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.

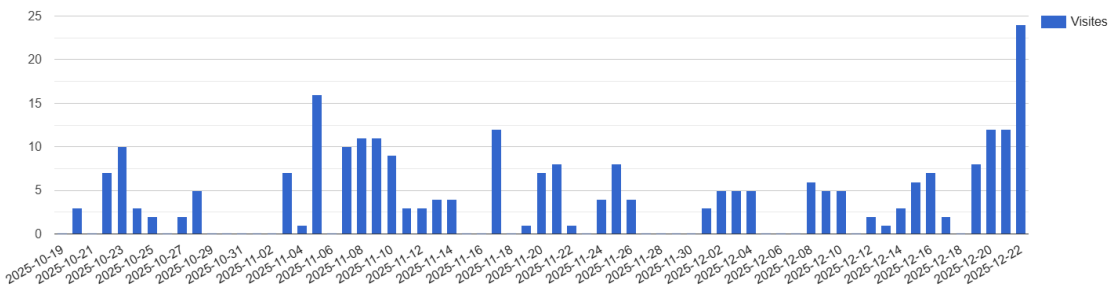
3. Analyse statistique des contributions

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 :

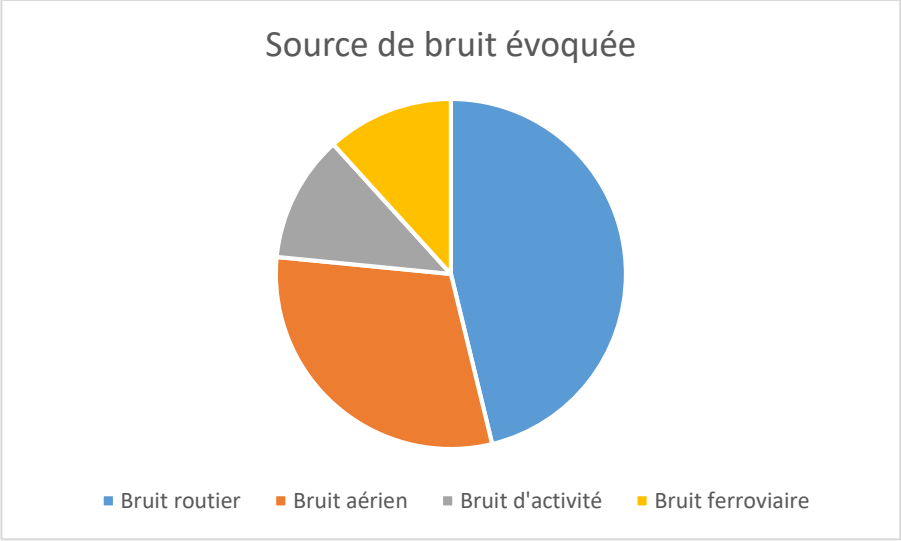
- 16 ont été rédigées par des particuliers ;
- 1 a été rédigée par une collectivité ;
- 1 a été rédigée par le Conseil de Développement de SQY (CODESQY), instance de démocratie participative ayant pour vocation d'apporter, par ses réflexions, un éclairage citoyen aux élus de l'intercommunalité sur les 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. 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. 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 *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 : 1. Bruit ferroviaire : une exposition diffuse non prise en compte 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)). 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. SNCF Réseau n'a pas identifié de Point Noir de Bruit ferroviaire (PNBf) sur la commune de Montigny-le-Bretonneux. Deux critères cumulatifs sont nécessaires pour identifier un PNB : 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 ; 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.). Constat : 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. 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. 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. 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. Propositions : 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). 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). Engager un dialogue avec SNCF Réseau pour limiter les sifflets de trains en zone urbaine, comme le permettent certaines	reçues qui concernent leurs infrastructures. 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. 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 *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 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 : 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). 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). Le manque de contrôles automatiques de vitesse (radars pédagogiques ou sanctionneurs) et l'absence d'aménagements (chicanes, plateaux surélevés) aggravent la situation. Propositions : Installer des radars pédagogiques sur ces axes pour sensibiliser les automobilistes au respect des limitations, en complément des contrôles policiers. 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). 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. 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. 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. 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. 3. Coordination avec les autres projets urbains Le PPBE doit s'articuler avec les projets en cours sur la commune pour éviter les contradictions : 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. 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. 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. 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. 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. 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 Bruit de la d30 Bruit des avions qui traversent Plaisir côté bois de la crâne constamment et des avions très bas 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 : - Bruit routier (RD30) : compétence du Département pour l'infrastructure, et des pouvoirs de police pour les comportements (se référer à la contribution ci-avant) ; - 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. - 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). 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 *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, 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. 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. De l'analyse de la révision proposée, plusieurs points sont apparus nécessaires à soulever : 1/ Importance du bruit aérien sur notre commune. 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. 1) Sur l'importance du bruit aérien et le choix des indicateurs (OMS, LAmax, occurrences) 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 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. 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. 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. 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. 2/ Modification des couloirs de vol 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. De même, les indicateurs de type LAmax ou les occurrences de survols ne font pas partie du cadre réglementaire des PPBE. Enfin, les effets sanitaires mentionnés sont déjà pris en compte dans le diagnostic global du PPBE. 2) Sur la prise en compte des couloirs de vol et chevelus ou les restrictions de trafic aérien 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. 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. 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. SQY s'engage toutefois à relayer les préoccupations des associations auprès des autorités compétentes.

		Bruit aérien, ferré et routier *Extrait concerné : Bruit ferré*	Ligne 18	SGP		3/ Nuisances occasionnées par la ligne 18 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. 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. 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". 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 *Extrait concerné : Bruit routier*	RD 91	CD78		4/ Nuisances occasionnées par les 2 roues 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 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. 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. Nos constats et commentaires sur le projet soumis à consultation : Nous ne constatons pas de baisse sensible du nombre d'habitants exposés au bruit entre ce PPBE et l'édition précédente 2018-2023, o Le transport routier a-t-il doublé en nuit ? o Le transport ferroviaire a-t-il baissé en nuit (-41%) et augmenté de près de 75% en journée ? 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. 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. La comparaison entre les PPBE 2018-2023 et 2024-2029 doit être appréciée avec prudence et est rendue très délicate pour différentes raisons : - Changement de la méthode de calcul acoustique à partir de l'échéance 4. Cette nouvelle méthode, CNOSSOS-EU, introduit des modifications significatives sur le calcul des niveaux de bruit. - 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 : o Trappes, N10 et Voie Ferrée, avec potentiellement des zones à dépassement de 3 valeurs limites, o Les Clayes-sous-bois, D11 Voie Ferrée, avec des zones à 2 dépassements de valeurs limites, o Montigny-le-Bretonneux, N12 et avenue du centre, bruit routier, o Plaisir, Voie Ferrée. 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. L'impact sanitaire annoncé nous semble sous-estimé : 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 »). - Des évolutions de populations sont également susceptibles d'être intervenues entre les deux échéances. 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) , 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. La CTE+ pense qu'il est important de prendre en considération ces données.	
						Les nuisances aériennes 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 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. 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. 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 : 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. o Que les nuisances les plus décriées sont : - le non-respect des trajectoires définies pour éviter les zones les plus peuplées (des relevés associatifs montrent bien les dispersions), - 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, - 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, 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 : - financement pour insonoriser les avions, - études de nouvelles trajectoires, - mais le manque de respect d'une minorité d'intrépides ne permet pas de constater d'amélioration et de réduction des nuisances Nous faisons des propositions « de bon sens » ci-après.	
						Bilan des actions passées 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 : - Certaines faites en 2014 ! Elles n'ont forcément pas d'effet entre 2018 et 2023. - Aucune caractérisation de l'objectif donc aucun contrôle d'efficacité des mesures, - Le PPBE routier départemental mentionne de nombreuses rénovations de revêtement routier ; ce qui est factuel mais pourquoi alors (retours d'habitants) : o de nombreux riverains ont-ils perçu et signalé une détérioration dans plusieurs cas ? 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 ? Nos propositions (en référence aux paragraphes précédents et chapitres du projet de PPBE) 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. 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. 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. Le PPBE ne peut ni garantir la pérennité acoustique d'un revêtement après des interventions ultérieures, ni imposer des prescriptions techniques aux gestionnaires

						nuisances 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. 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 - 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, 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. 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. 3. Impacts sanitaires 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. SQY pourrait être terrain d'expérimentation dans ce domaine innovateur. 4. Réduire le bruit à la source (AXE1): 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). 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. 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 » 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 ! Nous suggérons : - 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 ! - de porter une attention particulière aux routes du territoire : 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. SQY s'engage néanmoins à transmettre aux gestionnaires concernés les contributions reçues qui concernent leurs infrastructures. Concernant les désordres

						routes ; au minimum coordonner les différents intervenants ! o entretenir régulièrement et avec des techniques éprouvées plutôt que laisser les intervenants faire à leur façon, o traiter les défauts classiques de mauvais ajustements (plaques d'égouts, raccordements, …) ces détails qui empoisonnent la vie des riverains 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. 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. 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 » Nous saluons les relations établies avec SNCF réseau. 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. 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 Nos propositions « de bon sens » : - Favoriser l'avancement des travaux engagés par les autorités aéroportuaires, les associations de riverains et les usagers de bonne foi : o Amélioration des trajectoires sans toutefois prendre de risques de détérioration de la sécurité des pilotes et des riverains, 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 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 o Définir des redevances aéroportuaires sur PSV en fonction de la qualification Calipso des avions, … o Motiver à la pratique des simulateurs de vol, o … - S'interroger sur la pertinence de maintenir certaines activités sur PSV : 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 ! o Cette nouvelle plateforme pourrait aussi accueillir les avions	

						bruyants pour leurs tours de piste ! - 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. 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 ! PSV peut offrir à SQY des opportunités d'innovation : - Plateforme dédiée à l'aviation électrique du futur avec Thales et Airbus, - Centre de formation au pilotage innovant et performant avec des batteries de simulateurs, 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) Le tableau des actions proposées est pertinent. Nous déplorons toutefois : - L'absence de planification, - L'absence de mention de collaboration avec les communes et les habitants, - La mention d'un budget ! Nous suggérons que les zones calmes identifiées soient : - Mentionnées dans les documents d'urbanisme avec les contraintes et règles associées, - Publiées pour sensibilisation et appropriation par les habitants et usagers. 6. Pilotage – (Actions 3 à 5) 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. - Inclure le bruit dans la planification urbaine Ces actions sont indispensables notamment pour éviter des situations incompréhensibles : comme la construction de logements le long d'une Nationale ! - Sensibiliser et informer sur le bruit Les actions relatives à l'information et à la sensibilisation des habitants sont également pertinentes: - Tant pour les impliquer aux respects des règles, - Que pour éviter les mécontentements par ignorance des réalités d'un territoire. - Gouvernance 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. 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. Quant à la cellule bruit, celle-ci disposera d'une organisation interne dédiée et transversale entre plusieurs directions de SQY.

						pilotage Nous estimons primordial qu'une organisation minimale mais dédiée soit mise en place et budgétée. Un chargé de mission devrait : - Assurer le suivi d'avancement de ce plan, - Coordonner les actions propres à SQY et celles des producteurs de bruit et acteurs des actions, - Assurer la cohérence des actions et mesures du plan et des autres plans et dispositifs contributeurs, - Agir et réagir pour mesurer et promouvoir les progrès dans la réduction des nuisances sonores, - 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 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: - avec l'accélération des voitures (moteur et roulement sur l'asphalte) - le bruit des motos lors de leur accélération (principalement le week end) Plusieurs solutions sont possibles: - Modifier le revetement de la route pour qu'il soit plus silencieux - Positionner des radars de volume sonores - 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 Plaisir – Demande de protection phonique - Bonjour, Notre maison est située en bordure de la RD30, à mi-chemin entre le haut de la RD30 et le lac. 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. 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. Proposition : 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). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental et non pas de SQY qui n'est pas compétente sur les RD. 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 Un problème simple a règlé mais que personne ne veut prendre en compte. 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. 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. 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. Pour information, toute personne peut signaler un problème via le lien suivant : - sur un ouvrage télécom : https://dommages-reseaux.orange.fr/dist-dommages/home ; - sur le domaine public : https://peps.sqy.fr/e-services/Pages/signalement.aspx. 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. Surtout courant le weekend, rodéos et compagnie nous réveillent et nous empêchent de dormir. Les bruits de moteur et encore plus celles des motos sont insupportables. Nous avons appelés plusieurs fois la police pour intervenir mais chaque weekend ça reviens. 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). La lutte contre ces nuisances relève des forces de l'ordre, compétentes pour faire respecter le Code de la route et sanctionner les infractions. 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. 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. 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. 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). 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 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). Le PPBE ne peut pas prescrire de règles horaires ou de modalités d'exploitation spécifiques pour ces usages. 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. Que prévoit l'agglo pour faire respecter les limitations ?	Les nuisances décrites résultent manifestement de comportements individuels illicites (excès de vitesse tout particulièrement). La lutte contre ces nuisances relève des forces de l'ordre, compétentes pour faire respecter le Code de la route et sanctionner les infractions. 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. 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. Ils ne respectent pas les couloirs aériens. 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 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 Depuis quelques années, nous sommes victimes du bruit de la climatisation provenant des bâtiments gérés par EVOLIS situés 39 boulevard Vauban à Guyancourt. 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. Ces situations 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). 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.

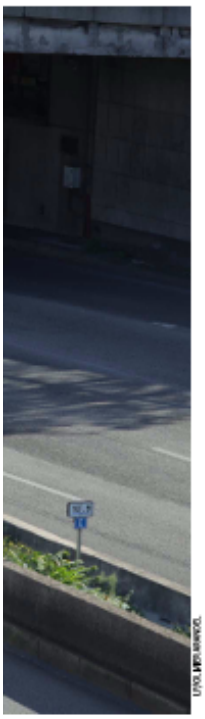
9. Évolutions apportées au PPBE à la suite de la consultation

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/O.L./P.C./AVENOT.

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

Constitution de société

Divers société

BETOM HOLDING

Enquête publique

Insertions diverses

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. On 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 leparisien.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/