques qui se trouve sur la piste cyclable mais quand les véhicules passent sur celle-ci, il y a ce bruit relativement violent à chaque passage.<br>Un simple règlage avec un amortisseur en caoutchouc suffirait. | Cette situation relève d'un désordre ponctuel de voirie lié à un équipement implanté dans le domaine public.<br>Ce type de nuisance ne relève pas du champ du PPBE, qui est un document de planification stratégique traitant des expositions au bruit à grande échelle, et non des dysfonctionnements localisés.<br>L'entretien et la mise en conformité des équipements de voirie (plaques, regards, gaines techniques) relèvent du gestionnaire de la voirie ou du gestionnaire de réseau concerné.<br><br>Pour information, toute personne peut signaler un problème via le lien suivant :<br>- sur un ouvrage télécom : https://dommages-reseaux.orange.fr/dist-dommages/home ;<br>- sur le domaine public : https://peps.sqy.fr/e-services/Pages/signalement.aspx.<br>Ces liens permettent également de joindre une photographie et localiser précisément le problème |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | afin qu'il soit résolu dans les meilleurs délais. |
| 11 | PLAISIR | Bruit routier | RD 30 | CD78 | Particulier | Nuisances RD30 - Nous habitons dans le domaine des Gatines qui est collé à la RD30, et même avec les murs antibruit, les nuisances restent présentes.<br>Surtout courant le weekend, rodéos et compagnie nous réveillent et nous empêchent de dormir.<br>Les bruits de moteur et encore plus celles des motos sont insupportables.<br>Nous avons appelés plusieurs fois la police pour intervenir mais chaque weekend ça reviens.<br>Merci de prendre en compte nos demandes. | Les nuisances décrites résultent manifestement de comportements individuels illicites (excès de vitesse, rodéos motorisés, usages non conformes des véhicules).<br>La lutte contre ces nuisances relève des forces de l'ordre, compétentes pour faire respecter le Code de la route et sanctionner les infractions.<br>Le PPBE ne peut ni renforcer les contrôles, ni se substituer aux actions de police et ne permet pas de traiter directement des nuisances liées à des usages illégaux ou ponctuels, mais vise à définir des orientations générales à moyen et long terme.<br><br>Par ailleurs, le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Conseil Départemental et non pas de SQY qui n'est pas compétente sur les RD.<br>SQY s'engage néanmoins à transmettre aux gestionnaires concernés les contributions reçues qui concernent leurs infrastructures. |
| 15 | MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | Bruit routier | Avenue de l'Europe | SQY | Particulier | Réduction des nuisances sonores sur l'avenue de l'Europe - Pour limiter les nuisances liées à l'avenue de l'Europe, une homogénéisation des dispositifs anti-bruit serait la bienvenue sur l'ensemble de l'avenue de l'Europe. Le quartier Europe à Guyancourt est protégé par des murs anti-bruit tandis que le quartier de la Sourderie qui est soumis aux mêmes nuisances le long de l'avenue de l'Europe n'a aucun dispositif d'atténuation. | Selon les modélisations réalisées par BruitParif, l'avenue de l'Europe est effectivement source de nuisances sonores qui dépassent les seuils réglementaires pour les habitations situées à proximité immédiate de la voie. Au regard des enjeux et selon la méthodologie retenue, le secteur n'est pour autant pas une zone à enjeux prioritaire.<br>Toutefois, le PPBE comporte un plan d'actions à l'échelle de l'intégralité de l'agglomération, dont certaines visent à réduire le bruit à la source, et qui, par voie de conséquence, auront des effets "en cascade" sur l'intégralité du réseau routier de SQY. |
| 16 | LA VERRIERE | Bruit routier | Bus | SQY | Particulier | Aménagement du PARVIS SUD GARE LA VERRIERE sans prise en | Le PPBE a pour objet d'identifier les enjeux sonores à l'échelle du |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | compte de concentration de BUS - PROPOSISION pour Réduire BRUIT ROUTIER par Déplacement de 50m du TERMINAL ligne 5347 de l'Entrée du Souterrain Gare vers les Premières Places de Parking à supprimer le long de la voie ferrée. Avantages: Flux de Circulation non embouteillé par plusieurs lignes de BUS au MEME ENDROIT / BRUIT DE MOTEUR EN CONTINU DU MATIN AU SOIR(un second bus étant toujours en attente derrière le partant) trés génant en été / ABRI BUS de ligne 5347 pouvant ètre Déplaçé facilement, pour plus de sécurité, auprés du nouveau Parc à Vélos. MERCI de considérer cette proposition et de Remédier à l'absence de prise en compte lors de la Réfection du parvis sud. Remarques : URGENCE à Sensibiliser les Services Techniques sur l'ABUS d'utilisation de toutes machines bruyantes et Réglementer les Livraisons de Marchandises durant la Nuit ( destructurant le Sommeil ,source | territoire et de définir des orientations stratégiques ; il n'a pas vocation à intégrer des ajustements opérationnels localisés, tels que le déplacement ponctuel d'un terminus de ligne ou d'un arrêt de bus. A une échelle plus large, selon les modélisations réalisées par BruitParif, l'avenue de la Gare à La Verrière est effectivement source de nuisances sonores qui dépassent les seuils réglementaires pour les habitations situées à proximité immédiate de la voie, d'après les cartes stratégiques de bruit de 2022. Au regard des enjeux et selon la méthodologie retenue, le secteur n'est pour autant pas une zone à enjeux prioritaire. De plus, l'aménagement du parvis sud de la gare de La Verrière s'inscrit dans un projet global de requalification d'organisation des mobilités autour du pôle d'échanges avec pour objectif une réduction de l'usage de la voiture en tenant compte des contraintes du réseau de bus et des usagers de la gare. En effet, disposer d'un nouveau pôle d'échanges |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | de multiples pathologies).<br>Pas d'information de cette Consultation du PUBLIC sur ce PPBE par les PANNEAUX d'affichage (autres que celui de Mairie) démontrant que les Ravages du Bruit sur la Santé N'intéressent en fait pas plus qu'il y a 15 ans !! | multimodal permet de renforcer l'attractivité des transports en commun et en conséquence un report modal de la voiture au profit des bus et des modes actifs (vélo, marche) pour ensuite utiliser le réseau ferré. La réduction du trafic automobile contribue ainsi à la réduction du bruit routier. enfin, un projet de déplacement du terminus de la ligne 5347 est bien à l'étude<br><br>Concernant les nuisances liées aux livraisons nocturnes et à l'utilisation de matériels bruyants, ces situations relèvent du cadre général de la réglementation sur les bruits de voisinage et des pouvoirs de police du Maire (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales).<br>Le PPBE ne peut pas prescrire de règles horaires ou de modalités d'exploitation spécifiques pour ces usages.<br><br>S'agissant de l'information du public, la consultation du PPBE a été conduite conformément aux |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | dispositions du Code de l'environnement. |
| 17 | MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | Bruit routier | Avenue Nicolas About | SQY | Particulier | nuisances sonores liées à la circulation automobile pour les riverains de l'avenue Nicolas About (Montigny Le Bretonneux) - je constate un non respect massif et généralisé de la limitation à 50 km/h théoriquement en vigueur sur l'avenue Nicolas About à Montigny Le Bretonneux, particulièrement sur le tronçon situé entre les intersection avec la rue de la Mare aux Carats et l'avenue Joseph Kessel. La vitesse des véhicules augmente fortement les nuisances sonores pour les riverains.<br>Que prévoit l'agglo pour faire respecter les limitations ? | Les nuisances décrites résultent manifestement de comportements individuels illicites (excès de vitesse tout particulièrement).<br>La lutte contre ces nuisances relève des forces de l'ordre, compétentes pour faire respecter le Code de la route et sanctionner les infractions.<br>Le PPBE ne peut ni renforcer les contrôles, ni se substituer aux actions de police et ne permet pas de traiter directement des nuisances liées à des usages illégaux ou ponctuels, mais vise à définir des orientations générales à moyen et long terme. |

## 6. Synthèse des contributions relatives au bruit aérien

Quatre contributions ont spécifiquement traité du bruit des infrastructures ferroviaires.

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit ferroviaire figure dans le tableau ci-dessous :

| N° | Ville(s) | Sujet | Infrastructure(s) concernée(s) | Gestionnaire | Éditeur | Observation | Réponse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | MONTIGNY-LE-BRETONNEUX | Bruit aérien | Base Aérienne (BA) 107 Villacoublay | État | Particulier | Avions Vélizy - Les avions , pour la plupart militaires, passent vraiment très bas et parfois tard le soir en direction de l'aéroport de Vélizy Villacoublay, cela est très gênant | Règlementairement, les aérodromes entrant dans le champ d'application des CSB et PPBE sont ceux supportant un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes impactant le territoire (Chavenay-Villepreux, BA 107 et Paris-Saclay-Versailles) ne sont pas utilisés pour des vols commerciaux et ne sont donc pas inclus dans le PPBE, quand bien même ils supporteraient un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an.<br>SQY surveille néanmoins attentivement les évolutions des PEB de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place, conformément au plan d'actions du PPBE. |
| 4 | MAGNY-LES-HAMEAUX | Bruit aérien | Aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (ex-Toussus-le-Noble) | État/ADP | Particulier | Bruit des avions - Les avions et hélicoptères en provenance de l'aérodrome de Toussus le Noble ne respectent pas les citoyens.<br>Ils ne respectent pas les couloirs aériens.<br>Certains modèles sont extrèmement bruyants. | |
| 10 | MAGNY-LES-HAMEAUX | Bruit aérien | Aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (ex-Toussus-le-Noble) | État/ADP | Particulier | nuisances aeriennes - Malgré des manifestations à Toussus le Noble depuis.....des décennies les nuisances perdurent<br>Survol des habitations sans scrupules avions bruyants. A quand le silence dans le ciel. | |
| 13 | MAGNY-LES-HAMEAUX | Bruit aérien | Aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (ex- | État/ADP | Particulier | Nuisances aéroport Toussus le Noble - J'habite Magny depuis 28 ans et toujours autant de survols des habitations malgré | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Toussus-le-Noble) | | | les nombreuses réunions, protestations et manisfestations sur place. | |

## 7. Synthèse des contributions relatives au bruit ferroviaire

Aucune contribution n'a spécifiquement porté sur le bruit des infrastructures ferroviaires. Lorsqu'il a été abordé, le bruit ferroviaire l'a été conjointement avec d'autres sources de bruit (se référer à la synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit).

## 8. Signalement concernant un bruit d'activité

Une contribution a traité spécifiquement du bruit d'activité industrielle ou professionnelle.

Le détail de la contribution concernant exclusivement le bruit industriel ou professionnel figure dans le tableau ci-dessous :

| N° | Ville(s) | Sujet | Infrastructure(s) concernée(s) | Gestionnaire | Éditeur | Observation | Réponse |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | GUYANCOURT | Bruit industriel ou professionnel | Société EVOLIS | Privé | Particulier | Bruit Climatisation Société Evolis - Bonjour<br>Depuis quelques années, nous sommes victimes du bruit de la climatisation provenant des bâtiments gérés par EVOLIS situés 39 boulevard Vauban à Guyancourt.<br>Pendant les beaux jours, les voisins d'en face dans la résidence Saint James subissent largement ce bruit. | Les nuisances sonores liées aux équipements techniques privés (climatisations, groupes froids, extracteurs) relèvent du régime des bruits de voisinage.<br>Ces situations sont encadrées par :<br>- les articles R.1336-5 à R.1336-10 du Code de la santé publique,<br>- et relèvent des pouvoirs de police du Maire en matière de tranquillité publique (article L.2212-2 du Code général des collectivités territoriales).<br>Le PPBE n'a pas vocation à traiter des |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Là aussi un simple mur pourrait coupé du bruit | nuisances ponctuelles issues d'installations privées ni à prescrire des dispositifs techniques spécifiques. |

## 9. Évolutions apportées au PPBE à la suite de la consultation

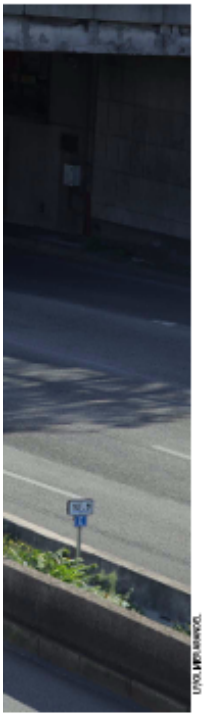
Au regard des contributions reçues dans le cadre de la mise à disposition du public et des réponses associées, le projet de PPBE n'a pas fait l'objet de modification.

# Annexes

## Insertion dans la presse – Extrait Le Parisien du 1er octobre 2025

Le Parisien
Mercredi 1er octobre 2025 • N° 25226





LP/OLIVIER ARANDEL

Le passage du périphérique parisien à 50 km/h n'a pas créé les embouteillages redoutés.

# AVENIR | Les propositions des candidats aux muncipales

**Alexis Bisson et Auguste Canier**

**PLUS D'UN DEMI-SIÈCLE** après sa mise en circulation, l'axe emprunté quotidiennement par 1,1 million de véhicules demeure un dossier éminemment politique. Alors que la Cour des comptes vient de se pencher, dans un récent rapport, sur la gouvernance du périphérique, les candidats aux élections municipales de 2026 doivent eux aussi réfléchir à son avenir. Végétalisation, nouveaux revêtements, apaisement du trafic, liens renforcés avec la petite couronne… Ils nous livrent la vision de « leur » périph à horizon 2040.

Dans la lignée des conclusions du rapport des sages de la Rue Cambon, les candidats d'opposition insistent sur un point : changer le périphérique, c'est d'abord changer sa gouvernance. « Nous ne promettrons pas un périphérique transformé d'un coup de baguette magique, confie Pierre-Yves Bournazel, candidat (Horizons). Il y a des contraintes techniques et financières. Dans un premier temps, il faut mettre en place une nouvelle gouvernance en fédérant les protagonistes que sont l'État, la région, la métropole et la Ville. »

Avant de changer, il faut mieux mesurer, estime le protégé d'Édouard Philippe. « Il faut des données, grâce à des capteurs placés à toutes les entrées et sorties, détaille le candidat. C'est à partir de cela que l'on pourra, par exemple, réfléchir à moduler la vitesse selon les moments de la journée. »

### Pour le camp Dati, « la mobilité, c'est la vie »

Enfin, Pierre-Yves Bournazel veut davantage végétaliser cette ceinture de béton. « Il faut faire du périphérique un mur vert, plaide le candidat. Une partie sera recouverte, quand c'est possible. »

Changer la gouvernance, c'est aussi la volonté des équipes de Rachida Dati, candidate des Républicains. « On ne peut pas travailler sur le périphérique sans y associer les communes voisines et la région, plaide Nelly Garnier, conseillère (LR) de Paris et porte-parole de Rachida Dati. Plutôt que de fonctionner de manière idéologique et à l'aveugle comme Anne Hidalgo, il s'agit de comprendre les logiques de flux. La mobilité, c'est la vie. Il faut redonner au périphérique sa fonction d'écoulement du flux automobile pour ne pas asphyxier Paris. »

Première des priorités pour l'entourage de la candidate : développer la pose d'enrobés phoniques, une mesure également prônée par la présidente (LR) de la région, Valérie Pécresse, qui permet de limiter les nuisances sonores.

Faut-il revenir sur les 50 km/h ? L'équipe de la candidate semble ne rien exclure à ce stade : « Nous sommes pragmatiques, insiste Nelly Garnier. Le bilan de la réduction de la vitesse n'est ni concluant ni évident. La question sera donc posée. »

À gauche, les candidats poussent pour une transformation plus radicale de l'anneau routier. Pour le communiste Ian Brossat, qui juge « totalement positif » le passage de l'axe à 50 km/h, l'avenir s'articule en deux temps. À court terme, le sénateur (PCF) de Paris estime que « l'urgence absolue est de poursuivre la rénovation des logements des 550 000 habitants qui vivent au-dessus du périphérique ».

### Circuler… à pied ?

L'élu évoque la nécessité de « protéger les établissements scolaires, en construisant des talus inversés pour réduire la pollution sonore ». Le candidat évoque par ailleurs, à moyen terme, l'idée de sa « transformation » en « boulevard paysager », à l'instar de ce que propose le candidat écologiste David Belliard. L'adjoint d'Anne Hidalgo en charge de la transformation de l'espace public souhaite en effet « passer d'une bande grise, polluée et bruyante, à une bande plus verte, où l'on peut vivre et circuler, à pied, en bus ou à vélo ».

« Aujourd'hui, le périphérique est une forme de mur réel et symbolique entre Paris et la banlieue. Je souhaite le transformer en pont que l'on puisse franchir, projette ainsi David Belliard. C'est un horizon, tout ne se fera pas dès le mois d'avril 2026, mais il est temps d'enclencher l'étape 2 de la transformation du périphérique. »

Passer à la vitesse supérieure, c'est également la volonté d'Emmanuel Grégoire. L'actuel député de Paris évoque la « réduction progressive des voies », les « aménagements cyclables et piétons notamment via la création de passerelles », une « couverture partielle des tronçons les plus bruyants » ainsi qu'une « végétalisation massive »… Autre idée du candidat : organiser « une partie » de la 50e édition du Marathon de Paris en 2026 sur le périphérique.



LES MARCHÉS PUBLICS
Consultez aussi nos annonces sur
http://avisdemarches.leparisien.fr

Marchés
+ de 90 000 Euros

Section 1 : Identification de l'acheteur
Nom complet de l'acheteur :
VILLE DE LIMAY
Numéro national d'identification :
Type : SIRET - N° : 21780335200037
Code postal / Ville : 78520 Limay
Groupement de commandes : Non

Section 2 : Communication
Moyens d'accès aux documents de la consultation
Lien vers le profil d'acheteur :
https://www.marches-securises.fr
Identifiant interne de la consultation : 2025918
L'intégralité des documents de la consultation se trouve sur le profil d'acheteur : Oui
Utilisation de moyens de communication non communément disponibles : Non
Nom du contact : s.hagondakoffavelle-limay.fr - Tél. : +33 0609384408
Mail : s.hagondakoffavelle-limay.fr

Section 3 : Procédure
Type de procédure : Procédure adaptée ouverte
Conditions de participation :
Aptitude à exercer l'activité professionnelle : voir DCE
Capacités techniques et professionnelles : voir DCE
Technique d'achat : Sans objet
Date et heure limite de réception des plis :
Lundi 27 octobre 2025 – 12:00
Présentation des offres par catalogue électronique : Interdite
Réduction du nombre de candidats : Non
Possibilité d'attribution sans négociation : Oui
L'acheteur exige la présentation de variantes : Non
Critères d'attribution : voir dce

Section 4 : Identification du marché
Intitulé du marché : REAMENAGEMENT DU PARC MARCEL PAUL
Classification CPV : 45112000
Type de marché : Travaux
Description succinte du marché : MARCHE EN 3 LOTS
Lieu principal d'exécution : LIMAY
Durée du marché (en mois) : 7
La consultation comporte des tranches : Non
La consultation prévoit une réservation de tout ou partie du marché : Non
Marché alloti : Oui
Section 5 : Informations sur les lots
LOT : LOT 1- TERRASSEMENT
Classification CPV : 45120000
Lieu d'exécution du lot : LIMAY, RUE JEAN MACE--RUE JEAN ZAY- RUE AMPERE
LOT : LOT 2- aires de jeux
Classification CPV : 45112723
Lieu d'exécution du lot : LIMAY, RUE JEAN MACE--RUE JEAN ZAY- RUE AMPERE
LOT : 3- espaces verts- clotures
Classification CPV : 45112700
Lieu d'exécution du lot : LIMAY, RUE JEAN MACE--RUE JEAN ZAY- RUE AMPERE

Section 6 : Informations complémentaires
Visite obligatoire : Non
Date d'envoi du présent avis : 29 septembre 2025

Constitution de société

Par acte SSP du 30/09/2025 il a été constitué une SASU dénommée PREMIUM CARS
Siège social : 14 rue des voyers (78440) PORCHEVILLE Capital: 500 € Objet: Taxi moto, véhicule motorisé, achat et vente de véhicules Président M. THOUIN Cédric arnaud dominique, de nationalité française, 14 rue des voyers 78440 PORCHEVILLE Durée: 99 ans à compter de l'immatriculation au RCS de VERSAILLES

Divers société

BETOM HOLDING
SASU au capital de 5 445 690,00 €
Siège social : 6 Avenue Morane Saulnier 78140 Vélizy-Villacoublay modification au RCS de Versailles 439 480 513
Par décision de l'associé Unique, du 26/09/2025, il a été décidé de nommer Président la société
située 6 Avenue Morane Saulnier 3 RUE PAUL DAUTIER 78140 Vélizy-Villacoublay et immatriculée au RCS de Versailles sous le numéro 484 287 733 en remplacement de
demeurant 20 Rue de la Cossonnière 45300 Pithiviers à compter du 01/10/2025.
CHRISTOPHE LACM, BASE FINANCIERE SIRDUPI BETOM - FGB

Enquête publique

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SAINT QUENTIN EN YVELINES
AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE SAINT QUENTIN EN YVELINES
Conformément à la Directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et aux dispositions des articles L-572-8 et R-572-9 du Code de l'environnement, le projet de PPBE de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) est mis en consultation du public pour observations, du 20 octobre au 22 décembre 2025.
Cette présente consultation se déroulera selon les modalités ci-après, approuvées par le Conseil Communautaire de SQY le 25 septembre 2025.
Le projet de PPBE sera consultable par le public :
- En version papier, à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre, 78192 Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
- En version électronique, sur un poste informatique dédié à l'Hôtel d'agglomération, aux mêmes horaires que ci- dessus ;
- En ligne, durant toute la durée de la consultation, sur le site Internet de SQY à l'adresse suivante : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/vivre-ici/environnement-transition-ecologique/prevention-bruit/
Toute personne peut, sur simple demande et à ses frais, obtenir copie du projet de PPBE auprès de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre, BP 10118 - 78192 Trappes Cedex.
Chacun pourra prendre connaissance du projet de PPBE et consigner éventuellement ses observations sur le registre en version papier mis à la disposition du public pendant toute la durée de la procédure à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.
En outre, un registre dématérialisé est également mis à la disposition du public pendant toute la durée de la consultation. Ainsi, le public pourra déposer ses observations et propositions et consulter ledit registre dématérialisé à l'adresse suivante : https://www.registre-numerique.fr/ppbe-communaute-agglomeration-sqy
Des observations écrites pourront être également adressées à Monsieur le Président de Saint-Quentin-en-Yvelines, à la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines – Direction de l'Urbanisme et de la Prospective – 1, rue Eugène Hénaff – BP 10118 - 78192 Trappes Cedex, pendant toute la durée de la consultation.

Insertions diverses

INSERTION – CHANGEMENT DE REGIME MATRIMONIAL
Suivant acte reçu par Maître Guillaume LELEU, Notaire de la Société par Actions Simplifiée «ACTENSEINE», titulaire des Offices Notariaux sis à BONNIERES-SUR-SEINE (78270), 20 Avenue de la République, et à LA ROCHE-GUYON (95780), 2 rue des Frères Rousse , CIPCEN 78003 , le 26 septembre 2025, a été prondu le changement de régime matrimonial et portant adoption de la communauté universelle entre :
Monsieur Benoît Henri JOUËT, Chef de service, et Madame Muriel Françoise ROUBY, Assistante familiale, demeurant ensemble à LOIMINES (78980) 10 Domaine du Val Hubert.
Monsieur est né à POISSY (78300) le 4 août 1967.
Madame est née à PARIS 19EME ARRONDISSEMENT (75019) le 4 octobre 1965.
Mariés à la mairie de POISSY (78300) le 28 avril 1990 sous le régime de la communauté d'acquêts à défaut de contrat de mariage préalable.
Ce régime matrimonial n'a pas fait l'objet de modification.
Monsieur est de nationalité française
Madame est de nationalité française
Résidents au sens de la réglementation fiscale.
Les oppositions des créanciers à ce changement, s'il y a lieu, seront reçues dans les trois mois de la présente insertion, en l'office notarial où domicile a été élu à cet effet.
Pour Insertion
Le notaire

ferrari&Cie
VENTES JUDICIAIRES IMMOBILIÈRES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES
Ferrari&Cie Agence de publicité légale, judiciaire, institutionnelle et Formalités des sociétés
7, Rue Sainte-Anne – 75001 Paris

78 Vente aux enchères Publiques par devant le Tribunal Judiciaire de VERSAILLES (78) - 5 place André Mignot le MERCREDI 12 NOVEMBRE 2025 à 9 h 30 - EN UN SEUL LOT
UNE MAISON D'HABITATION
À TRIEL-SUR-SEINE (78510) - 3 rue du Pont
Avec terrasse de toit élevée sur sous-sol (LIBRE) de 3 pièces principales (93,55 m²) - Avec en sous-sol Atelier et Bureau
Accès DEPENDANCE d'une pièce (24,75m²) par patio extérieur
Mise à Prix : 142.000,00 €
Consignation pour enchérir : chèque de banque à l'ordre du BATONNIER SEQUESTRE de 14.200,00 € outre une somme pour les frais et émoluments dont le montant sera indiqué par l'Avocat chargé de porter les enchères. Ce ne peut enchérir que par le ministère d'un Avocat du Barreau de VERSAILLES
Pour tous renseignements, s'adresser : Au Cabinet de Me Elisa GUELHERS, 21 rue des Etats Généraux à VERSAILLES - 78000
Tél. 01.88.60.37.37. Le cahier des conditions de vente est déposé au Greffe du JEX du Tribunal Judiciaire de VERSAILLES et au Cabinet de l'Avocat, où il peut être consulté - www.ferrari.fr
VISITES SUR PLACE LE : 6 NOVEMBRE 2025 DE 9H À 11H ET DE 12H À 14H

Pour la publication de vos annonces légales et judiciaires
agence@ferrari.fr Tél. 01 42 96 05 50

Le Parisien
Publiez votre ANNONCE LÉGALE avec Le Parisien
Rendez-vous sur
l'parisien.annonces-legales.fr

## Avis de consultation du public

# AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC

## SUR LE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE SQY

### DU 20 OCTOBRE AU 22 DÉCEMBRE 2025

Conformément à la Directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et aux dispositions des articles L.572-8 et R.572-9 du Code de l'environnement, le projet de **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) est mis en consultation du public pour observations, **du lundi 20 octobre au lundi 22 décembre 2025**.

Cette présente consultation se déroulera selon les modalités suivantes, approuvées par le Conseil Communautaire de SQY le 25 septembre 2025 :

Communication et information du public

Le projet de PPBE sera consultable par le public :

- **En version papier, à l'Hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**, 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre, 78192 Trappes, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
- En version électronique aux mêmes dates sur un poste informatique situé à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
- Durant toute la durée de la consultation, **sur le site internet de Saint-Quentin-en-Yvelines** à l'adresse suivante : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/vivre-ici/environnement-transition-ecologique/prevention-bruit/ ;

Toute personne peut, sur simple demande et à ses frais, obtenir copie du projet de PPBE auprès de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 1 rue Eugène Hénaff, ZA du Buisson de la Couldre, BP 10118 -78192 Trappes Cedex.

Par ailleurs, les modalités de ladite consultation seront portées à la connaissance du public au moins quinze jours avant le début de cette mise à disposition au moyen :

- d'un affichage de la délibération portant organisation de ladite mise à disposition, au siège de la Communauté d'agglomération et dans les mairies des douze communes membres de Saint-Quentin-en-Yvelines pendant toute la durée de la consultation du public ;
- d'un avis d'information au public inséré dans au moins 1 journal régional ou local diffusé dans le département et affiché dans les mairies des douze communes membres de Saint-Quentin-en-Yvelines et au siège de la Communauté d'Agglomération pendant toute la durée de la mise à disposition du public.

Recueil de l'avis de la population

Chacun pourra prendre connaissance du projet de PPBE et consigner éventuellement ses observations sur le **registre en version papier** mis à la disposition du public pendant toute la durée de la procédure **à l'hôtel d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

En outre, un **registre dématérialisé** est également mis à la disposition du public pendant toute la durée de la consultation. Ainsi, le public pourra déposer ses observations et propositions et consulter ledit registre dématérialisé à l'adresse suivante : **https://www.registre-numerique.fr/ppbe-communauteagglomeration-sqy**

Des observations écrites pourront être également adressées à Monsieur le Président de Saint-Quentin-en-Yvelines, à la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines – Direction de l'Urbanisme et de la Prospective - 1, rue Eugène Hénaff – BP 10118 - 78192 Trappes Cedex, pendant toute la durée de la consultation.

**L'ensemble des informations et documents relatifs à cette consultation seront relayés sur le site de SQY : https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/**