



<https://www.montgeron-environnement.fr/>

montgeronenvironnement@gmail.com

Projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du Conseil Départemental de l'Essonne

PPBE 4E

Avis de l'association Montgeron Environnement

Le 6 juin 2026

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement PPBE relatifs aux infrastructures routières autres que les autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national sont obligatoires conformément à la directive européenne 2002/49/CE et établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures. Le plan de prévention du bruit des routes départementales ou des routes nationales cédées aux départements relèvent donc des départements. Pour la période 2024-2029 en cours le Conseil Départemental de l'Essonne a soumis à enquête publique pour avis son PPBE dit de 4^{ème} échéance.

Montgeron Environnement est une association locale qui s'efforce de participer aux consultations publiques qui concernent son périmètre géographique.

Sur le bruit, force est de constater que les PPBE relèvent d'une organisation particulièrement complexe, ce qui ne sert pas la vision d'ensemble pour meilleure efficacité globale. En 2019 nous avons participé au plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures ferroviaires de l'Essonne puisque Montgeron figure dans les points noirs du bruit ferroviaire et récemment en novembre 2024, nous avons donné nos observations et propositions à la CAVYVS pour le PPBE 4^e qui proposait un diagnostic assez complet sur l'agglomération mais des actions pour la plupart communales.

Nos remarques et propositions portent sur les points suivants :

1. FAIBLESSES DES DONNEES CHIFFREES SUR LESQUELLES REPOSE CE PROJET DE PPBE

Chapitre 5.4 RD et évolutions de trafics

Il est étonnant de ne pas trouver dans un document soumis à enquête publique la source de ces informations sensibles sur la prévision d'évolution du trafic qui sont évidemment importantes à prendre en compte pour engager des travaux.

Comment et par qui ces prévisions ont-elles été calculées page 56? Quels paramètres ont été pris en compte pour ces projections ?

L'ensemble des informations sur les variations de trafics attendues à très fort enjeux, bien qu'annoncé dans le chapitre suivant. sont absentes du fait que ce chapitre n'existe pas. (Page 58).

Nous n'avons pas réussi à obtenir de réponse auprès des services interrogés. (CD91, groupe IMPEDANCE, CEREMA)

Chapitres 8.5/ 8.6 Motifs ayant présidé au choix des actions : Estimation de la diminution du nombre de personnes surexposées au bruit ?

Il est indiqué au 8.5 que dans le cadre du PPBE de 4ème échéance, les actions prioritaires seront orientées vers les zones les plus sensibles, à savoir celles impactant le plus grand nombre d'habitants en dépassement de seuil de bruit et dans la limite du budget disponible du Département. Mais au 8.6 il est indiqué qu'il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Chapitre 3.5 Comparaison entre les 3ième et 4ième échéances p17-30

Les raisons des augmentations très importantes de population, de centres de santé et de centres d'enseignements impactés par le dépassement de seuil de bruit respectivement pour l'indicateur Lden et l'indicateur Ln, entre les échéances 3 et 4 ne sont pas aujourd'hui précisément connues et il est regrettable que nous devions attendre le rapport de l'échéance 5 pour que les hypothèses suggérées soient confirmées.

2. UN EFFORT D'INTEGRATION DES PPBE D'AGGLOMERATION MAIS INABOUTI (4.2 PPBE Agglomérations et routes départementales p31-35)

Le Conseil départemental rappelle à juste titre les agglomérations en Essonne otées d'un PPBE, Métropole du Grand Paris (MGP), Grand Paris Sud (GPS), Cœur d'Essonne Agglomération (CDEA), Paris Saclay, Val d'Yerres Val de Seine (VYVS).

La restitution des données prises en compte fournies pour ces agglomérations ne sont pas homogènes. Ainsi pour la CAVYVS on dispose d'un tableau population alors que pour les autres communautés d'agglomération il est question des établissements sensibles en situation potentielle de dépassement.

Une intégration des plans d'action des agglomérations avec une homogénéisation des restitutions aurait été souhaitable et pourrait marquer un pas vers des actions concertées entre ces différents acteurs territoriaux.

3. UNE APPROCHE TROP RESTRICTIVE DES ZONES DE RESSOURCEMENT / ZONES CALMES (6 Identification des zones de ressourcement, 7.12 Espaces Naturels Sensibles (ENS) p73 ; Action B.2 : préserver les zones de ressourcement)

Les zones calmes telles que définies dans le cadre des PPBE dans l'article L572-6 du code de l'environnement sont "des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Le département Page 62 limite ces zones calmes aux zones de ressourcement soit selon la définition du département aux Espaces Naturels Sensibles (page 63, il est dommage qu'il n'y ait pas les surfaces de la version 3 pour comparaison)

Ce choix a pour conséquence que les zones de calmes qui sont localisées principalement au sud du département répondent imparfaitement au besoin de la population concernée la plus nombreuse concentrée au Nord.

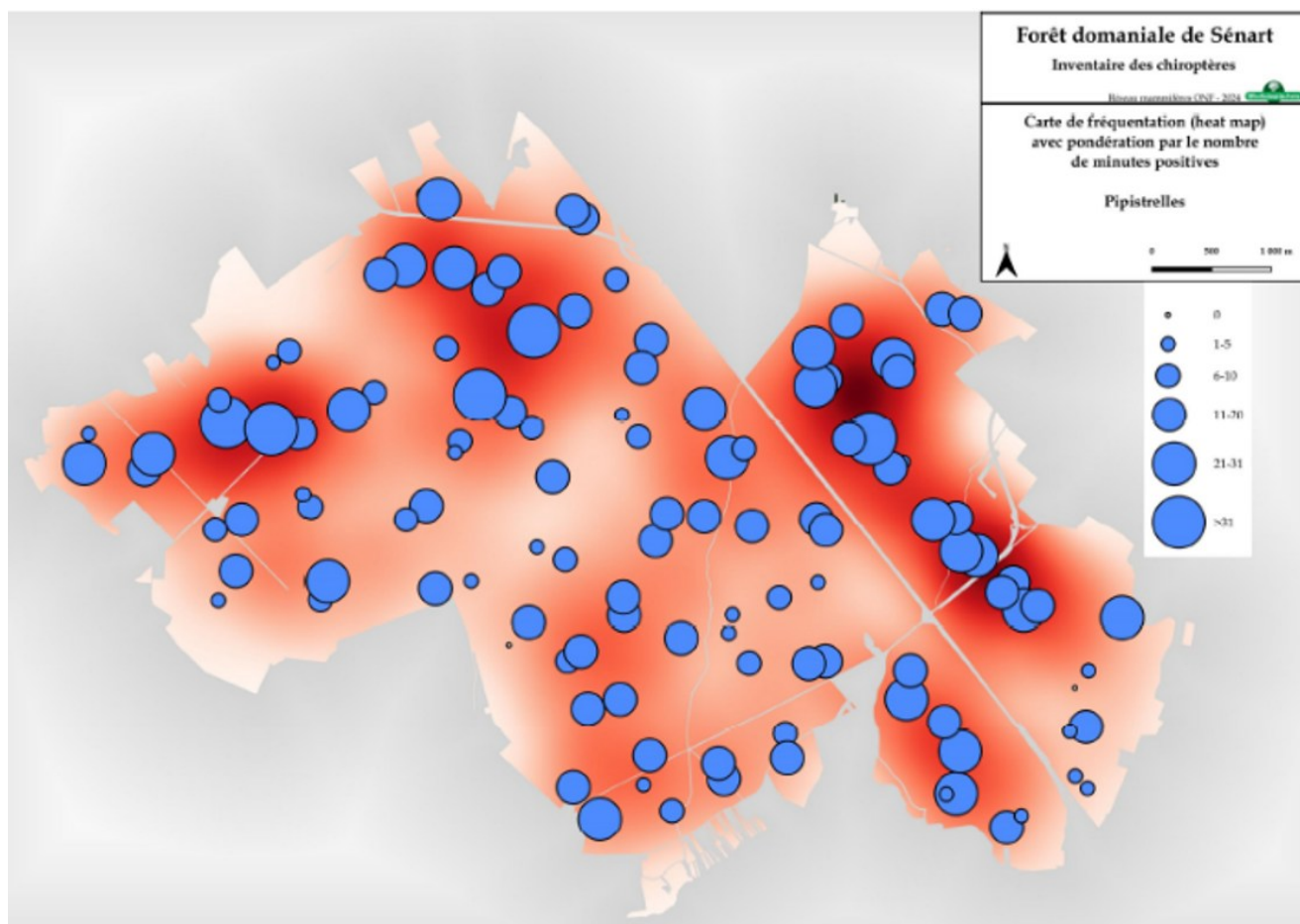
Le calme est nécessaire aux habitats pour se ressourcer mais aussi à la biodiversité pour survivre. Il serait donc souhaitable de travailler à la création de zones de calme au plus près de la population comme :

- Les zones de calme des PPBE des agglomérations pour une meilleure cohérence territoriale.
- Les espaces boisés traversés par le réseau routier départemental.

La RN6 au nord du département qui coupe la forêt de Sénart en deux en est un exemple. Le projet de boulevard urbain devrait figurer en bonne place dans le PPBE91, de même que le Bois de la Grange.

La notion de "trame blanche" qui pourrait être intégrée dans les documents d'urbanisme comme proposé permettrait de répondre au plus près aux préoccupations de la population.)

Ex: la carte une carte de la forêt de Sénart traversée par plusieurs RD dont la 6



Carte 16. Répartition de l'activité des pipistrelles pour la forêt de Sénart.

4. L'ENROBE RN6 REALISE 2023 DEVRAIT FIGURER ICI AINSI QUE LES RESULTATS OBTENUS

Création d'aménagements routiers chapitre 7.4 page 68

Le Conseil départemental de l'Essonne, devenu gestionnaire d'une section de la RN 6 de 10 km en avril 2022, a réalisé au cours de l'été 2023 un chantier de reprise de la structure de la chaussée avec un objectif d'amélioration du cadre de vie des riverains. Le secteur de Montgeron, très dégradé, supporte un trafic atteignant jusqu'à 60000 véhicules par jour, au cœur d'une zone d'habitat dense fortement impactée par les nuisances sonores (celles-ci étant amplifiées par le mauvais état de la chaussée).

Le diagnostic avant travaux avait été bien documenté : quel a été le résultat des travaux effectués ?

5. LES PIETONS SONT LES GRANDS OUBLIES DU PPBE

8.2 PROGRAMME D'ACTION PROPOSEES chapitre 8.2

La marche à pied est la première des mobilités douces non polluantes, peu coûteuse et silencieuse. Les piétons et PMR sont les grands oubliés du PPBE. Pourtant, le CD91 qui cofinance de nombreux tronçons de RD en zone urbaine avec des aménagements pourrait jouer un rôle important en matière d'accessibilité PMR, notamment concernant les trottoirs non conformes souvent refaits à l'identique.

Un plan piéton devrait figurer en bonne place dans le PPBE, au même titre que le plan vélo.

6. REDUIRE LA VITESSE : EFFICACITE RECONNUE MAIS PAS RETENU DANS LES MESURES PHARES

Bien que dans l'axe prévenir et l'action étudier l'influence de la vitesse sur les infrastructures, il est écrit "la régulation de la vitesse réglementaire des véhicules sur les routes est une action majeure dans la lutte contre le bruit routier" l'indice d'efficacité qui lui est attribué est jugé faible et est de ce fait contradictoire avec ce qui est énoncé. Il est regrettable que la réduction de la vitesse peu coûteuse, excellente pour la sécurité et la biodiversité, ne figure pas parmi les mesures phare et notamment sur les zones ressourcement.

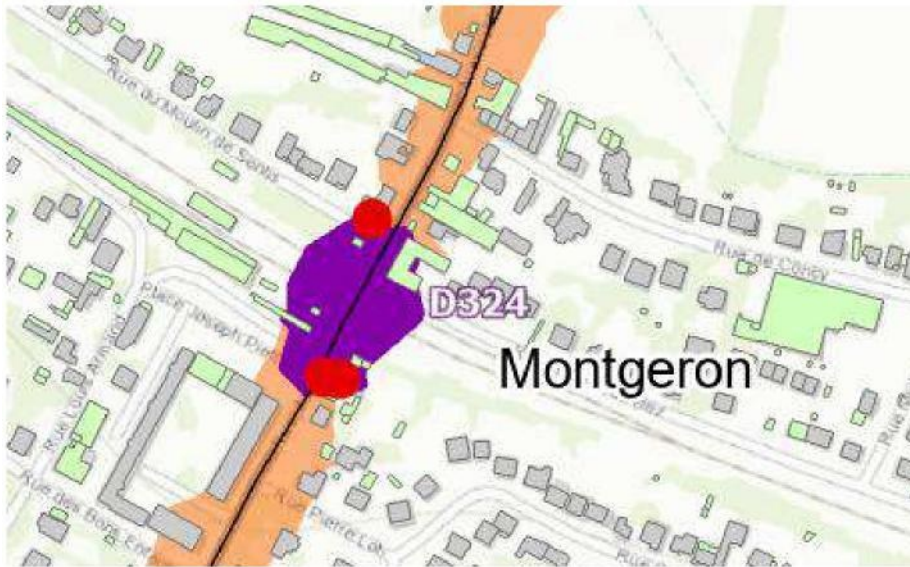
7. BEAUCOUP D'INTERROGATIONS SUR L'ANNEXE 5 10.5 ANNEXE 5 : ZONES DE DEPASSEMENTS MULTIPLES p 131 (Multi-exposition Avions, Multi-exposition Routes, Multi-exposition Voies Ferrées)

A titre d'exemple sur un lieu que nous connaissons bien Page : Zone 8/12 Montgeron : D324 ci-dessous

Il s'agit du quartier de la gare :

- La voie ferrée n'est pas en remblai à cet endroit
- La population estimée semble fortement sous-estimée concernant les résidents. Il s'agit de la gare donc il faut tenir compte du nombre considérable de personnes qui fréquentent ce lieu.
- La baisse de trafic est surprenante : sur quelles données reposent ces prévisions ?

Zone 8/12 Montgeron : D324



Commentaires et évolutions :

RD324 : 2x1 voie, zone 30 km/h a priori (ville en zone 30). Maisons assez anciennes (population estimée : 36 habitants).

Baisse de trafic prévue. Voie ferrée en remblai.

www.impedance.fr

148 / 152



8. REMARQUES DIVERSES

Page 43 La légende et sa représentation sur la carte est peu lisible

Page 52 La représentation dans la carte du tableau n'est pas claire. Par exemple pour Montgeron sur la carte il y a trois points noirs et une seule ligne dans le tableau

page 87 lien non fonctionnel

Page 112 carte illisible

Mireille Fric

Présidente Montgeron Environnement