



Reconnue d'utilité publique
par décret du 13 mai 1998.

Versailles, le 12 avril 2022

Madame Cécile KARCHER
Chargée de mission Aménagement
Communauté d'agglomération
de Versailles Grand Parc
6 avenue de Paris - CS 10922
78009 - Versailles cedex

***Objet : Participation d'Yvelines Environnement à l'Enquête Publique
sur le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
(PPBE) de Versailles Grand Parc (VGP)***

Chère Madame,

Après l'examen du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement que Versailles Grand Parc a soumis à enquête auprès de la population, nous vous faisons part de nos commentaires ci-après :

Remarques préalables

Mieux vaut prévenir que guérir !

Dans l'intitulé du Plan, le sigle PPBE, il y a le mot « **PREVENTION** » et c'est bien autour de ce mot que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement doit s'inscrire.

Par habitude ou facilité, les « temps anciens » avaient pour « normes » des critères de satisfaction de l'utilisateur dans un environnement économique donné.

Progressivement des critères de sociabilité se sont développés pour mettre en place, autant que faire se peut, des critères de convivialités.

On a ainsi fait en sorte que les auteurs de nuisances rencontrent leurs victimes pour trouver les meilleures solutions de satisfaction réciproque.

Il est un fait que pour éviter que certains aient à souffrir du bruit causé par autrui, il s'agit principalement de réduire le bruit « à la source », causés par divers produits et infrastructures.

Il est effectivement de moins en moins concevable et supportable d'imposer l'enfermement dans des enceintes calfeutrées pour se protéger de bruits que l'on n'a pas su ou pas voulu réduire.

Toutes les actions, des études de conceptions aux travaux de réalisations, doivent d'abord être orientées vers la réduction des bruits à la source.

Concertation

Le paragraphe 1 parle *d'information et de concertation avec les gestionnaires de sources de bruits* ;

Le paragraphe 9-3 précise :

« **Le PPBE, bien que document non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants et à venir, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.** »

20, rue Mansart
78000 VERSAILLES
Tél. : 01 39 54 75 80
e-mail :
yvelines.environnement
@orange.fr

N° Siret : 400 047 882 00016
Code APE : 9104Z

Nous ne pouvons que regretter l'absence de concertation avec les associations de protection de l'environnement pendant la phase d'étude du PPBE.

Particulièrement au niveau des communes consultées par VGP.

La présente enquête publique est lancée alors que les habitants concernés par les nuisances de bruits, qui doivent répondre à cette enquête publique, n'ont pas été informés **préalablement** en quoi consiste le PPBE et quelle est la procédure de participation à une concertation par les communes.

Anticiper

Le paragraphe 1 parle de « *l'anticipation de l'évolution du territoire, qui repose sur la prévision des impacts acoustique, et des mesures »*

Quels sont les outils mis en œuvre ?

Le paragraphe 8-2, dans le plan d'action à 5 ans 2018/2023, on parle d'anticipation des impacts acoustiques dans les projets à venir.

Quelles sont les procédures qui ont été introduites dans la présentation des projets d'aménagements et des demandes de permis de construire pour prendre en compte cette exigence ?

Manquements

Paragraphe A5, avis des gestionnaires :

« Des échanges techniques ont eu lieu avec le Conseil Départemental des Yvelines. L'avis officiel est en attente. Il devrait être intégré au document après la consultation du public. »

L'avis du Conseil départemental devrait être intégré à la présente Enquête Publique.

Remarques générales

- Il est bien noté au chapitre 2.2 que l'objectif d'un PPBE est la réduction du bruit dans les zones effectivement exposées, la prévention du bruit dans les zones potentiellement exposées et la préservation des zones calmes.
- La lecture du projet de PPBE soumis à la présente enquête publique donne l'impression d'une étude incomplète, sans doute par insuffisance d'information de la part de toutes les communes.
- Concernant les thèmes et sujets énoncés, nous ne percevons que peu de cas concrets cités, beaucoup d'idées générales et peu de cas précis parmi les nombreux qui nécessiteraient des études approfondies pour mettre en place des moyens efficaces de diminution des nuisances de bruits.
- Au résumé du paragraphe 1, il est dit que le PPBE « *s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisé en 2017 par BruitParif* », or, bien qu'elle ait été « *approuvée par le Conseil communautaire le 24 juin 2019* », **cette évaluation est incomplète.**
- On note dans le chapitre 1 que « *la définition et la préservation des zones calmes afin d'aboutir à un consensus* », **entre qui et qui ?**
- Au chapitre 2.4.3, on rappelle enfin l'objectif principal du PPBE : « *La population est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée* » ... Ouf ! on est rassuré !

Mais par quelles procédures depuis le niveau local écoute-t-on les habitants ? Rien n'est prévu, et rien n'a été fait dans la préparation de ce projet de PPBE.

Remarques particulières

- Cartographie des bruits et diminution de niveaux sonores (§ 3)

- Les indicateurs acoustiques mentionnés s'adressent à un public « averti », ayant une connaissance technique des niveaux dB(A) et autres indices. Ceux-ci ont toutefois le mérite de fournir des repères entre les différents niveaux de bruit selon les types de sources.

Mais le public parle plutôt de nuisance sonore ressentie.

o Les cartes montrées sur le document présenté à l'enquête publique sont de même peu expressives pour les habitants soumis aux nuisances régulières, hormis les cartes page 7 et 8 qui montrent, pour les nuisances des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes, les zones approximatives de dépassement des valeurs limites en façades d'habitations ou autres lieux de vie.

- **Concernant le chapitre 4, Zones à enjeux et objectifs,**

Les communes ont la responsabilité des renseignements mentionnés, les associations n'ayant pas été consultées préalablement à la présente enquête ; toutefois, nous souhaitons attirer l'attention sur quelques points :

o Concernant les caractéristiques des zones à enjeux :

- Une partie de l'A13, sur le territoire de Noisy-le-Roi, n'est pas cartographiée,
- Sur les tableaux pages 11 à 16 :
 - R11 concerne aussi Noisy-le-Roi,
 - R23 ne concerne-t-il pas aussi Saint-Cyr-l'Ecole ? – voir R28
 - R75 : la D307 passe-t-elle à Buc ?
 - R84 : Qu'est-ce que la D938 Rte de Bordeaux à Bailly ?
 - R86 : Qu'est-ce que la D446, rue de la libération, rte d'Orsay, à Noisy-le-Roi ?
 - Manque dans la Planche 8, à ajouter dans la planche 9 :
A06 : Habitations, Aéroport Saint-Cyr l'Ecole, Noisy-le-Roi
 - Manque dans la Planche 8, à ajouter dans la planche 9 :
A07 : Habitations, Aéroport Saint-Cyr l'Ecole, Renneboullin
- Dans les « commentaires » page 16, il faut noter :
 - L'A12 et l'A13, particulièrement au niveau du « triangle de Rocquencourt », situées sur le territoire de Bailly, engendrent un bruit de fond très gênant pour les habitants de Bailly et de Rocquencourt, surtout après les nombreux abattages d'arbres.
 - Les bruits des hélicoptères sont gênants partout où ils volent, et pas uniquement au-dessus des axes dédiés ?

o **Page 17, chapitre 4.2,** il est précisé que « *l'objectif principal consiste à réduire les nuisances sonores en ramenant les niveaux de bruit en deçà des valeurs limites définies par les textes, en façades extérieures des bâtiments.* »

Il faut noter que d'une part les résultats peuvent évoluer dans le temps en fonctions de l'évolution du milieu naturel entre la source de bruit et le bâtiment récepteur (ex. coupe d'arbres) et d'autre part le bruit ressenti dans le lieu de vie varie énormément selon le positionnement habituel de la personne par rapport au lieu de mesure.*

Il conviendrait donc de prendre en compte le ressenti des nuisances de bruit par les personnes de tout le quartier concerné par la source de bruit pour mettre en place des mesures correctives adaptées.

o **Concernant le chapitre 5, Zones calmes :** Le paragraphe 5-3 parle de Zones de ressourcement proposées par les communes :

- Sur quels critères objectifs sont définies ces zones ? zones à niveau sonore inférieur à 55 dB(A) ?
- D'après les informations fournies par les communes en page 19/52, peu de zones seraient concernées.

Merci de proposer toutes les zones concernées selon les critères objectifs !

Il est curieux de ne pas voir cité dans ce chapitre comme « zone de ressourcement » importante la « Plaine Versailles » en continuité du Parc du Château de Versailles, dans sa partie classée en juillet 2000, petite partie de la Zone Naturelle d'Equilibre définie en 1975.

- Evolution du territoire

o Réglementation pour les infrastructures routières et ferroviaires (§ 6.1.1)

- Les infrastructures font l'objet de « *classements qui s'imposent à toutes nouvelles constructions qui s'implante à ses abords* ».

On parle d'obligations d'isolation, mais on ne parle pas d'obligation de réduction des bruits à la source !

- La planche 11 montre un exemple de classement sonore de voies bruyantes à Versailles.

On considère utile de montrer le classement sonore de toutes les voies bruyantes sur le territoire de VGP.

- Il semble important que les niveaux de bruit selon les cartographies de BruitParif soient systématiquement et obligatoirement fournis, avec l'explication nécessaire, dans les dossiers de constructions nouvelles à proximité d'infrastructures bruyantes, pour une bonne connaissance des nuisances de bruit par les futurs acquéreurs ou occupants.

o Survols d'aéronefs (§ 6.1.2)

Le PPBE de VGP limite les nuisances de bruits perçues par les habitants principalement aux valeurs inscrites dans les PEB (Plans d'exposition aux bruits) qui sont uniquement des documents d'urbanisme qui s'imposent aux PLU (Plans locaux d'urbanisme).

Ils sont nécessaires à la limitation de zones d'habitations et à la protection phonique des habitations existantes à proximités des sources de bruits des aérodromes, pour éviter les conflits entre les riverains (habitants) et les usagers des aérodromes (pilotes).

Or les PEB sont anciens (1985), sauf celui de la BA 107, révisé fin 2016, et reposent donc sur des hypothèses techniques, de trafics et de méthodes de calculs anciennes.

Dans l'attente de révisions des PEB depuis plusieurs années, les communes continuent l'urbanisation à proximité des aérodromes, en particulier à Saint-Cyr-l'Ecole, se souciant peu des nuisances de bruits que les futurs habitants devront supporter.

Il y a donc urgence d'obtenir les révisions de PEB pour les aérodromes de Toussus-le-Noble et Saint-Cyr-l'Ecole.

Beaucoup d'actions ont été entreprises depuis une vingtaine d'années, principalement à l'initiative des associations, telle Yvelines Environnement, pour proposer des solutions visant à diminuer les nuisances de bruits des aéronefs pour les riverains des aérodromes.

La loi a permis la mise en place des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) des aérodromes, lieu de concertation entre les élus, les usagers et les associations, pilotées par le Préfet, et l'élaboration de Chartes de « bonnes pratiques » des usagers permettant de réduire les bruits à la source et d'en contrôler les résultats.

Des Comités de Suivi des Chartes (CSC) ont été mis en place, comprenant des membres des CCE, élus, usagers et membres d'associations, pour proposer des solutions pratiques qui ont été mises en œuvre, et pour analyser les plaintes des riverains afin d'y apporter des solutions.

Ainsi, à l'exemple de l'aérodrome de Chavenay, une rédaction de la Charte de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole a été entreprise voici près de 20 ans, suivie d'un travail important du CSC pour équiper un maximum d'avions de silencieux, établir des « plages de moindre bruits », obtenir le départ de l'école d'hélicoptères, rédiger par le groupement des usagers (GUAS) des règles de pilotages à proximité de zones habitées, mettre en place des balisages pour les pilotes,

A la demande du CSC, la CCE a décidé une campagne de mesures de bruits par BruitParif sur plusieurs lieux de plaintes enregistrées par des riverains de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, ainsi au domaine du Parc à Noisy-le-Roi, à la résidence Harmonie ouest à Bailly, au Parc Montaigne à Fontenay-le-Fleury, près des pistes à Saint-Cyr-l'Ecole, à Rennemoulin et dans une zone pavillonnaire de Plaisir.

Pour la BA 107, à Vélizy-Villacoublay, une Charte a été rédigée et un CSC a été mis en place par la CCE. Ce CSC analyse périodiquement les plaintes des riverains et propose des solutions soumises à la CCE.

Des mesures de bruits ont été effectuées par BruitParif dans l'environnement de l'aérodrome.

Les problèmes sont plus complexes à Toussus-le-Noble par la diversité des aéronefs basés et la répartition des communes riveraines impactées.

La CCE et le CSC ont connu des difficultés de dialogue et de fonctionnement, qui n'ont pas permis de trouver un accord entre les usagers et les riverains.

Des expérimentations ont été récemment tentées, en relation avec le système CALIPSO (classification des avions légers selon leur indice de performance sonore).

Les moyens de diminuer les nuisances de bruits pour les habitants sont recherchés et étudiés au sein des Comités de Suivi de la Charte (CSC), de même que les discussions sur les propositions de révisions des Plans d'exposition aux bruits (PEB), de même que l'évolution de la Charte elle-même, puis proposés aux Commissions consultatives de l'environnement (CCE) pour discussion et décisions d'exécutions.

○ Projets du Territoire (§ 6.2) :

- Aménagement de quartiers : le nombre d'aménagements qui seront générateur de bruits semble faible.

- Zone d'aménagement du plateau de Satory : renvoi vers l'annexe A3 qui parle d'études d'impact sans parler de solution proposée, en particulier pour la protection des bâtiments en bordures de voies nouvelles.

- Quartier de Gally à Versailles, en fait le projet de plusieurs centaines de logements sur le site de l'ancienne caserne Pion, entre le Parc de Versailles et la voie ferrée du tram 13 express : une nouvelle citée de 2000 habitants qui se déverse dans l'agglomération de Saint-Cyr-l'Ecole et vers le RD 7 en direction de Bailly, en lisière du site classé de la Plaine de Versailles, zone 3 fois protégée. Quelles sont les études d'impacts sur les flux de circulation et quelles sont les solutions proposées ?

- Mobilité :

- Nouvelle gare de la ligne 18 à Satory : Quelle étude d'impact ?
- Réaménagement de Versailles Chantiers : Quelle étude d'impact ? Quelles solutions pour diminuer les bruits ?
- Tram-train Evry-Massy-Versailles / ligne 18 : Quelle étude d'impact ?
- Tram 13 express : l'étude d'impact est incomplète car elle ne prend pas en compte l'utilisation future de la voie. Les riverains des voies dans les villes traversées demandent des protections contre le bruit et un abaissement de la vitesse.

- Aménagement de zones de ressourcement :

Il s'agit tout d'abord d'en définir les critères, puis d'en définir les zones et les contours et enfin d'en faire l'état des lieux permettant de définir les actions de préservation et d'aménagement. (Quel diagnostic pour la Plaine de Versailles ?)

○ Bilan des documents d'orientation stratégique (§ 6.3)

Ce chapitre rappelle le contenu des documents sans toutefois démontrer qu'ils sont véritablement des aides pour la protection contre le bruit, à part les PLU, construits, de par la loi, avec le concours des habitants, et on oublie de mentionner les lois SRU qui obligent, de façon uniforme, toutes les communes à construire des logements sociaux sans se préoccuper des contextes locaux spécifiques, en particulier en matière de « qualité de vie » tant annoncée dans plusieurs D.O.S. :

▪ Le **SDRIF**, révisé en 2013, est le document le plus important et imposable. Il précise l'organisation de l'espace, mais :

- Il paraît localement en contradiction avec les lois SRU qui conduisent à une densification,
- Les promoteurs de nouvelles infrastructures ne protègent pas efficacement les riverains contre les nuisances sonores (exemple Tram 13 express),
- Le remplacement, dans l'idéal, de transports individuels par des transports collectifs (fussent-ils non bruyants) se heurte à l'éloignement des zones commerciales par rapport aux zones d'habitations,
- L'amélioration de l'isolation phonique des logements est certes nécessaire pour le confort des périodes de repos, mais peut-on obliger les habitants à rester calfeutrés dans leurs logements ? alors qu'il est nécessaire et urgent de réduire les bruits à la source, bien sûr pour des raisons de santé publique,
- Les zones de calme, si elles n'ont pas été prévues lors de la création des aménagements urbains, sont difficiles à définir en ville du fait de la pression immobilière.

▪ Les **PLU**, établis par les communes, au plus près des habitants qui subissent les nuisances de bruit, sont bien les documents essentiels, mais qui doivent aussi comporter un chapitre de demandes de protections des habitants contre les bruits, identifiés, causés par des infrastructures qui ne sont pas de la responsabilité des Maires.

- Actions réalisées ces 10 dernières années

○ Bilan des précédents PPBE (§ 7.1)

- Tout d'abord, le lecteur souhaite connaître les 13 des 18 communes concernées par VGP.
- Il s'agit aussi d'avoir une connaissance plus précise du résultat global des actions engagées sur la réduction effective des nuisances de bruit sur le Territoire, dans les domaines mentionnés :
 - La réduction du trafic routier,
 - Le renouvellement de la (ou des) flotte municipale,
 - La réduction des vitesses,
 - Les changements de revêtements (où ?),
 - La construction de talus et d'écrans antibruit (où ? en plus de la N118 à Bièvres)

○ En faveur des grandes infrastructures de transport terrestre (§ 7.2)

On note que l'Etat et le Département réalisent leurs propres PPBE. Or les nuisances de bruit, d'où qu'elles viennent sont toujours supportées par les habitants qui n'ont à connaître pour leurs questions de qualité de vie que les collectivités locales, et en premier lieu leur commune dont ils ont élu le maire.

Il n'est pas précisé dans le présent PPBE l'articulation de la transmission d'informations et de décisions entre les habitants, et les associations représentatives, et les Collectivités, Communes, Département, Etat.

Quels rôles et quels liens décisionnels entre la DDT, la DIRIF, la SNCF, la RATP, la Préfecture, le Département, la Communauté de Communes, en matière de protections contre le bruit.

Or on parle ici des infrastructures qui sont génératrices de bruits importants sur le territoire de VGP.

- Les tableaux pages 27 à 29 mentionnent des actions de l'Etat, avec peu de réalisations concrètes, et du département qui mentionne des actions :
 - « *en faveur du report modal* », dont certaines ont peu d'effet sur la réduction du bruit,
 - « *en faveur de la modération du trafic dans les centre-ville*
 - », dont les réalisations de déviations qui entraînent une augmentation du trafic sur les routes déviées, ce qui nécessite la mise en place d'écrans pour protéger les riverains contre les bruits nouveaux.
 - « *en faveur de la réduction à la source du bruit* », dont il faudrait indiquer les lieux de réalisations.
 - « *en faveur de l'écomobilité et des transports non polluant* », dont il sera nécessaire de faire le bilan sur la réduction objective du bruit.

▪ Des points significatifs de nuisances de bruit ont été « oubliés », comme par exemple le long de l'A13 à Noisy-le-Roi, pourtant indiqué en « zone rouge », habitée, sur les cartes de BruitParif ;

○ **Relatives aux bruits aériens (§ 7.3)**

Voir commentaires ci-dessus « **Survols d'aéronefs (§ 6.1.2)** »

Les décisions sont prises au sein des Commissions Consultatives de l'environnement (CCE) de chaque aéroport sur dossiers préparés par les Comités de Suivi de la Charte (CSC).

Les CCE sont composées des élus des communes riveraines et des collectivités représentatives, des représentants des Administrations concernées, des représentants des usagers (pilotes) et de représentants des associations de riverains de l'aéroport. Elles sont présidées par le Préfet.

○ **Impact des industries**

Il serait utile de disposer d'une carte d'implantation des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE) et les niveaux de bruits émis.

○ **Actions intercommunales**

Il serait utile de préciser les projets réalisés par l'intercommunalité qui sont susceptibles de générer ponctuellement, périodiquement ou continuellement du bruit et de préciser les moyens mis en œuvre pour diminuer les nuisances sonores.

N'y a-t-il eu que deux réalisations ?

○ **Actions communales**

Besoin de précisions sur les lieux de réalisation, à minima pour les principales qui peuvent être citées en exemple.

- **Plan d'Actions à 5 ans**

○ **Actions portées par l'Etat, la Région et le Département (§ 8.1)**

- Aucune précision de la direction des routes (DIRIF) sur les actions programmées,
- Aucune précision de la SNCF sur les actions programmées,

- Aucune précision sur la révision du classement des voies,
- Rappel du plan d'actions du Département sur la période 2018-2023

Et après ?

- Axe 2 : Aménagements en faveur de l'abaissement de la vitesse, bien, mais où ?
- Axe 3 : Agir sur les sources de bruits routiers....., bien, mais où ? de nombreux cas sont connus,
- « une enveloppe spécifique au PPBE de deux millions d'euros financera une action particulière en faveur de la rénovation d'écrans acoustiques le long de voies départementales », bien, mais où ?

○ Actions portées par VGP et les communes (§ 8.2)

Le plus important est de recenser, par l'action locale des maires des communes, l'ensemble des doléances des habitants qui subissent des nuisances de bruit, puis de programmer des actions qui relèvent d'instances supra communales auprès du Département, de la Région et de l'Etat, concernant principalement :

- la protection contre les bruits des infrastructures routières et ferroviaires,
 - la diminution des nuisances de bruit des aéronefs,
 - le développement des mobilités non naissantes,
- et de favoriser l'aménagement de zones de calme.

De plus, les communes doivent être plus précises dans l'élaboration de leur PLU sur les mesures pour éviter les nuisances de bruits pour les futurs usagers des aménagements à venir.

- Suivi du Plan d'Actions

○ Diminution du nombre de personnes exposés (§ 9.1)

Il nous semble faut d'écrire « *Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact* », car les moyens dont disposent les bureaux d'études permettent d'effectuer les simulations nécessaires à la mise en œuvre de toutes les actions de prévention du bruit, à la source, si possible, ou en isolation.

○ Méthodologie du suivi du plan d'actions (! 9.2 et 9.3)

La planification et le suivi des actions est de la responsabilité des Maîtres d'ouvrages.

L'information de toutes les actions planifiées, consolidée au niveau de VGP, doit parvenir à la population par l'intermédiaire des mairies qui ont la responsabilité de vérifier que les demandes de leurs administrés sont correctement mises en œuvre.

Conclusion synthétique sur ce projet de PPBE

- Les définitions de niveaux de bruits définies comme sources de nuisances sonores pour les riverains doivent être revues en fonction de nombreux critères, pour être en adéquation avec l'effet sur la qualité de vie des habitants, et la santé,
- Manque d'information de la part de nombreuses communes sur les actions réalisées ces dix dernières années (annexe 4, pages 42 à 49),
- Manque de précision sur certains lieux significatifs de nuisances sonores et des mesures prises ou à prendre pour les réduire,
- Eviter de mélanger les actions en faveur de la réduction du bruit et des actions pour la sécurité,
- Manque de définition des critères des zones calmes, dites de ressourcement,

- Beaucoup d'actions en faveur d'équipement en véhicules électriques, sans une analyse globale de cette mesure,
- Beaucoup d'actions en faveur de l'isolation phonique des bâtiments, en oubliant que l'humanité ne vit pas enfermée, et que la priorité est de réduire le bruit à la source, voire éloigner les habitats des zones bruyantes, ou ne pas créer d'installations et d'infrastructures bruyantes à proximité des habitats,
- Manque de prise en compte systématique de moyens simples et peu onéreux dans les zones d'habitations identifiées comme bruyantes sur la cartographie, comme :
 - Limitation de la vitesse, y compris sur les départementales et autoroutes près des zones habitées,
 - Pose d'écrans adaptés, végétalisés ou autres, en concertation avec les riverains,
 - Mis en place de revêtements moins bruyants lors de la réfection des routes.
- Beaucoup d'actions en faveur des mobilités douces ou collectives peu bruyantes, en oubliant le besoin pour les personnes de transporter des achats entre les surfaces commerciales, souvent éloignées, et leur domicile. Par ailleurs, beaucoup de cas cités concerne des aménagements de loisirs en « zones vertes » et ne peuvent être comptés en substitution de transports bruyants,
- La méthode d'élaboration du PPBE, en partant des réels besoins de la population, mérite réflexion et amélioration.

Nous restons à votre disposition et vous prions de croire, Chère Madame, en l'assurance de notre considération distinguée.

La Présidente,
Christine Françoise Jeanneret