

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Concertation préalable sur le réaménagement de
l'autoroute A6 sur la section comprise entre la N 104 et la
N 37

-

Du 14 janvier au 28 février 2025

Catherine Barbé et Jean Trarieux, garants désignés par
la CNDP

Rapport remis le 28 mars 2025



Sommaire

Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants	4
Introduction	5
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation	5
Le territoire.....	5
Le Programme du projet	8
Le programme répond aux 3 objectifs de l'avenant.....	8
Les responsables du projet.....	9
La saisine de la CNDP	9
Le travail préparatoire des garants	10
Les résultats de l'étude de contexte	12
Les publics concernés	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	13
Avis sur le déroulement de la concertation	16
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	18
Synthèse des arguments exprimés.....	18

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable, Catherine Barbé et Jean Trarieux. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 28 mars 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://mobilités-A6.aprr.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet/ plan/ programme publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Le projet de réaménagement de l'autoroute A6 que doit mettre en œuvre APRR, le maître d'ouvrage, pour le compte de l'Etat et conformément à l'avenant du traité de concession avec l'Etat, comporte un programme très précis qui peut toutefois évoluer en fonction des résultats de la concertation. Les obligations légales et les directives de l'autorité concédante rendent de nombreuses dispositions nouvelles obligatoires, qu'elles soient de nature technique ou environnementales. En revanche, le programme du pôle d'échange multimodal et l'aménagement d'une voie réservée au covoiturage et d'une voie réservée aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence sont optionnels et peuvent donc être modifiés ou même abandonnés.

La concertation, demandée par le maître d'ouvrage, risquait donc de frustrer les citoyens, soucieux de débattre principalement de la congestion des infrastructures routières existantes et de l'amélioration de l'accessibilité de leur territoire. Le grand nombre des remarques postées sur le site internet, confirmées par les prises de positions des élus locaux, en témoigne.

Cette concertation s'est toutefois avérée très utile pour affiner les modalités de mise en œuvre et l'organisation des travaux. De nombreuses recommandations ont émergé des réunions de concertation, particulièrement des ateliers thématiques, et le maître d'ouvrage s'est engagé à les étudier, à les présenter aux élus des communes concernées et, dans la mesure du possible, à les mettre en œuvre.

Pour conclure, la concertation témoigne de nombreuses frustrations sur le périmètre du projet (l'A6 et ses raccordements avec la N337 et N37), alors que le public s'exprime à une échelle plus large sur le volet routier. Elle témoigne aussi d'une certaine indifférence aux objectifs environnementaux de décarbonation et de

fluidification du trafic affichés : la construction d'un pôle d'échange multimodal, l'encouragement au covoiturage pour réduire la saturation, la création de lignes de bus bénéficiant d'une voie réservée, le traitement des eaux de ruissellement de l'autoroute.

Les attentes en matière d'équipement routier sont déçues par l'absence de programmation d'un schéma de desserte départemental qui permettrait peut-être de désengorger les voies d'accès à l'autoroute. Plus généralement, les remarques et avis témoignent de conditions de circulation routière de plus en plus difficiles dans ce territoire dont l'urbanisation n'a pas été accompagnée d'une amélioration des dessertes en transport en commun lourds mais plutôt de leur dégradation. Peu d'alternatives ne sont offertes aux déplacements automobiles et la création de lignes de bus utilisant l'autoroute, dont ni le calendrier de mise en place, ni la fréquence n'ont été précisés par IDFM, ne constituent une réponse sérieuse aux dysfonctionnements de ce territoire de la grande couronne francilienne.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner par les pouvoirs publics à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse, le maître d'ouvrage n'ayant pas la compétence pour y répondre

1. saturation quasi permanente des voies d'accès à l'autoroute

2. omniprésence des camions en circulation et en stationnement sur les voiries départementales et communales aux abords de l'autoroute

3. saturation de l'autoroute par report de la congestion de la N104 (la francilienne) particulièrement par les camions

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants.

1. étude de l'intérêt en termes de trafic et de la faisabilité foncière et technique du complément des deux demi-échangeurs existants d'Ormo y et du Coudray-Montceaux

2. construction de passerelles provisoires au minimum piétonnes et vélos pendant la démolition et la reconstruction des trois ponts franchissant l'autoroute ;

3. reconstruction des trois ponts en y incluant des circulations douces dont le financement reste à déterminer

4. aménagement de places de stationnement supplémentaires sur l'aire de Les Lisses au droit de la passerelle de franchissement à réaliser dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM)

5. Recherche de places de stationnement supplémentaires pour compenser les places de stationnement pour poids lourds supprimées dans le cadre de l'aménagement du PEM

6. poursuite des études sur la voie réservée aux transports en commun (VRTC) et abandonner la voie réservée au covoiturage (VR2+)

Introduction

Le projet/ plan/ programme objet de la concertation

Les travaux d'aménagements de l'A6 sont inclus dans l'avenant n°19 (décret 2023-43 du 30/01/2023), passé entre l'Etat et APRR.

La concession porte sur 17,5 km de l'A6 et les deux bretelles d'accès RN37 (2,5 km) et RN37 (1,5 km). Le précédent gestionnaire de ces voiries était la DIRIF. Il est à noter que ce transfert s'inscrit dans une stratégie globale, où la DIRIF transfère les tronçons d'autoroute situés entre la Francilienne et les concessions autoroutières.

La partie nord du projet (de 100 000 à 120 000 vh/j) se situe dans une zone urbanisée (entreprises, zones commerciales), alors que la partie sud (70 000 vh/j) est essentiellement agricole.

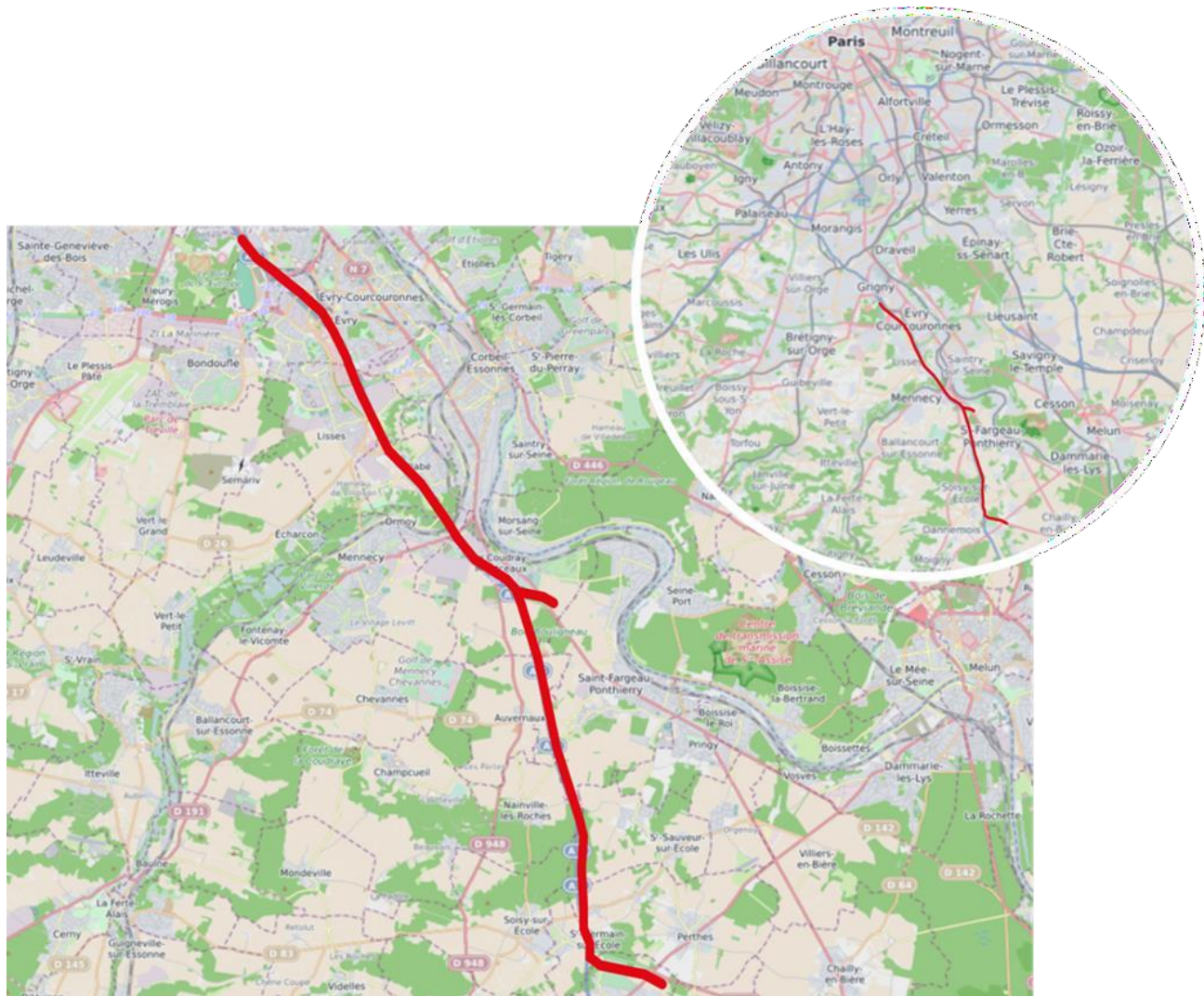
Les collectivités locales concernées ont déjà été rencontrées par le maître d'ouvrage.

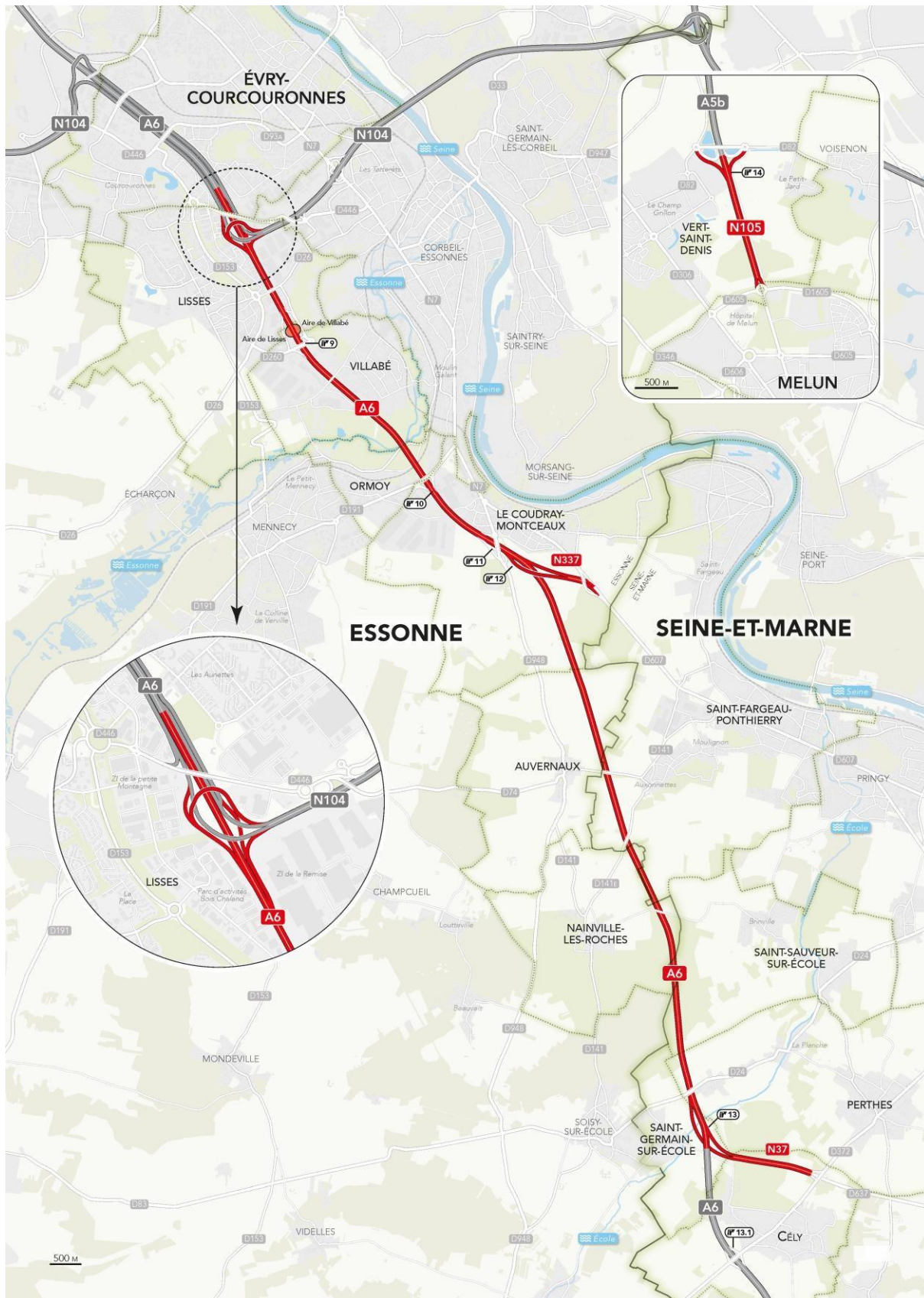
La concession a été effective en janvier 2023, mais APRR a repris cette partie en exploitation depuis octobre 2023.

APRR a débuté des premiers travaux de remise en l'état de l'A6. Il est à noter que ces travaux, de maintien du patrimoine, sont hors du champ de la concertation.

Le territoire :

La partie de l'A6 reprise en concession par APRR couvre 17 km entre l'échangeur avec l'A104 / A6 à Lisses (91) et l'échangeur A6 – N37 à Cely (77). Ce secteur s'étend sur deux départements (Essonne et Seine et Marne), quatre communautés d'agglomération ou de communes et treize communes (Evry-Courcouronnes, Lisses, Villabé, Ormoy, Le Coudray-Montceaux, Auvernaux, Nainville-les-Roches, Soisy sur Ecole (91) et St Fargeau-Ponthierry, St-Sauveur sur Ecole, St-Germain sur Ecole, Perthes, Cely-en-Bière (77)).





Ce projet se déroule dans deux zones présentant des caractéristiques différentes :

- La partie nord, avec un trafic routier très dense (100 000 vh/j), se situe dans une zone très urbanisée avec un tissu industriel et commercial développé.
- La partie sud, avec un trafic routier moindre (70 000 vh/j) est essentiellement agricole, et comprend plusieurs espaces naturels.

Le Programme du projet

Le programme répond aux 3 objectifs de l'avenant.

1. **Mobilité décarbonée** via des voies dédiées aux mobilités partagées et un **Pôle d'Echanges Multimodal** sur l'aire de Villabé.

Des voies dédiées aux mobilités partagées (**Voie Réservée** aux véhicules avec **2** personnes ou **+** et/ou **Voie Réservée** aux **Transports Collectifs**), La VR2 + serait positionnée sur la voie de gauche.

La VRTC prendrait place sur la bande d'arrêt d'urgence réaménagée.

Un pôle d'échanges multimodal. Ce PEM sera installé sur l'aire de Villabé (sens Province -> Paris). Il permettra de rejoindre des transports en commun via les Bus Express. L'accès à ce PEM pourra se faire en voiture, bus ou modes doux. Il comprendra des locaux pour attendre la correspondance, du stationnement, des places de co-voiturage, des box à vélos, ...

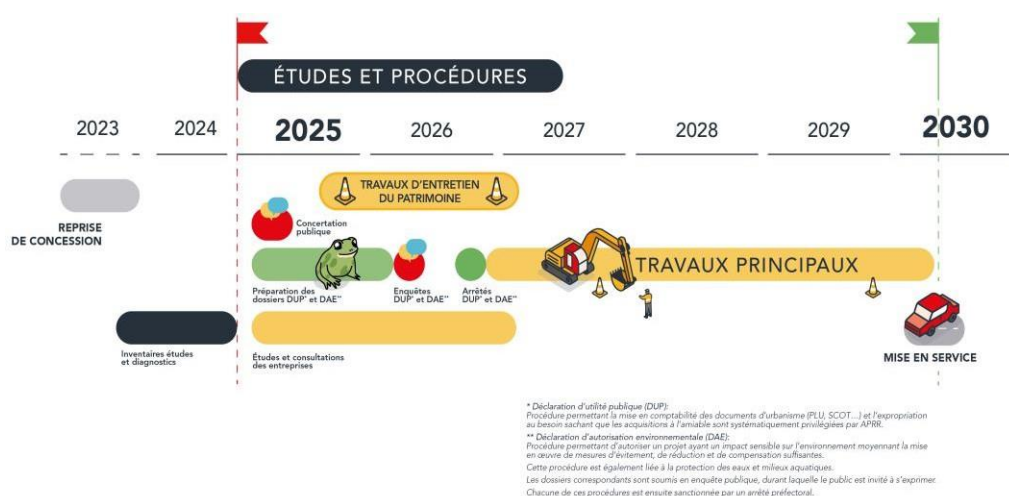
Une passerelle piétonne reliera les aires de Les Lisses et Villabé permettant l'utilisation du PEM pour l'ensemble des usages de l'A6.

La concertation portera donc bien sur ces deux options, avec l'ensemble des déclinaisons possibles dont aucune de ces deux solutions.

2. **Sécuriser et fluidifier** le trafic via des aménagements géométriques entre échangeurs (n° 10 et 11), et une modulation dynamique de la vitesse en direction de Paris en fonction de la congestion.
3. **Intégration urbaine et environnementale** de l'ensemble de l'infrastructure : et notamment pour le PEM (passerelle, arrêt bus, parking à étages, ...), les bassins de rétention, ...
 - ✓ Une mise à niveau environnementale et patrimoniale (assainissement, ouvrages d'art, dispositifs de retenue, clôtures...)

- ✓ Une insertion urbaine optimisée tant pour le PEM, la passerelle que pour les bassins de rétention.
- ✓ Une intégration paysagère de cette section d'autoroute.

Le calendrier du projet



Les responsables du projet

Les responsables du projet sont au sein d'APRR la cheffe de projet, ainsi que ses collègues et assistants à la maîtrise d'ouvrage, Ingerop, l'agence Libre et Egis. Les garants ont apprécié la qualité, le professionnalisme et la réactivité de cette équipe.

Ces partenaires sont certes nombreux mais très expérimentés et manifestement habitués à travailler sur ces sujets. Les moyens mis en œuvre par APRR sont tout à fait à la hauteur des enjeux. Nos préconisations pour compléter les dispositions de concertation proposées ont été prises en compte sans aucune difficulté.

La saisine de la CNDP

Par courrier du 20 février 2024, le directeur des opérations d'APRR a demandé à titre volontaire au président de la CNDP, la désignation d'un garant.

Par décision lors de la séance plénière du 6 mars 2024, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 et a désigné Madame Catherine Barbé et Monsieur Jean Trarieux comme garants de la concertation.

Le travail préparatoire des garants

1. La préparation de la concertation par le maitre d'ouvrage

Depuis la reprise en concession de ce tronçon de l'autoroute A6, APRR dans le cadre de la préparation de la concertation a rencontré un nombre important d'acteurs. Les principaux acteurs rencontrés par le maitre d'ouvrage sont listés ci-dessous :

- IDFM (Ile-de-France Mobilités),
- Les préfetures de l'Essonne et de la Seine et Marne,
- Les Conseils Départementaux de l'Essonne et de la Seine et Marne,
- Les quatre intercommunalité,
- Les communes concernées,
- FDSEA, Chambre d'agriculture et les agriculteurs concernés,
- Les syndicats des eaux et le parc naturel du Gâtinais
- Des associations environnementales,
- Des acteurs économiques.

Les garants ont souhaité s'entretenir avec plusieurs de ces acteurs, afin d'entendre leurs attentes du projet. Ces interlocuteurs ont confirmé leur bon niveau d'information apporté par le maitre d'ouvrage sur le projet. APRR a su faire preuve de pédagogie et de disponibilité.

La liste des acteurs rencontrés par les garants est donnée ci-dessous :

- L'agglomération de Grand Paris Sud,
- La communauté d'agglomération du Pays de Fontainebleau,
- Mairie de St Fargeau-Ponthierry,
- Mairie de Cely-en-Bière,
- Mairie de Mennecy,
- Chambre d'agriculture,
- Le parc du Gatinais français,
- Le SEMEA.

En revanche il n'a pas été possible d'obtenir un rendez-vous avec Ile-de-France Mobilités.

2. Les préconisations des garants lors de la préparation de la concertation par le maître d'ouvrage (mars 2024/ décembre 2024)

Au cours de la préparation de la concertation, les garants ont émis les préconisations listées ci-dessous :

Préconisations	Où	Observations
Présenter les modes de financement et les éventuelles conséquences pour les usagers locaux.	Dossier de concertation Réunions de lancement.	Pris en compte.
Réalisation d'une enquête auprès des chauffeurs de PL, et / ou leurs représentants utilisateurs de l'aire de Villabé.	Parking PL aire de Villabé	Fait
Organiser un atelier pour chacune des trois thématiques (fluidifier / sécuriser, mobilités décarbonées, intégration environnementale et paysagère).		Fait. Le volet fluidifier / sécuriser sera traité lors des deux réunions de lancement.
L'option 0 doit être déclinée opération par opération. Il doit être précisé, pour chacune d'elles, les conséquences d'une non-réalisation, et les alternatives possibles.		A traiter lors des réunions publiques et ateliers
Organiser des débats mobiles	Prévu sur 3 sites	Non réalisé car la mobilisation importante par ailleurs ne l'a pas rendu nécessaire et recours au panel représentant la société civile d'APRR
Pour le PEM, il faut présenter plusieurs scénarii possibles, et des esquisses de bâtiment et passerelle.	Atelier mobilités décarbonées	Fait
Mettre à disposition une synthèse de l'étude de trafic	Dans le dossier de concertation	Fait

Mettre à disposition une synthèse des études environnementales.	Lors de l'atelier environnement	Fait
Simplifier les messages et supprimer les anglicismes	Dans le dossier de concertation et les autres supports de communication	Pris en compte

Les résultats de l'étude de contexte

Les publics concernés :

Cette section de l'autoroute A6, qui relie Paris à Lyon, a un trafic quotidien important. C'est une infrastructure de transport importante du Sud de l'Île de France depuis plus de 50 ans.

L'étude de trafic et Origine Destination circulation réalisée à la demande d'APRR permet de connaître l'usage qui est fait de cette portion d'autoroute. Les résultats de cette analyse permettent de répartir les usages de la manière suivante :

- **Trafic de transit** : **10%** des circulations traversent cette section en totalité.
- **Trafic local** : **37%** véhicules entrant et sortant par les échangeurs,
- **Trafic d'échange** : **53%** véhicules entrant par une extrémité et sortant par un échangeur, et inversement.

Le trafic de transit reste très limité. La majorité du trafic concerne des usagers empruntant l'A6 entre un des axes structurants (N104, N337 et N37) et un échangeur. Le trafic local représente plus du tiers des usages.

L'utilisation du Pôle d'échanges multimodal et les bassins de rétention concernent très majoritairement les communes proches de l'autoroute.

La majorité des utilisateurs de ce tronçon d'autoroute sont donc des résidents des communes limitrophes de l'A6.

Les aménagements prévus au titre du programme sont de natures très différentes et concernent un public diversifié.

Le tableau ci-dessous identifie les publics principalement concernés en fonction des enjeux :

Enjeu	Déclinaison	Public	Observation
Compréhension concession		Tous	Comprendre le mécanisme. Présenter le mode de financement des travaux

Congestion du trafic	Aménagements routiers	Usagers A6 Communes limitrophes	Pédagogie à faire
	Modulation des vitesses	Usagers A6 Communes limitrophes	Pédagogie à faire
Mobilité partagée	Voies dédiées (VR2+, VRTC)	Communes, résidents autour A6	Présenter les options et critères de choix
	PEM	Idem	Les attentes du public ?
Environnement	Bassin de rétention	Agriculteurs, Communes,	Impact pour les communes. Gestion risque inondation
	Protection zone naturelle	Communes Associations environnementales	
	Démarche ERC	Tous	Expliciter la démarche
Agricole	Consommation terres	Chambre d'agriculture Agriculteurs	
Intégration paysagère	PEM, Aménagements routiers, Bassins de rétention		Traitée au travers des autres thématiques

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Les échanges avec APRR, tant sur le contenu du dossier de concertation que sur la définition des modalités de concertation ont été nombreux et fructueux. Les propositions faites par les garants ont été généralement prises en compte.

Calendrier :

Il a été retenu une durée de concertation de 7 semaines. La concertation a débuté le 14 janvier et s'est achevée le 28 février 2025. Les réunions publiques et ateliers ont été programmés sur la durée de la concertation.

Pour le lancement de la concertation, deux réunions publiques ont été organisées. Ces deux réunions avaient pour objectif de :

- Présenter le projet (contexte, objectifs, enjeux, coût, planning, ...),

- Décrire le déroulement de la concertation (ateliers, expositions, réunions, livraison études, ...),
- Comment participer (site internet, adresse mail, plateforme participative, réunions, ...),

Cette réunion de lancement est dédoublée, afin d'être présent sur les secteurs nord et sud du projet, et de pouvoir avoir des échanges sur les thématiques propres à chacun de ces secteurs.

Les aménagements routiers pour la fluidification du trafic ont été présentés lors des deux réunions publiques de lancement de la concertation préalable.

Elles se sont déroulées :

- Le 14 janvier – 18h30 à Cely-en-Bière,
- Le 17 janvier - 19h00 au Coudray-Montceaux

Les thématiques du projet ont fait l'objet d'ateliers de travail :

- Le 27 janvier – 14h00 à Auvernaux atelier agricole,
- Le 03 février – 18h30 à Villabé atelier mobilité,
- Le 10 février – 14h00 à Ormoy atelier Environnement.

Dossier de concertation :

La constitution du Dossier de Concertation a fait l'objet de nombreux échanges entre la maîtrise d'ouvrage, son agence de communication et les garants. Ce Dossier de Concertation présente le contexte et les différents aménagements identifiés.

Les enjeux de l'avenant, le contexte et l'environnement de l'A6, et les aménagements en découlant sur ce tronçon d'autoroute sont présentés. Ce dossier explicite comment les aspects environnementaux (enjeux autour de l'eau, la biodiversité, ...) sont pris en compte dès les premières phases du projet.

Les modalités de financement du projet sont mentionnées.

Les différents aménagements sont décrits, en précisant les problématiques auxquelles ils répondent. Afin de faciliter l'appropriation par le public, les différents aménagements sont présentés au travers de schémas et dessins explicatifs.

Le maître d'ouvrage a porté une attention toute particulière à la pédagogie et la présentation de ce dossier.

Annnonce de la Concertation :

La concertation a été annoncée, en semaine 51 de l'année 2024, soit un peu avant le délai habituel de 2 semaines avant son démarrage. Ceci a permis d'éviter une annonce de concertation entre les fêtes de fin d'année.

Les canaux suivants ont été utilisés:

- L'affichage légal dans les mairies du secteur et les deux préfectures, ainsi qu'au siège social d'APRR,
- La presse locale (Le Parisien 77 / La République de Seine-et-Marne / Le Parisien 91 / Le Républicain de l'Essonne) avec deux parutions par journal (annonce presse et annonce légale),
- Les médias locaux (bannières numériques sur leparisien.fr),
- Autoroute FM,
- Les mairies du secteur (mise à disposition exemplaires papier du dossier de concertation, pose affiches, fourniture de kits de communication numérique qui ont été repris sur leurs réseaux sociaux et leurs propres supports de communication, notamment leur site internet), ont notamment été constatées les reprises sur les médias des communes suivantes : Cély-en-Bière, Corbeil-Essonnes, Evry, Le Coudray-Montceaux, Lisses, Mennecy, Nainville, Ormoy, Perthes, St Fargeau, St Germain, St Sauveur, Soisy, Villabé,
- Des relais institutionnels (communautés de communes, communautés d'agglomération, préfectures, conseils départementaux...) avec mise à disposition d'exemplaires papier du dossier de concertation et/ou fourniture de kits de communication numérique) : reprise des supports constatés sur les médias des collectivités suivantes : GPS, CAMVS, CAPF, CCVE, ...
- Les entreprises de la zone (CCI, centre hospitalier, Ikea, Mc Donald, Total, X-Fab, etc..) avec information en direct ou mise à disposition du dossier numériques.

Lors de cette annonce, le site internet du projet a été ouvert. Il a été possible de poser des questions ou donner un avis à compter du démarrage officiel de la concertation, soit le 14 janvier.

Comment s'informer :

En amont, et pendant la concertation, le public a eu la possibilité de s'informer en consultant le dossier de concertation mis à sa disposition :

- En ligne sur le site du projet,
- Dans les mairies en consultant le dossier de concertation et les tracts à disposition,
- Dans les préfectures
- Les établissements publics territoriaux,
- A chaque réunion publique et/ou atelier de travail.

Comment s'exprimer :

Le public a disposé pour s'exprimer des moyens suivants :

- Les réunions publiques,
- Les ateliers de travail,

- La plateforme participative du site internet.

Le dispositif de concertation :

140 affiches

11 700 flyers

36 kits numériques diffusés

4 annonces légales en presse

4 encarts presse

1 campagne de bannières sur leparisien.fr

2 réunions publiques

3 autres rencontres publiques / ateliers thématiques

1 site Internet (plateforme ou registre en ligne etc.)

21 registres distribués aux relais

31 dossiers de concertation papier distribués aux relais

Avis sur le déroulement de la concertation

La concertation dans ses différentes modalités a permis une bonne information du public et a suscité de nombreuses questions et avis, que ce soit lors des réunions publiques, des ateliers ou sur le site internet. Les moyens logistique déployés par le maître d'ouvrage ont permis un accueil et des échanges de bonne qualité. La couverture de presse a complété les informations et renvoyé les lecteurs vers les site internet et les réunions publiques.

La première réunion publique a eu lieu à Cely-en-Bière le 14 janvier de 18h30 à 20h30. Elle a mobilisé environ soixante-dix participants rassemblés dans la salle communale malgré des températures extérieures très froides. La vingtaine de questions posées par le public cherchaient à mieux comprendre les composantes du projet et son impact sur la congestion de ce tronçon d'autoroute.

La deuxième réunion de concertation s'est déroulée au Coudray Montceaux le 17 janvier de 19h30 à 22h. Plus de cent cinquante personnes étaient présentes, comprenant de nombreux élus locaux de la commune et des communes limitrophes.

Le très long discours introductif de la maire du Coudray Montceaux a critiqué le projet avant même qu'il soit présenté par le maître d'ouvrage ce qui a nui à la sérénité de la réunion et probablement à la compréhension du grand public.

Les nombreuses questions, une quarantaine, se décomposaient en deux groupes :

Des questions critiquant le manque d'ambition du projet, regrettant qu'il ne permette pas, par des aménagements substantiels des voies départementales et des autres voiries nationales, notamment la N104, de remédier à la congestion quasi permanente du réseau routier du territoire.

Des questions et des remarques plus directement liées au projet demandant notamment au maître d'ouvrage de permettre le maintien des franchissements de l'autoroute en phase travaux.

Les trois ateliers thématiques (agricole, environnement et mobilités) ont été très constructifs. Ils ont permis d'apporter aux participants (associations, professionnels et personnes inscrites préalablement sur le site) une information détaillée sur le thème traité et de recueillir des avis précis pour affiner ou modifier le projet et prendre en compte les usages en phase travaux.

Ainsi, **l'atelier mobilité** qui rassemblait une quarantaine de participants, élus, socio-professionnels et habitants, a permis de recueillir de nombreuses suggestions et propositions qui ont conduit le maître d'ouvrage à préciser la programmation du pôle d'échange multimodal et à étudier comment compléter le projet en réaménageant l'aire de Les Lisses et le débouché de la passerelle de franchissement, ce qui n'était pas prévu .

L'atelier agricole a rassemblé une trentaine de participants dont la chambre d'agriculture et le syndicat des eaux. Trois groupes de travail par zone géographique ont permis de préciser les attentes de la vingtaine d'exploitants concernés. Les remarques ont porté principalement sur l'optimisation de l'emprise des bassins et une appréciation positive du traitement des eaux de ruissellement.

L'atelier environnement rassemblant une vingtaine de participants, représentant principalement des associations et des services environnement des collectivités territoriales, a permis de traiter de manière approfondie les questions d'insertion paysagère, de biodiversité, de bruit et de traitement des eaux de ruissellement. Aucune revendication particulière n'a été formulée en raison probablement du travail en amont de préparation entrepris par APRR avec ces interlocuteurs.

Les compte rendus de ces cinq réunions figurent en annexe.

La presse locale (le Républicain de l'Essonne, la République de Seine-et-Marne), régionale (le Parisien) et même nationale (les Echos) ainsi que Ici Ile de France et BFM Paris et Autoplus ont bien relayé l'information sur le projet et sur la concertation apportée par le maître d'ouvrage. Ces journaux à la fin de la période de concertation ont publié aussi les critiques de certains des élus sur le manque d'ambition du projet et le refus de la voie dédiée au covoiturage.

Les contributions sur le site internet sont particulièrement nombreuses, plus de 200. Elles font l'objet d'une synthèse ci-dessous.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dispositif de concertation décrit ci-dessus a permis de toucher un public varié qui a participé aux réunions publiques et qui a exprimé son avis sur internet. L'information sur le dispositif de concertation a été relayée non seulement par la presse et par un affichage dans toutes les mairies concernées, sur le site internet des communes et dans leurs réseaux sociaux (plusieurs dizaines de publications). Les associations et partenaires public ont, en outre, été informés directement du dispositif et invités à participer aux ateliers thématiques où ils ont été largement présents.

Le dossier de concertation, détaillé et pédagogique, a apporté aux personnes concernées une information claire et précise sur le projet . Il a été complété par des petits dessins animés pédagogiques projetés lors des réunions de concertation et par des présentations très complètes lors des ateliers thématiques.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Malgré la rigueur des conditions climatiques et l'heure relativement tardive des réunions publiques (18h30 et 19h30) , la participation a été importante aux deux réunions publiques. Les trois ateliers ont chacun réuni des personnes directement concernées par le thème débattu et qui s'étaient inscrites pour y participer : représentants du monde agricole et agriculteurs pour l'atelier consacré à ces questions, associations environnementales, services environnement des départements et gestionnaires des ressources en eau pour l'atelier environnement.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des contributions déposées sur le site :

Un nombre important de contributions (203) ont été déposées sur le site du projet. Ces contributions sont généralement étayées et accompagnées de propositions. Elles émanent des citoyens, élus, entités publiques et associations professionnelles.

Parmi les objectifs du projet, objet de la concertation, la fluidification du trafic et les nouvelles mobilités sont abordées dans la très grande majorité des contributions.

De façon macro, la demande la plus partagée est de réduire la congestion de l'A6 et surtout de ne pas en réduire la capacité.

En effet, les difficultés de circulation sont remontées de manière quasi-systématique. Le premier point à souligner est que le public ne se focalise pas sur le seul sujet du réaménagement de ce tronçon de l'A6. Ce qui induit des demandes qui sont hors du cadre du projet d'aménagements de l'A6 (améliorer les échangeurs avec la N104, réaliser le projet de desserte du Val d'Essonne). Plusieurs contributions interrogent le projet sur la bonne prise en compte de futurs projets telle la desserte du Val d'Essonne.

Le premier point mis en évidence par les contributions porte sur les demi-échangeurs 10 et 11. De nombreuses contributions demandent à en faire des échangeurs complets.

Le public estime que les voies d'entrecroisement proposées peuvent améliorer les congestions mais de façon limitée. A plusieurs reprises, il est demandé « la généralisation des voies d'entrecroisement et/ou collectrices, afin de fluidifier les insertions et sorties ».

La thématique nouvelles mobilités a amené beaucoup de contributions également. Les voies réservées vont réduire la capacité de l'A6 et à ce titre font l'objet d'un rejet important. Plusieurs contributions interrogent sur l'apport réel du covoiturage. Cependant, dans des contributions détaillées, il apparaît que si la Voie Réservee aux véhicules avec au-moins 2 personnes est perçue comme un outil réduisant sensiblement le débit de l'autoroute, la Voie Réservee aux Transports en Commun, positionnée sur la bande d'arrêt d'urgence reçoit un accueil favorable d'une partie du public. Pour une partie du public, cette solution est vue comme une solution qui peut « *permettre de réduire le nombre de voitures individuelles créatrices de nuisances (bruit, bouchon, accident, ...)* ».

La création du pôle d'échange multimodal (PEM) sur une partie du parking poids lourds fait craindre à une partie des contributeurs que cela incite les poids lourds à stationner de façon anarchique dans les communes limitrophes.

Pour le public, le pôle d'échange multimodal doit être accessible par tout moyen de transports (voiture, bus, modes doux).

La thématique environnement a généré moins de contributions. Il est à noter que le bruit reste un sujet d'inquiétude. En particulier pour les habitants de la Vallée de l'Ecole. La gêne causée par le bruit est inhérente à l'A6. Il n'est pas fait de lien entre le bruit et les aménagements proposés.

La création des bassins de rétention est plutôt vue comme positive, mais il y a une attente d'optimisation de ces derniers pour ne prendre que le minimum de terres agricoles. Le monde agricole s'est mobilisé sur ce point.

Enfin, le sujet travaux est un sujet mobilisateur et source de questionnements et d'inquiétudes. Les principaux points cités portent sur :

- La fermeture des ouvrages de franchissement qui vont créer des embouteillages dans les communes et rallonger de façon sensible les déplacements. Plusieurs personnes proposent de reconstruire ces ouvrages avant de les démolir.
- L'accès à la zone d'activité des Haies Blanches au Coudray-Montceaux qui sera extrêmement compliqué en particulier pour les personnes travaillant de nuit. La mise en place d'une passerelle temporaire est demandée par plusieurs contributeurs.
- La réduction de capacité de l'autoroute pendant les travaux qui augmentera les congestions sur et en périphérie de l'autoroute.

Contributions écrites des acteurs institutionnels

Les personnes publiques concernées par le projet se sont aussi, dans l'ensemble, très mobilisées. Les élus locaux, en particulier, ont été des relais très appréciables pour toucher les résidents de leur commune utilisateurs de l'infrastructure.

De même, la chambre d'agriculture et les associations et institutions environnementales se sont aussi impliquées pour comprendre et donner un avis sur les caractéristiques du projet qui les concernent directement.

Plusieurs acteurs institutionnels ont écrit au maître d'ouvrage ou déposé leurs avis et demandes, souvent très détaillés, sur le site internet de la concertation : la région Ile-de-France, le département de l'Essonne, la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, les maires de Nainville-les-Roches, Auvernaux et le Coudray-Montceaux, les conseils municipaux de Villabé et Mennecy, la chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne, le MEDEF Essonne, et plusieurs associations : SCICA, ABCDA et ADEMAJ.

Ces avis développent largement les points du projet qui leur semblent inappropriés, principalement la voie réservée au covoiturage, et soutiennent fermement les autres dispositions du projet : voie réservée aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence, création du pôle d'échange multimodal (PEM) et sécurisation de l'autoroute. Ils insistent fortement sur la nécessité de poursuivre le dialogue avec eux pendant toute la poursuite du projet.

Plusieurs d'entre eux sont inquiets de l'impact des travaux sur les ouvrages d'art et rappellent qu'il est indispensable de « reconstruire les ouvrages d'art démolis pour favoriser les modes doux de circulation ». La communauté d'agglomération Grand Paris Sud émet un avis particulièrement détaillé et constructif sur tous ces points et développe ses attentes à propos de la réalisation du pôle d'échange multimodal (PEM). Elle demande que le projet étudie comment remédier au « *dysfonctionnement routier et à la congestion supplémentaire liés aux échangeurs incomplets au niveau du Coudray-Montceaux et d'Ormoy, qui impliquent des itinéraires allongés et complexes pour accéder ou sortir de l'A6 et desservir les communes riveraines et la ZAC des haies blanches, et pour lesquels le projet présenté n'apporte aucune amélioration à la situation actuelle* ». La CCI de l'Essonne, le MEDEF et la maire du Coudray-Montceaux insistent également pour que ces points soient étudiés.

En revanche, aucune contribution écrite n'a été produite par IDFM. C'est l'occasion de préciser que malgré plusieurs relances, il nous a été impossible de dialoguer avec IDFM à un niveau hiérarchique satisfaisant permettant de comprendre les enjeux stratégiques du projet pour les transports en commun en Île-de-France. Toutefois, la présence d'un représentant d'IDFM à l'atelier mobilités a permis d'obtenir des précisions sur les intentions de l'autorité organisatrice des transports en commun en matière de mise en place de plusieurs lignes de cars express pour renforcer la desserte locale à partir du pôle d'échange multimodal (PEM) de Villabé.

Bilan de la concertation et préconisations des garants

Le projet de réaménagement de l'autoroute A6 a notamment pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des usagers de l'autoroute. Toutefois, les causes de la saturation de l'autoroute sont liées à un engorgement général des voiries départementales et nationales de cette partie de la grande banlieue parisienne et à un manque de transports en commun lourds alternatifs. Or, le projet soumis à la concertation est limité dans ses objectifs au cahier des charges fixé par l'État, autorité concédante : rénovation, sécurisation et accueil de lignes de bus rapides et d'un pôle d'échange multimodal, éventuellement mise en place d'une voie réservée au covoiturage.

La mise en œuvre du projet de rénovation de l'autoroute améliorera et fluidifiera certainement la circulation et la sécurité des utilisateurs qui sont majoritairement des habitants du territoire traversé à condition qu'il soit mis en œuvre en étant attentif au fonctionnement de ce territoire.

La concertation a permis de dégager un certain nombre d'orientations et de préconisations pour poursuivre la mise en œuvre de ce projet.

L'abandon de la voie réservée au covoiturage semble nécessaire car elle cristallise de très nombreuses oppositions compte tenu de la saturation presque permanente que connaît ce tronçon et de la réduction de capacité que cet aménagement risque d'entraîner.

La voie réservée aux transports en commun en élargissant la bande d'arrêt d'urgence suscite certains questionnements sur son fonctionnement mais pas un rejet total. Nous recommandons donc que les études soient poursuivies en vue de sa mise en œuvre. Les autres aménagements sont essentiellement de nature technique comme l'amélioration des insertions et sorties de l'autoroute par le réaménagement des voies d'entrecroisement. On peut se reposer sur l'expérience du maître d'ouvrage et des services de l'État qui les ont demandés pour croire à leur efficacité. Ils doivent donc être conservés.

Quant au pôle d'échange multimodal, les participants à l'atelier mobilité ont apporté des réflexions intéressantes sur sa programmation qui méritent d'être affinées et complétées par des aménagements complémentaires sur l'aire de Lisses de l'autre côté de l'autoroute.

Le principal apport de la concertation est d'avoir permis de dégager une forte demande de poursuite du dialogue sur tous les points évoqués avant la mise en œuvre du projet. En effet, la poursuite du dialogue avec les différents interlocuteurs concernés, thème par thème, est indispensable pour que ces travaux perturbent le moins possible les usages et les équilibres du territoire : usages agricoles, équilibres environnementaux notamment la gestion des eaux, et sécurisation des déplacements.

Le maître d'ouvrage a montré tout au long de cette concertation, que ce soit en phase préparatoire ou en phase de concertation une grande écoute des préoccupations exprimées. Il doit poursuivre ce dialogue tout au long de la poursuite des études, de la préparation de l'enquête publique et surtout de la programmation des travaux.

Nous recommandons de chercher à perturber le moins possible le fonctionnement du territoire lors de la mise en œuvre du projet et d'étudier les améliorations possibles du fonctionnement de l'infrastructure.

Parmi celles-ci l'étude approfondie des demi-échangeurs 10 et 11 en vue de les compléter est indispensable : demandée par de très nombreux participants aux réunions et sur le site internet de la concertation, elle apparaît aux intervenants comme une amélioration circulatoire incontournable. Les experts en déplacement ont peut-être un avis différent, mais il est indispensable d'approfondir ce point pour démontrer son intérêt, ou pas, et approfondir sa faisabilité technique, foncière et son coût.

De même, le stationnement des poids lourds apparaît comme une véritable nuisance dans certaines communes dont Villabé et le Coudray-Montceau. Afin de ne pas aggraver ce problème, il est indispensable de restituer les places de stationnement poids lourds supprimées par la réalisation du pôle d'échange multimodal sur l'aire de Villabé dans un périmètre satisfaisant. L'idéal serait de programmer un site dédié offrant un nombre de places plus important que le nombre de places supprimées afin

de contribuer à désengorger les communes et à offrir aux routiers une alternative séduisante.

La reconstruction des trois ponts franchissant le tronçon est prévue par le projet afin de permettre les aménagements autoroutiers et de favoriser les modes doux sur ces ouvrages. La concertation a montré que le maintien de ces franchissements pendant les travaux de reconstruction, au moins pour les piétons et les vélos, est indispensable pour les déplacements de nombreux salariés travaillant dans les zones d'activité du Coudray-Montceaux et de Villabé. Cette demande doit impérativement être prise en compte par le maître d'ouvrage.

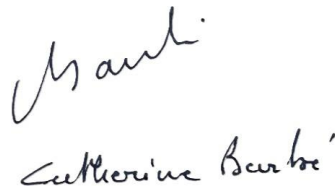
Plus généralement, les multiples impacts de ce projet, agricoles, environnementaux, en termes de nuisances de travaux et d'impact sur le trafic nécessitent le maintien d'un dialogue étroit et continu avec les représentants des habitants et des salariés, principalement les élus locaux, les organismes professionnels et les associations. Ce dialogue doit être permanent jusqu'à l'achèvement des travaux. Le maître d'ouvrage y est favorable, mais il doit en permanence réaffirmer cette intention pour rassurer les habitants inquiets de ce territoire enclavé et donner en permanence de la visibilité aux riverains.

Si le maître d'ouvrage accepte de mettre en œuvre ces préconisations, il ne nous semble pas nécessaire que la concertation sous l'égide de la CNDP continue.

Les garants, Catherine Barbé et Jean Trarieux



Jean Trarieux



Catherine Barbé

Annexe

Comptes rendus des deux réunions publiques et des trois ateliers thématiques

A6

l'autoroute
**DE TOUTES
LES MOBILITÉS**

Réunion publique de Cély-en-Bière

14 janvier 2025

Compte-rendu



Une concertation garantie par



Préambule

Animation

- Jean-François Henric, Egis Conseil

Intervenants

- Sandra QUIVET, Conductrice d'opération Grands Projets APRR
- Sébastien BLANC, Chef du Département Opérations d'Aménagement APRR
- Alexandre BÉDIN, Maître d'œuvre INGEROP

Garants nommés par la CNDP : Catherine BARBÉ et Jean TRARIEUX

Durée de la réunion : 2 heures, de 18h30 à 20h30

La réunion publique s'est tenue à la salle des fêtes de Cély-en-Bière, en présence de plus de 70 spectateurs attentifs, en présence d'élus, socio-professionnels et habitants. Les points de vue de chacun ont pu s'exprimer, dans une ambiance respectueuse des règles de bienséance nécessaires à une concertation sereine. Le débat s'est prolongé jusqu'à 20h30.



1. Mot de Francis Guerrier - Maire de Cély-en-Bière

Francis Guerrier, Maire de Cély-en-Bière, souhaite la bienvenue à APRR, aux participants et aux élus présents lors de cette réunion publique. Il rappelle l'importance du travail de concertation qui est mené entre APRR et la commune de Cély-en-Bière.

2. Présentation du projet A6

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR, Sandra Quivet et Sébastien Blanc, appuyés de leur maître d'œuvre Alexandre Bédin d'Ingérop présente ensuite le projet soumis à concertation sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama)

3. Questions et réponses du maître d'ouvrage

Pourquoi ne pas dédier la BAU (bande d'arrêt d'urgence) aux deux-roues ?

- La VRTC n'est pas autorisée pour les deux-roues. Elle est réservée aux bus, aux véhicules de secours, et à l'exploitant. La réglementation ne permet pas de changer son usage.
-

Le délestage des véhicules matin et soir sur la RD372 provoque une forte accidentologie. Pourquoi ne pas créer une piste cyclable sur cette route ?

- Des aménagements pour les cyclistes peuvent être envisagés sur la RD, mais ce n'est pas dans le champ de compétence d'APRR. Les vélos ne sont pas autorisés sur l'autoroute.
-

Serait-il possible de déplacer le péage de Fleury plus au sud pour éviter l'engorgement au péage d'Ury?

- Le déplacement de la barrière de péage est très complexe et ne peut être envisagé dans le cadre de l'opération.
-

La zone du PEM est déjà très congestionnée, risque de l'être encore plus. Est-ce que les cars express vont réellement désengorger ?

- Le PEM offrira une transition pour changer de mode de transport, avec une meilleure offre de transport en commun (TC). Ce projet vise à désengorger la zone. Nous travaillons avec IDFM pour faire en sorte que le PEM facilite les connexions.
-

Le budget est-il bien alloué pour les travaux jusqu'en 2030 ?

- Le budget est bien alloué à l'opération, incluant les aménagements, le PEM, les voies réservées et l'assainissement, tout en prenant en compte l'environnement. Le financement est assuré par APRR.

Le péage de Fleury va-t-il adopter le flux libre ?

- La section en question n'est pas concernée par le flux libre. Bien qu'il existe des expérimentations ailleurs, ce n'est pas prévu pour ce projet. Cette section reste libre de péage

La sortie depuis Paris vers Mennecy pourrait être utile, étant donné la démographie importante. Pourquoi ne pas l'envisager ?

- Les demi-diffuseurs d'Ormoy et du Coudray sont techniquement compliqués à compléter en raison des zones bâties. Cependant, des voies d'entrecroisement seront créées pour faciliter l'accès à l'A6.

Les nuisances sonores sont déjà un problème. Le nouveau bitume va-t-il réduire ces nuisances ? Y a-t-il des mesures prévues ?

- Des mesures acoustiques ont déjà été prises. Un nouvel enrobé sera mis en œuvre sur l'intégralité de la section. Des aménagements paysagers seront également réalisés. Tous les détails seront consultables dans l'étude d'impact au printemps 2026.

Pourquoi ne pas créer un véritable échangeur au Coudray pour éviter les détours et la congestion ?

- Des premières études ont montré qu'un complément du demi-diffuseur existant avec des bretelles orientées vers le sud est techniquement complexe à créer. Mais ces études seront poursuivies répondre à cette attente forte du territoire.

Pourquoi n'y a-t-il pas de mention du projet du Barreau sud qui effectuerait le raccordement au Coudray ?

- Ce projet appelé Desserte du Val d'Essonne (DVE) est sous la maîtrise d'ouvrage du département (CD91) et est encore à un stade préliminaire, avec des discussions en cours.

Pourquoi est-il impossible de traverser l'autoroute à vélo ?

- Certains ponts intégreront des pistes cyclables. Nous échangeons avec les collectivités pour mutualiser les travaux et créer des traversées cyclables où cela sera possible.

Les passerelles pour la faune seront-elles intégrées ?

- Aucun nouveau passage supérieur pour la faune n'est prévu au-dessus de l'autoroute. Cependant, des ouvrages existants permettront le passage de la petite faune.

Pourquoi un tel montant pour quelques kilomètres d'autoroute ?

- Le projet est complexe, impliquant des travaux importants, y compris pour gérer la circulation pendant le chantier. Le coût est élevé en raison de ces défis.
-

Le projet semble déjà décidé, sans possibilité de changement.

- APRR mène cette concertation afin d'être à l'écoute des besoins du territoire. A l'issue de celle-ci, un bilan sera dressé par les garants. C'est à l'appui de ce bilan qu'APRR va poursuivre ces études et mener les études détaillées qui seront présentées dans les dossiers réglementaires soumis à enquête publique. Cette enquête publique se tiendra au printemps 2026.
Les avis et expressions recueillis pendant la concertation serviront à faire évoluer le projet quand cela sera envisageable.

L'objectif est de fluidifier le trafic. Les aménagements permettront-ils de réduire le nombre de véhicules ?

- L'objectif est de faciliter le report modal. En offrant des alternatives comme les transports en commun, les gens pourront être incités à changer de mode de transport.

En empruntant la sortie Milly-la-Forêt, l'accès de l'aire de covoiturage s'avère difficile (détour et traversée de Cély pour rejoindre l'aire). Est-ce que les aménagements permettront de faciliter cet accès ?

- Le Maire précise bien la situation de la sortie Cély, dénommée « Milly-la-Forêt », en venant de Paris. Il explique qu'elle pose des difficultés car il n'est pas possible d'aller directement à l'aire de covoiturage (1/2 tour nécessaire plus à l'ouest pour revenir sur ses pas). C'est un point de discussion avec les différentes parties-prenantes (Etat, Région Ile-de-France, départements...)

La connexion au tramway T12 sera-t-elle envisagée dans le cadre du PEM ?

- APRR n'est pas AOM, mais va réaliser les infrastructures permettant la mise en œuvre de différents services de mobilités : c'est à Ile-de-France Mobilités de mettre en place les transports en communs correspondants.
- APRR ne gère pas les transports en commun, mais le PEM facilitera le report modal.

Les travaux sont-ils coordonnés pour éviter les impacts sur les habitants ?

- APRR mettra tout en œuvre pour que les différents maîtres d'ouvrages de travaux se coordonnent pour minimiser les impacts et APRR poursuivra la concertation avec les parties prenantes pour organiser au mieux ses travaux et minimiser leurs impacts

Les voies de bus utiliseront-elles la BAU ?

- C'est bien ce qui est prévu, l'usage de la BAU en cas de congestion permettra aux bus rapides (et véhicules de plus de 8 passagers) de ne pas rester coincés dans la congestion.

L'animateur clos la réunion à 20h30 constatant qu'il n'y a plus de question.

A6
l'autoroute
**DE TOUTES
LES MOBILITÉS**

Réunion publique du Coudray-Montceaux

17 janvier 2025

Compte-rendu



Une concertation garantie par



Préambule

Animation

- Jean-François Henric, Egis Conseil

Intervenants

- Sandra QUIVET, Conductrice d'opération Grands Projets APRR
- Sébastien BLANC, Chef du Département Opérations d'Aménagement APRR
- Alexandre BÉDIN, Maître d'œuvre INGEROP

Garants nommés par la CNDP : Catherine BARBÉ et Jean TRARIEUX

Durée de la réunion : 2 heures 30 minutes, de 19h30 à 22h

La réunion publique s'est tenue au Gymnase David Douillet, en présence de plus de 150 spectateurs attentifs, avec une forte présence d'élus, socio-professionnels et habitants du Coudray-Montceaux. Beaucoup de points de vue ont été exprimés, montrant l'attention des participants pour le projet, dans une ambiance concentrée, et respectueuse des règles de bienséance nécessaires à une concertation sereine. Le débat s'est prolongé jusqu'à 21h.



4. Mot de Aurélie Gros, Maire du Coudray-Montceaux

Aurélie GROS, Maire du Coudray-Montceaux, a souligné l'engagement de la ville en faveur de la concertation et des démarches participatives.

Elle a exprimé les éléments suivants quant à son point de vue sur la méthode et l'avancement du projet A6 :

- **Un sentiment d'inversion des étapes** : alors qu'une réunion en préfecture s'est déjà tenue, il semble que la concertation actuelle relève davantage de la consultation, sans réelle implication des collectivités en amont.
- **Des enjeux locaux non pris en compte** : la municipalité gère au quotidien la circulation et la sécurité routière. Or, certaines décisions prises ont des impacts directs sur la ville, comme l'incitation des poids lourds à éviter le centre, ou encore l'opposition passée à un projet de déviation qui menaçait les terres agricoles.
- **Un projet déjà figé ?** : avec un dossier technique déjà établi et un calendrier fixé, la concertation ne semble pas permettre d'obtenir des réponses concrètes aux préoccupations locales.
- **L'augmentation du trafic** : en Île-de-France, le trafic a augmenté de plus de 50 %, et cette tendance va se poursuivre. Les entrées et sorties des villes sont déjà saturées.
- **Un impact sur les transports en commun** : il est impératif de préserver et d'améliorer les lignes de transport existantes.

Cas particulier du pont du Bois de l'Écu

Le pont desservant la ZAC des Haies Blanches doit être démoli et reconstruit, sans solution provisoire pour les piétons et travailleurs pendant la durée des travaux. De plus, le futur projet ne prend pas en compte les nouvelles mobilités.

Les demandes de la municipalité

- Création de **voies réservées aux camions** plutôt qu'aux bus.
- Un **double échangeur** pour fluidifier le trafic.
- Une meilleure prise en compte des besoins des habitants du Coudray.

Tant que l'État ne démontrera pas que ce projet représente un progrès et non une contrainte supplémentaire, la mairie du Coudray-Montceaux s'y opposera. L'État doit jouer son rôle de régulateur, comme évoqué lors des échanges avec l'ancien ministre des Transports François Durovray.

Le risque d'une fracture territoriale :

La maire met en garde contre un déséquilibre entre le cœur du Grand Paris, qui bénéficie d'un cadre de vie agréable avec des restrictions automobiles, et la grande couronne, confrontée à des embouteillages croissants

5. Présentation du projet A6

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR, Sandra Quivet et Sébastien Blanc, appuyés de leur maître d'œuvre Alexandre Bédin d'Ingérop présente ensuite le projet soumis à concertation sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama).

6. Questions et réponses du maître d'ouvrage

Quand on habite à Mennecy et qu'on veut se rendre à Paris, le trajet est assez compliqué. Il existe une sortie à Ormoy en venant du sud, mais le terrain n'est peut-être pas propice. A-t-il été envisagé de créer une entrée à Ormoy pour aller vers le nord ?

- C'est une question récurrente. Nous avons actuellement deux demi diffuseurs. La proposition faite par APRR aujourd'hui consiste à créer une voie dans chaque sens entre les deux demi-diffuseurs pour relier les entrées et sorties et faciliter les entrées et les sorties et donc le demi-tour.
- Les compléments des demi diffuseurs sont en cours d'étude. Cela reste complexe en raison de la vallée de l'Essonne et de l'urbanisation très forte des deux côtés du demi diffuseur d'Ormoy ; et en raison de la connexion de la RN337 à proximité immédiate du demi-diffuseur du Coudray.
- Avec un diffuseur complet, le trafic serait déporté vers les communes et les routes départementales. Dans le projet proposé, l'idée est de relier les entrées et sorties pour offrir plus d'espace et fluidifier les mouvements entrants et sortants. Ainsi, pour un demi-tour, on entrerait à Ormoy, resterait sur la voie dédiée, puis sortirait au Coudray, ferait demi-tour au rond-point, puis réintégrerait l'autoroute tout en restant sur la voie dédiée. Ce parcours serait plus rapide et maintiendrait les véhicules sur l'autoroute.

Vous avez beaucoup parlé de bus. Y a-t-il beaucoup de bus sur l'autoroute ? On n'en voit pas souvent.

- Le projet vise à accompagner le schéma directeur des cars express validé en décembre 2023 et mis en place par IDFM, avec 4 lignes utilisant l'A6. Avec ce schéma de transport (VRTC), l'offre et la demande vont croître. Le PEM (Pôle d'Échange Multimodal) pourra également accueillir des bus du réseau local. Les bus locaux resteront sur le réseau local mais pourront s'arrêter au PEM. Le PEM servira de lien entre les bus locaux, les cars express et les automobilistes. La fréquence et le nombre exacts de bus sont à définir par IDFM (Île-de-France Mobilités).

Il y a déjà beaucoup de poids lourds. Si vous ajoutez des cars et des bus, cela risque d'aggraver la congestion.

En quoi le fait d'ajouter des voies entre les entrées et sorties va fluidifier le trafic ? Prenons l'exemple de Massy.

- Le problème observé est que les véhicules qui arrivent au Coudray n'arrivent pas à s'y insérer, ce qui allonge la file et cause de la congestion sur le réseau local. Le projet permettra d'augmenter la longueur des voies d'insertion, réduisant ainsi la congestion et fluidifiant le trafic local. Des simulations de trafic ont montré que cette solution améliorerait la situation actuelle dans notre configuration.

Le problème semble être lié aux croisements de flux (entrées vs sorties), ce n'est pas tant la connexion des entrées. Des gens sortent pour Mennecy et d'autres rentrent de Coudray sur l'A6. Le matin, il est difficile de rejoindre la N104. N'est-ce pas le même problème que vous allez recréer au Coudray ?

- La nouvelle voie d'insertion devrait améliorer la situation, comme l'ont montré les retours d'expérience dans d'autres agglomérations.

Ce problème est effectivement critique à Massy. Vous semblez vouloir l'amplifier du côté sud, en direction de Melun.

- Si le trafic devient trop dense, le système pourrait ne pas fonctionner, mais dans la zone que nous gérons, nous estimons pouvoir gérer le trafic efficacement.
-

Merci pour l'aménagement. Je prends l'autoroute tous les jours, mais au Coudray, il y a un vrai problème de sécurité à cause des camions à l'entrée et à la sortie. L'élargissement de l'autoroute est une bonne chose, mais il faudrait limiter la vitesse à cet endroit, car les voitures arrivent à 130 km/h.

- La section entre la N37 et la N337 (entre Cély et le Coudray) est à 130 km/h et restera à cette vitesse. La section entre le Coudray et Évry est limitée à 110 km/h, et cette limitation sera maintenue.
-

Ne craignez-vous pas un engorgement des VRTC situées sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) en cas de panne ?

- Si un véhicule tombe en panne sur la BAU, les bus pourront se décaler et contourner le véhicule. Cela pourrait créer un léger ralentissement, mais il est important de maintenir la fonction d'urgence de la BAU.
-

Ajouter des voies est une bonne chose, mais vous ne pouvez vous affranchir des problématiques de la Francilienne. Mettre plus de véhicules dans des zones déjà bouchées, comme le rond-point de la Boussole ou Ormoy qui est déjà embouteillé, ne résoudra rien. Ce qu'il faut, c'est transformer ces demi-échangeurs en échangeurs complets.

- La vraie question est : "Y a-t-il une autre solution ?" Nous avons initié ces études, et elles seront présentées lors de l'enquête publique, où nous expliquerons pourquoi ces alternatives ne sont pas facilement réalisables. C'est une zone contraignante, avec un bâti très proche, ce qui rend l'ajout de bretelles compliqué.
-

Il y a un vrai risque d'inciter les conducteurs de Saint-Fargeau et du sud à utiliser la voie d'insertion pour doubler d'autres véhicules.

- Actuellement, le problème est que les véhicules n'arrivent pas à rentrer sur l'autoroute, ce qui génère des bouchons au rond-point. Le principe de cette voie d'insertion a été testé par des simulations de trafic, et nous pensons que cela améliorera la situation à l'avenir.
-

Vous proposez une voie de bus, mais quel est le nombre prévu ?

- Le nombre de bus n'est pas encore fixé, mais 4 lignes de cars express sont prévues pour utiliser cet axe. L'offre de bus doit encore être définie avec IDFM et l'opérateur de transport.
-

J'ai des inquiétudes sur le passage des secours avec la présence des bus sur la BAU.

Le Président de l'Amicale des Motard(e)s du Coudray-Montceaux rajoute :

Vous allez placer des bus sur la BAU, et en cas de panne, un véhicule pourrait arriver à 90 km/h. N'est-ce pas une question de sécurité ?

- Les bus circuleront sur la BAU uniquement en cas de congestion et laisseront la place pour les secours, qui auront la priorité. Les bus seront limités à 70 km/h. Ce système fonctionne déjà très bien à Grenoble depuis 15 ans, il permet aux bus de revenir sur la voie normale si un accident survient.
-

Vous dites que le problème de l'absence d'échangeur à Ormoy a été en partie réglé par des solutions au Coudray. Vous avez aussi travaillé sur l'A6 concernant le bruit et la pollution, mais maintenant vous proposez une solution avec une 4 voies. Quelles sont les mesures concrètes pour l'environnement ?

- Nous étudions l'impact de notre projet, notamment en termes de bruit et de qualité de l'air. Ces mesures seront présentées dans le dossier d'étude d'impacts.
-

Vous affirmez qu'il n'y a pas d'autres solutions, mais avez-vous envisagé des alternatives à l'autoroute ? Par exemple, des projets de desserte de la vallée de l'Essonne, qui pourraient résoudre des problèmes de circulation, y compris pour les poids lourds et les demi-tours. Travaillez-vous avec d'autres acteurs de l'Etat pour étudier ces solutions ?

- Nous connaissons le projet de desserte du Val de l'Essonne, et nous concertons avec l'Etat. Ce projet est à long terme et nous explorerons comment il peut être intégré avec l'autoroute.

Vous travaillez déjà avec le CD91, mais celui-ci a exprimé des difficultés à faire avancer le projet en raison du contexte. Je suis contre la desserte du Val de l'Essonne, sauf si un double échangeur est mis en place. Sans cela, cela augmenterait le trafic sur le rond-point de la boussole, qui est déjà très fréquenté. Vous avez des chiffres sur ce rond-point ? Il y a 2500 camions qui passent chaque matin. Tant qu'on ne réduira pas le nombre de poids lourds, il faudra un double échangeur. Un camion équivaut à 4 voitures. Le projet est utile, mais il faut ces aménagements.

- Nous prenons en compte ce point et poursuivons les études sur les alternatives.
-

Vous consultez les habitants, mais on a l'impression que le projet reste le même malgré nos retours. Est-ce que cette concertation est vraiment utile ?

- Je comprends votre inquiétude. Le projet est encore en phase d'intention. Nous poursuivons les études et la concertation pour affiner nos propositions.
-

En tant que riveraine, je vois que le nombre d'habitants et d'usagers va augmenter, et beaucoup de gens des villages alentours vont passer par le Coudray pour accéder à l'A6. Avez-vous pensé à créer des échangeurs (entrées et sorties) supplémentaires, par exemple au niveau d'Auvernaux ?

- Pour l'instant, les études de trafic n'ont pas mis en évidence le besoin d'infrastructures supplémentaires dans la partie sud. Nous continuons d'analyser les flux et les besoins.
-

Vous aviez évoqué en 2022 la possibilité d'un rond-point pour accéder à l'A6 au niveau de Villabé. Cela pourrait aider à gérer la circulation, mais je me demande si cela reste une option viable.

- Les études actuelles permettront de déterminer quel type de carrefour sera le plus adapté pour gérer les flux. Le rond-point semble moins efficace, mais nous étudions d'autres alternatives.

Concernant la suppression des 30 places de camions sur l'aire de Villabé, si vous supprimez ces places, la fréquentation de la station-service pourrait en pâtir. Comment allez-vous gérer cette baisse ?

- Une trentaine de places de stationnement doit être déplacée pour permettre la création du pôle d'échanges multimodal. Elles le seront sur un autre site. Les études sont en cours pour identifier une localisation adaptée.

Avez-vous des données sur la fréquentation des autres pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour savoir combien de voitures les utilisent ?

- Nous n'avons pas de chiffres précis, mais en général, les PEM sont assez fréquentés. Chaque territoire est unique, et nous réaliserons des études pour prévoir la fréquentation de celui situé près de l'A6.

Avez-vous comptabilisé le nombre de camions stationnés sur la BAU ? Si vous ajoutez des camions sur cette bande d'arrêt d'urgence, cela pourrait poser problème.

- L'objectif n'est pas de supprimer les places, mais de les déplacer vers un autre site. Nous avons mené une enquête avec les chauffeurs, et sur cette aire, il y a en effet plus de stationnement que de places disponibles. Nous continuerons à étudier ce point pour trouver la meilleure solution.
-

Vous parlez de la démolition du pont, mais cela affectera 150 personnes qui viennent travailler sur ce site. Comment gèrerez-vous cette période de perturbation ?

- Nous avons identifié ce problème et nous travaillerons avec vous pour trouver des solutions. Il ne s'agit pas de leur faire faire un détour inutilement. Nous tiendrons compte de cette problématique pour la réalisation des travaux.
-

Vous mentionnez souvent des études, mais elles ne sont pas claires pour les habitants. Vous comparez ce projet à celui de Grenoble, mais notre territoire n'est pas le même. Comment pouvez-vous être sûr que ça fonctionnera ici ?

- Vous avez raison, chaque territoire est unique. Nous ne disons pas que tout ce qui fonctionne à Grenoble marchera ici. Nous nous appuyons sur des exemples réussis, mais chaque projet doit être adapté à ses spécificités locales.
-

En tant que grenoblois, je peux vous dire que l'accessibilité à Grenoble n'est pas une réussite, donc ne vous reposez pas sur cet exemple.

- Nous comprenons votre point de vue. Chaque région a ses propres défis, et nous travaillons pour adapter le projet en fonction de la réalité locale.
-

Je travaille avec IDFM et je trouve étonnant que vous proposiez des lignes de bus avant même que IDFM ait travaillé sur ces projets. Cela donne l'impression que vous n'avez pas de plan précis pour cet argent.

- Le Schéma Directeur des Cars Express est un projet récent. Nous nous inscrivons dans un aménagement du territoire porté par l'opérateur de transport local. Ces lignes de bus vont être précisées par IDFM, et notre projet soutiendra cette création.
-

Vous parlez de rénover des ponts, mais cela pourrait compliquer encore plus la circulation. Savez-vous combien de véhicules passent sur ces ponts ?

- Nous sommes encore dans la phase de définition du projet. Une fois les études avancées, nous rencontrerons les collectivités pour établir le meilleur phasage et éviter de travailler sur plusieurs ponts en même temps.
-

Vous mentionnez IDFM, mais ils ne semblent pas impliqués dans le projet. Quelles discussions avez-vous avec eux ?

- Le projet soumis à concertation est porté par APRR. IDFM est rencontré régulièrement pour discuter de certains points précis et affiner les détails du projet.
-

Je n'ai jamais entendu parler de ce projet avec IDFM. Il faudrait qu'ils soient plus impliqués dans les problèmes de transport locaux.

- Nous avons pris note de cette demande. Nous continuerons à travailler avec IDFM pour aborder ces problèmes et améliorer les solutions de transport pour tous.
-

Je prends souvent l'autoroute pour aller à l'hôpital, et cela peut prendre jusqu'à une heure entre le Coudray et la Francilienne. N'y a-t-il pas moyen de résoudre ce problème ?

- Nous comprenons les désagréments de cet embouteillage, et le projet porte bien des solutions pour améliorer la circulation et réduire le temps de trajet.
-

Vous parlez de fluidification du trafic, mais je reste sceptique. À St Fargeau, nous avons été inondés en octobre 2024, et nous savons que l'A6 aggrave les inondations. Qu'en est-il de la gestion des eaux et des bassins de rétention ?

- Nous avons bien pris en compte cette problématique. Pour gérer l'eau, nous installerons un réseau de collecte et des bassins de rétention. Leur but est de traiter la pollution des eaux de l'autoroute et d'éviter les excès d'eau pendant les intempéries.
-

Il me semble que vous ayez prévu un bassin de rétention dans une zone agricole non répertoriée ; cela pose un problème.

- Nous avons prévu de discuter avec les services d'urbanisme pour nous assurer que les bassins seront installés dans des zones appropriées.
-

Le deuxième pont que vous voulez détruire est celui de Lisses. De plus, le problème majeur reste la Francilienne. Pensez-vous que vous devrez prendre des terrains supplémentaires pour les aménagements ? Qu'en est-il des gens du voyage installés légalement ?

- Pour ces aménagements, nous aurons besoin de foncier supplémentaire, mais ce n'est pas encore défini. Nous prendrons en compte vos remarques et échangerons avec les parties concernées pour résoudre ces questions.
-

Le tronçon est déjà desservi par le RER D. Pourquoi ne pas envisager une voie de covoiturage ?

- Les lignes de bus IDFM permettront de rabattre des usagers vers des points de connexion, notamment pour rejoindre le RER D. Nous explorons aussi l'idée de voies dédiées au covoiturage pour améliorer la mobilité.
-

Dès qu'il pleut, la visibilité sur l'autoroute est très réduite. Avez-vous prévu une amélioration du bitume ?

- Oui, nous allons refaire l'enrobé de cette section d'autoroute, ce qui améliorera la qualité de la route et la sécurité, notamment en cas de pluie.
-

Cela fait 25 ans que je prends cette portion et j'ai doublé mon temps de trajet à cause des embouteillages. Comment comptez-vous gérer les travaux sur une période de trois ans ? Je travaille chez Safran et j'ai besoin de pouvoir circuler, même la nuit.

- Nous sommes conscients de la congestion dans cette section, et nous étudierons les moyens de minimiser les perturbations pendant les travaux. Nous ferons en sorte que les usagers puissent continuer à circuler pendant les travaux. Il nous reste deux ans pour définir les aménagements et la méthode pour les réaliser.
-

Vous mentionnez la création de 4 lignes de bus express, mais qu'en est-il des lignes locales ?

- Les lignes locales pourront également s'arrêter au niveau du PEM, des arrêts sont envisagés au droit de la route départementale qui longe l'aire de Villabé.
-

La création d'une nouvelle zone pour déplacer la station Total va encore artificialiser l'espace. Comment allez-vous gérer cette question foncière ? Et si des communes s'opposent au projet, cela pourrait-il l'arrêter ?

- Nous réaliserons une étude d'impact qui mettra en lumière les impacts environnementaux et proposera des compensations adaptées. Concernant la gestion foncière, nous privilégierons la démarche à l'amiable, mais en cas d'absence d'accord, une procédure d'expropriation pourrait être envisagée si le projet est déclaré d'utilité publique.
Si le commissaire enquêteur de l'enquête publique donne un avis défavorable au projet, le préfet aura la possibilité de ne pas délivrer de déclaration d'utilité publique, bloquant le projet.
-

Cela fait 8 ans que je vis ici, et je n'ai jamais vu de comptages pour les voitures. Comment fonctionnent ces études ?

- Nous avons installé des caméras et des capteurs sur l'autoroute ainsi qu'aux entrées et sorties pour recueillir des données précises sur le trafic.
-

Nous avons apprécié l'installation de voies douces sur les ponts à démolir. Les nouveaux ponts prendront-ils également en compte ces aménagements ?

- Oui, nous intégrerons les aménagements existants sur les ouvrages démolis pour les nouveaux ouvrages. Si les gestionnaires des voiries souhaitent ajouter d'autres aménagements, ces coûts resteront à leur charge.
-

Vous êtes concessionnaires jusqu'en 2035, mais les travaux sont prévus jusqu'en 2030. Allez-vous profiter des travaux seulement pendant 5 ans ? Est-il possible que vous terminiez votre concession sans achever les travaux ?

- Notre objectif est de terminer les travaux d'ici 2030 si la procédure se déroule bien. Le calendrier est bien défini et réalisable.
-

Vous parlez de 15 communes concernées par la concertation, mais seules 2 communes ont été vraiment impliquées dans les réunions publiques. Et le bassin de vie est beaucoup plus large ! Par exemple, à Ponthierry, la circulation est déjà bouchée le matin.

- Les réunions publiques ont bien eu lieu, une sur le tronçon sud à Cély et une autre sur le tronçon nord ce soir. Toutes les communes ont été rencontrées au moins une fois par l'équipe projet avant la concertation. Nous avons choisi d'organiser deux réunions principales, mais d'autres rencontres sont prévues sous forme d'atelier ailleurs sur le territoire, et le site internet reste actif jusqu'à la fin de la concertation.
-

Vu le rejet massif du projet, allez-vous mettre tous les moyens nécessaires pour étudier la possibilité d'un véritable double échangeur ? Quid de l'avenir du pont ?

- Nous comprenons bien l'importance du franchissement du pont pour l'accessibilité. S'il doit être reconstruit, nous nous assurerons qu'il répond aux besoins d'accessibilité. Pour les voies reliant les entrées et sorties, nous étudierons les solutions alternatives et expliquerons pourquoi certaines sont réalisables et d'autres non.
-

Le vote dans les réunions de concertation est une option à considérer, je regrette qu'on ne le fasse pas. Le public peut être difficile, mais nous voulons protéger notre cadre de vie. Concernant le petit pont, il semble absurde que les communes doivent financer les nouveaux aménagements sur les ponts rénovés. Comment comptez-vous informer la population et les entreprises pour éviter l'impact des travaux ?

- Nous comprenons vos préoccupations. Nous ferons tout notre possible pour informer la population et les entreprises des travaux à venir et minimiser leur impact. Concernant le financement des aménagements, nous discuterons avec les collectivités pour voir comment cela peut être organisé.

L'animateur clôt la réunion à 22h constatant qu'il n'y a plus de questions.

A6

l'autoroute
**DE TOUTES
LES MOBILITÉS**

Atelier agricole à Auvernaux

27 janvier 2025

Compte-rendu



Une concertation garantie par



Préambule

Animation

- Cyrille CAMPANA, Egis Conseil

Intervenants

- Sandra QUIVET, Conductrice d'opération Grands Projets APRR
- Alexandre BÉDIN, Maître d'œuvre INGEROP
- Laurence FOURNIER, Secrétaire Générale de la Chambre d'agriculture d'Île-de-France
- David HERMAN, Chambre d'agriculture d'Île-de-France

Garant présent (nommé par la CNDP) : Jean TRARIEUX

Durée de la réunion : 2h30, de 14h à 16h30

L'atelier s'est tenu à la salle polyvalente d'Auvernaux, en présence de plus de 30 participants, en présence d'élus, socio-professionnels et du monde agricole. Les points de vue de chacun ont pu s'exprimer, dans une ambiance respectueuse des règles de bienséance nécessaires à une concertation sereine.



7. Mot de Wilfrid HILGENGA, maire d'Auvernaux

Wilfrid HILGENGA, maire d'Auvernaux, souhaite la bienvenue à APRR, aux participants, aux élus présents, ainsi qu'au président de la SAFER et à la Chambre d'agriculture.

Il souligne que la présence des exploitants agricoles est avant tout motivée par leur volonté de défendre un outil de travail essentiel.

8. Intervention de la Chambre d'agriculture d'Île-de-France

Propos de Laurence Fournier :

- A précisé que l'enjeu de l'eau est majeur et doit être pris en compte dans le projet.
- A rappelé l'impact du passage de la section A6, soulignant la nécessité d'anticiper les conséquences sur les exploitations agricoles.
- A souligné que des discussions doivent être menées sur le prix du foncier et la compensation environnementale.
- A insisté sur la question de la compensation collective agricole, qui doit être traitée pour garantir l'équité entre les exploitants impactés.
- A précisé qu'il y a eu trois réunions avec la profession agricole dans le cadre du projet.
- A souligné l'importance de préserver le travail des agriculteurs, en veillant à ce que les décisions prises ne nuisent pas à leur activité.
- A noté que certains exploitants étaient déçus de ne pas avoir pris connaissance des emprises.

Propos de David Herman :

- A présenté une analyse approfondie des exploitations, comprenant la visite de toutes les exploitations concernées.
- A précisé la nécessité de connaître les exploitants et leurs spécificités.
- A mis en lumière l'identification des différents types d'exploitations et de leurs particularités.
- A relevé plusieurs points spécifiques, tels que la présence de ponts avec tuyaux d'irrigation, de systèmes de drainage et d'aires de retournement.
- A mentionné que 20 exploitations sont directement impactées par le projet d'aménagements de l'A6.
- A souligné que la majorité des exploitations est en grande culture, mais plusieurs agriculteurs possèdent également de petits ateliers annexes.
- A précisé que des chemins agricoles, comme celui du pont du Coudray, constituent le seul accès à certaines parcelles.
- A identifié plusieurs autres problématiques, notamment les pylônes, les chemins, les routes, les plateformes de stockage, les aires de retournement et les systèmes d'irrigation.
- A insisté sur l'importance d'anticiper les questions liées au drainage et à l'irrigation dans le cadre du projet.
- A souligné la nécessité de garantir la continuité des systèmes existants et d'éviter toute dégradation des infrastructures actuelles.

9. Présentation du projet A6

Le maître d'ouvrage APRR, représenté par Sandra Quivet, appuyée de leur maître d'œuvre Alexandre Bédin d'Ingérop présente ensuite le projet soumis à concertation sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama).

10. Questions et réponses du maître d'ouvrage

Les syndicats des eaux sont-ils associés au projet ?

- APRR précise que les syndicats des eaux sont associés aux discussions relatives au projet. Un des points importants est la mise en œuvre de bassins de rétention pour contrôler les rejets d'eaux pluviales. Toutefois, APRR rappelle qu'il existe encore des inquiétudes côté exploitant agricole concernant l'entretien des cours d'eau ou fossés dans lesquels les eaux des bassins seront rejetées.
-

Les DDT sont-elles associées au projet ?

- APRR annonce que les Directions Départementales des Territoires (DDT) des départements 91 et 77 ont déjà été rencontrées à de nombreuses reprises depuis l'été 2023. Une nouvelle rencontre est prévue à la mi-février. Il est également envisagé une réunion commune avec DDTs et syndicats, afin de coordonner les actions et discussions concernant l'impact du projet sur les réseaux et l'environnement.
-

Comment garantir que les travaux ne perturbent pas l'activité agricole et le transit de tracteurs ?

Les circulations agricoles sur les ponts concernent plus d'agriculteurs que ceux riverains de l'autoroute. En effet il y a également tous les utilisateurs de la coopérative d'Auvernaux.

- APRR rappelle que la circulation des engins agricoles sera maintenue et que les travaux sur les ponts ne seront pas tous réalisés en même temps. Une attention particulière sera portée à la période des moissons, afin d'éviter toute interruption des accès agricoles. APRR précise qu'il est essentiel que les agriculteurs puissent continuer à travailler normalement, sans que leur activité ne soit trop perturbée.
-

Quel est l'impact des travaux sur les réseaux de drainage et d'irrigation ?

- APRR souligne que les collecteurs de drainage risquent d'être impactés par les travaux. Il est donc prévu de dévoyer certains systèmes de drainage, et des entreprises spécialisées seront identifiées pour réaliser ces travaux en amont du projet.
-

Y aura-t-il des études sur le volume d'eau rejeté par l'autoroute sur les terres agricoles ?

- APRR rappelle que des études sont en cours pour évaluer l'impact des rejets d'eaux pluviales provenant de l'autoroute. À ce jour, l'autoroute ne dispose pas de système d'assainissement spécifique, mais APRR précise que le projet prévoit la mise en place d'aménagements pour gérer la pollution et réguler le débit des rejets, afin de minimiser l'impact environnemental sur les terres agricoles.

Les caniveaux impactés resteront-ils en l'état pendant les deux années de travaux ?

- APRR indique que certaines zones où les caniveaux sont endommagés feront l'objet de travaux de réparation anticipés. Des opérations de curage des canaux ont déjà été effectuées pour améliorer la situation actuelle. Cependant, APRR précise qu'il subsiste encore des incertitudes concernant les travaux à prévoir dans certaines zones spécifiques, comme celle du Coudray, où des évaluations supplémentaires sont nécessaires.

Quels sont les résultats attendus de la concertation ?

- APRR rappelle que la concertation a pour objectif de connaître les attentes et besoins du territoire. A l'issue de la concertation, sur la base du bilan dressé par les garants, les études détaillées seront menées en s'appuyant sur les enseignements de la concertation, afin d'adapter le mieux possible le projet aux besoins et aux préoccupations des parties prenantes. L'enquête publique prévue au printemps 2026 sera un nouveau temps d'échanges et d'expression du public sur un projet abouti. En attendant la concertation se poursuit.

Le projet doit également résoudre le problème du fossé de la vidange des trois mares, qui longe le talus de l'autoroute et s'érode.

- APRR précise qu'il y a trois solutions techniques en cours d'étude : le busage du fossé, son décalage, ou le soutènement du talus.
- La profession agricole manifeste sa préférence pour la solution busage.

La profession agricole rappelle que son activité est moindre entre le 30/11 et le 15/03 et demande que les travaux les plus impactant soit planifiés dans cette période

11. Restitution des groupes de travail

Les participants, regroupés selon les 3 zones géographiques concernées par le projet, ont travaillé en collectif sur les impacts fonciers et techniques du projet.

Chaque groupe a évoqué les impacts fonciers, le positionnement des bassins de rétention et les possibles impacts sur les exploitations (système de drainage et cheminements).

Questions guides

- Quels sont aujourd'hui les usages des différents cheminements agricoles ?
- En conséquence, quels sont les secteurs sur lesquels vous avez des inquiétudes quant à l'arrivée de ce projet ? et pourquoi ?

Matériel mis à disposition sur chaque table :

- Profils en travers des bassins
- Cartographie aérienne avec positionnement du projet, des bassins et des cheminements

Table 1 : Secteur Auvernaux – Nainville-les-Roches

Les participants ont identifié diverses zones en lien avec les problématiques suivantes :

Aménagements hydrauliques et fossés :

- Localisation des bassins de rétention à affiner dans les études techniques, avec différents avis sur leur implantation.
- Système de drainage et irrigation à rétablir préalablement aux travaux, avec intervention d'entreprises spécialisées.
- Demande d'installation d'un regard de visite pour le drainage le long de l'autoroute.
- Bassin du ru d'Auvernaux : optimisation de la parcelle pour un volume maximal et rejet des eaux à l'Est pour mieux exploiter le dénivelé naturel. Le projet de bassin doit être étudié pour être compatible avec le projet du Semea de reméandrement du cours d'eau (lutte contre les inondations)
- Possibilité d'utiliser des terrains inexploitable pour des bassins de rétention à PK 38, PK 39.5, et PK 39+500.
- Accord sur la position des bassins aux PK 38+400 et PK 40+800.
- Demande de minimisation des emprises nécessitées par les fossés stockeurs sur la commune du Coudray et d'Auvernaux

Mise à jour des plans et traversées :

- Clarification des traversées agricoles existantes, certaines obsolètes ou non répertoriées, nécessitant une mise à jour pour adapter les futurs aménagements.

Divers :

- Nécessité de dévier les chemins agricoles avant les travaux pour garantir l'accès aux parcelles en permanence.

- Importance de maintenir des passages de part et d'autre des clôtures pour faciliter leur entretien

Table 2 : Coudray-Montceaux – Vallée de l'Essonne

Les participants ont identifié diverses zones en lien avec les problématiques suivantes :

Traversée de la faune :

- Question sur les aménagements pour permettre aux animaux de franchir l'autoroute en sécurité.

Travaux sur les ponts :

- Nécessité de phaser les travaux pour éviter la fermeture simultanée de deux ponts proches.
- Période favorable pour les travaux : mi-décembre à mi-janvier, avec prévention préalable des exploitants agricoles.

Problèmes environnementaux et impact sur l'agriculture :

- Actuellement rejet d'eaux qui semblent polluées au diffuseur n°9 de Villabé.
- Les profils en travers prévus sont jugés trop contraignants pour les exploitants agricoles.
- La Chambre d'Agriculture IDF insiste sur le fait que les mesures compensatoires pour la biodiversité ne doivent pas être mises en œuvre sur des terres agricoles.

Assainissement et coordination :

- Projet de refonte du système d'assainissement de l'A6 pour mieux gérer les eaux de ruissellement.
- Coordination avec le projet de la DVE pour éviter des perturbations répétées.

Table 3 : Secteur de la Vallée de l'École

Les participants ont identifié diverses zones en lien avec les problématiques suivantes :

Problèmes d'infrastructures agricoles :

- Secteur non drainé ni irrigué, avec quelques problèmes liés à l'écoulement des eaux sur les parcelles.
- Cas particulier du tuyau sortant du talus de l'autoroute à hauteur du PR44 sens 1, drainant a priori des eaux de source situées dans l'emprise de l'autoroute et se déversant directement dans la parcelle riveraine.
- Fermetures des ponts (PS et PI) à privilégier durant l'hiver et à proscrire pendant la période des moissons.

Entretien des clôtures et minimisation des emprises foncières :

- Rappel du besoin APRR de maintenir un passage de 1,5 m côté extérieur pour l'entretien des clôtures.
- Sensibilisation des exploitants à l'importance du bon entretien des clôtures.
- Demande de limiter l'impact des emprises sur les terres agricoles.

Accessibilité des chemins latéraux :

- Garantir l'accessibilité des chemins pour la continuité des exploitations agricoles, en évitant de fermer deux passages consécutifs.
- Chemins latéraux existants à maintenir en phase d'exploitation.
- Cas particulier du PI 35 : essentiel pour l'accès aux terres de M. Boulleraud.
- En cas de fermeture, prévoir un itinéraire alternatif, adapté aux engins agricoles.

12. Prochaines étapes

La profession agricole souhaite poursuivre la concertation et s'assurer que les impacts du projet soient bien pris en compte.

Laurence Fournier demande :

- Un calendrier précis des prochaines étapes.
- Des précisions sur l'organisation des travaux et des négociations à venir.
- Une vision claire du processus jusqu'à l'Enquête Publique de 2026.

APRR répond et précise le calendrier :

- Février/mars : travail avec la Chambre d'Agriculture sur la définition du barème d'éviction.
- Mars/avril : nouvelle réunion sous le même format, cette fois avec des éléments plus concrets sur les emprises et leur impact.
- Négociations foncières : organisation de rencontres individuelles avec SEGAT pour échanger avec les exploitants concernés.
- Calendrier serré, nécessité d'avancer rapidement.

Maire d'Auvernaux rappelle que la **Chambre d'Agriculture et le syndicat des eaux** doivent rester les interlocuteurs privilégiés dans ce dossier.

L'animateur clôt la réunion à 16h30 constatant qu'il n'y a plus de question.

A6

l'autoroute
**DE TOUTES
LES MOBILITÉS**

Atelier mobilités à Villabé

3 février 2025

Compte-rendu



Une concertation garantie par



MA PAROLE A DU POUVOIR

Préambule

Animation

- Jean-François Henric, Egis Conseil

Intervenants

- Sandra QUIVET, Conductrice d'opération Grands Projets APRR
- Sébastien BLANC, Chef du Département Opérations d'Aménagement APRR
- Alexandre BÉDIN, Maître d'œuvre INGEROP
- Gael DANIEL, Chef de projet offres ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Garant nommé par la CNDP : Jean TRARIEUX

Appuis à l'animation :

- Cyrille CAMPANA, Egis Conseil
- Clément MAINI, Egis Conseil

Durée de la réunion : 2h30, de 18h30 à 21h

L'atelier s'est tenu à la salle polyvalente de Villabé, en présence de plus de 40 participants élus, socio-professionnels et habitants. L'atelier a été très vivant, les participants ayant parfaitement respecté les consignes, et collaboré en groupe sur les sujets proposés. Les échanges et confrontations d'idées ont été riches.



13. Mot de Karl Dirat - Maire de Villabé

Karl Dirat, maire de Villabé, accueille APRR, les participants et les élus présents à cette réunion publique. Il ouvre l'atelier en rappelant les trois axes structurants qui traversent la commune :

- La Seine
- L'autoroute A6
- La ligne RER D

Il revient également sur les travaux de rénovation de l'A6 réalisés en 2010, notamment le ré-enrobage de la chaussée.

Aujourd'hui, en collaboration avec APRR, un nouveau projet est lancé pour favoriser la décarbonation des transports, en accord avec les ambitions de Villabé.

La commune a identifié trois enjeux majeurs, déjà formulés dans un communiqué :

- La reconstruction du pont
- La création d'une passerelle pour piétons
- Le développement d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

14. Présentation du projet A6

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR, Sandra Quivet et Sébastien Blanc, appuyés de leur maître d'œuvre Alexandre Bédin d'Ingérop présente ensuite le projet soumis à concertation sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama).

15. Présentation du Schéma directeur des cars express

Île-de-France Mobilités (IDFM) s'est engagé dans le développement d'un réseau express, complémentaire au Grand Paris Express dédié aux bus. Ce projet comprend plusieurs opérations :

- Création de nouvelles lignes de cars express
- Soutien financier à des infrastructures comme les Pôles d'Échanges Multimodaux Routiers (PEMR)
- Aménagement de voies réservées sur les bandes d'arrêt d'urgence (BAU)

L'infrastructure de l'A6 étant déjà en place, ce système de cars express pourrait être particulièrement fonctionnel.

Un schéma directeur au service d'une meilleure intégration

Le schéma directeur (SD) doit être vu comme un outil permettant d'insérer les cars express dans un réseau global, en complément des modes lourds existants (métro, tram, GPE).

Dans les zones rurales, l'efficacité de ces lignes dépendra d'un bon système de rabattement. Les bus locaux auront un rôle clé pour assurer la desserte des PEM et optimiser les connexions.

Critères de labélisation IDFM

Pour être reconnues par IDFM, ces lignes de cars devront répondre à plusieurs critères :

- **Performance** : temps de trajet compétitif
- **Confort** : véhicules adaptés aux longs trajets
- **Visibilité du service** : information claire et intégration dans l'offre de transport

Lignes de cars express envisagées

Le projet prévoit de tirer parti du PEM de Villabé pour renforcer la desserte locale. Plusieurs liaisons sont envisagées :

- **Milly-la-Forêt <> Évry** : Fort flux de voyageurs utilisant actuellement la voiture, ce qui fait du car express une alternative crédible.
- **Villabé <> Orly** : L'itinéraire reste à affiner, avec une possible utilisation accrue de l'autoroute.
- **Fontainebleau <> Évry** (prévu pour septembre 2025) : Passage par l'A6 au niveau du Coudray.
- **Ballancourt <> Évry** : Vise à désenclaver le Val de Seine en s'appuyant sur le PEM.

16. Questions et réponses du maître d'ouvrage

Quelle place pour les taxis dans les solutions VRTC et VR2+ ?

- APRR rappelle qu'il s'agit d'une question de réglementation : les taxis peuvent circuler sur une VR2+, mais ils ne peuvent pas circuler sur la VRTC (BAU). Il faut avoir 8 occupants ou plus. Toutefois, APRR prendra en compte les avis exprimés et vérifiera a posteriori si des dispositions spécifiques peuvent être envisagées concernant la circulation des taxis sur les VRTC, en tenant compte des retours des parties prenantes.
-

Un parking de 220 places pour un trafic de 120 000 voitures par jour, est-ce suffisant ?

- APRR précise que les études en cours permettront d'affiner et d'adapter le PEM en fonction des projections fournies par IDFM. L'offre de mobilité étant amenée à croître, des évolutions du parking restent possibles si la demande augmente.
 - Ce parking aura une double fonction : accueillir les usagers côté autoroute et côté local.
-

Une emprise importante pour un parking limité à 220 places ?

- APRR précise que la question de l'optimisation de l'espace sera étudiée, mais l'objectif reste d'inciter à un usage renforcé du covoiturage.
-

Existe-t-il des statistiques sur la capacité de covoiturage ?

- Le taux de covoiturage évolue avec le temps. L'objectif est de le faire progresser en mettant en place des infrastructures adaptées et incitatives.
-

Quid des déplacements des artisans et des professionnels ?

- APRR répond que les artisans, comme les taxis, sont soumis aux restrictions de circulation liées à la réglementation en vigueur.
-

Quelle prise en compte des cyclistes ? La piste existante en limite du Cirque de l'Essonne n'est pas faite pour les vélo-taffeurs et n'est pas praticable

- APRR rappelle que c'est l'objet de l'atelier et que le sujet sera discuté.
-

Le PEM peut-il servir de pôle d'escale pour les bus longues distances ?

- APRR propose de regarder si l'arrêt des bus longues distances pourrait être envisagé. Il est cependant d'ores et déjà certain que les voies réservées aux transports en commun sur la BAU seront utilisables par les bus de longues distances.

17. Restitution

Les usages de l'A6 et de ses aménagements

Les discussions ont mis en évidence des alternatives et des difficultés liées aux aménagements de l'A6, avec des positions variées et parfois complémentaires.

Constats généraux :

- Regret que la modernisation de l'A6 ne règle pas tous les problèmes de circulation ;
- Pour décongestionner les zones les plus engorgées, une action en amont est nécessaire, notamment en créant un échangeur plus au sud, facilitant ainsi l'accès aux zones d'activités autour du Coudray-Montceaux ;
- Toutefois, une inquiétude demeure quant à un potentiel afflux de camions et de véhicules dans les villages alentour.
- Crainte de la suppression de 30 places de stationnement PL sur l'aire de Villabé du fait du PEM, car ces PL risquent de se retrouver sur les voiries communales.

Voies d'entrecroisement : positions contrastées

- Certains doutent de leur efficacité, estimant que le problème de saturation dépasse cette seule solution ;
- D'autres estiment qu'elles apporteront un bénéfice réel ;
- Attention particulière à ne pas impacter certaines zones urbanisées et infrastructures sensibles (aire d'accueil des gens du voyage, zones commerciales...)

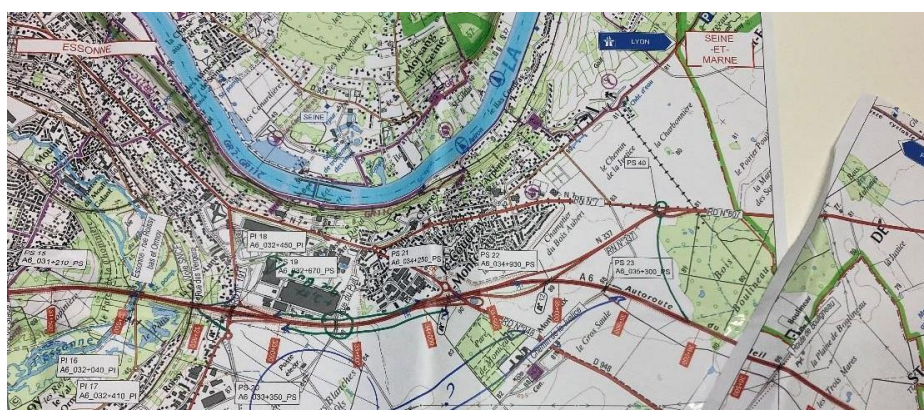
BAU/VRTC : une position partagée

- Des inquiétudes sur la sécurité de la bande d'arrêt d'urgence utilisée comme voie de transport en commun (risques liés aux véhicules en panne).

Covoiturage : un sujet peu abordé

Propositions d'aménagements spécifiques

- **Villabé** : problème de saturation de la D260 et congestion pour rejoindre la N104 ;
- Coudray-Montceaux : Possibilité de nouvelles bretelles sur la RD191 pour désenclaver la zone d'activités des Haies Blanches ;
- Création d'une bretelle directe RD191 vers A6 vers le nord pour éviter les détours vers le sud ;
- Réflexion sur la desserte de la ZA des Haies Blanches via la nouvelle route du Val de l'Essonne vers A6 Sud.



Votre parcours voyageur pour vous rendre au Pôle d'échanges Multimodal et en repartir

Asymétrie du projet : l'accès à Villabé est plus simple que celui depuis Lisses. Proposition d'un prolongement de la passerelle et d'une ouverture de l'aire de Lisses comme celle de Villabé. Certains demandent un arrêt des bus express dans le sens 1 (bretelle de sortie du diff9) pour ne pas être ralentis par la congestion de la RD260

Possibilité d'interdire le passage des camions sur le pont des Puits (ZAC des Haies Blanches).

Renforcement des pistes cyclables : la piste existante côté Villabé est peu fonctionnelle, notamment la nuit. Besoin de compléter les infrastructures cyclables sur les ponts reliant le PEM (RD26 et route de Villoison).

Amélioration de la correspondance entre bus locaux et express :

- Rapprocher les arrêts
- Connecter les bus locaux qui ne desservent pas directement le PEM

Capacité de stationnement du P+R : questionnement sur l'accueil du volume important de véhicules (120 000/jour).

Utilité du PEM questionnée :

- À qui servira-t-il ?
- Quelle connexion entre Paris et Villabé via le PEM ?
- Opportunité d'un car express pour les habitants du sud souhaitant rejoindre Paris.

Sécurisation des accès à l'A6 pour les habitants de Villabé pendant les travaux

Offre de stationnement longue durée en complément des usages quotidiens.

Les équipements et les services du Pôle d'échanges Multimodal

Évolution et modularité du PEM

- En cas de sous-dimensionnement, possibilité d'ajouter un niveau supplémentaire de stationnement
- Notion d'asymétrie : services davantage concentrés sur Villabé, à équilibrer sur Lisses
- Référence au PEM de Briis-sous-Forges (A10) pour son organisation

Services jugés fondamentaux à intégrer :

- **Information voyageur :**
 - Signalétique en amont pour guider vers le PEM (jalonnement)
 - Signalétique/carte sur le pôle afin de faciliter les déplacements et le repérage des services
 - Information en temps réel sur la disponibilité des places (voitures, vélos)
 - Horaires dynamiques des bus locaux et express pour optimiser l'attente
- **Confort en attente :**
 - Espaces abrités avec assises et tempérés
 - Prises électriques disponibles
 - WIFI
- **Sanitaires et points d'eau accessibles**, et ce même s'il en existe déjà sur l'aire de service existante
- **Accessibilité PMR**
- **Sécurité /Sûreté :**
 - Caméras
 - Cheminement piétons et cyclistes sécurisés sur le pôle
 - Eclairage
 - Présence humaine sur le site en soirée et l'hiver
- **Intégration paysagère**
- **Intermodalité, dont vélo :**
 - Pistes cyclables sécurisées malgré les flux automobiles
 - Passerelle accessible aux cyclistes
 - Stations de réparation pour petits entretiens (gonflage, outillage)

Services jugés facilitateurs :

- **Services à la personne :**
 - Conciergerie
 - Points de retrait alimentaire (paniers frais)
- **Espace dédié aux taxis**
- Aménagements spécifiques pour les **bus longue distance (SLO – Service librement organisé)**
 - Places réservées
 - Espaces adaptés
- **Aire de jeux pour enfants** en complément des équipements de base.

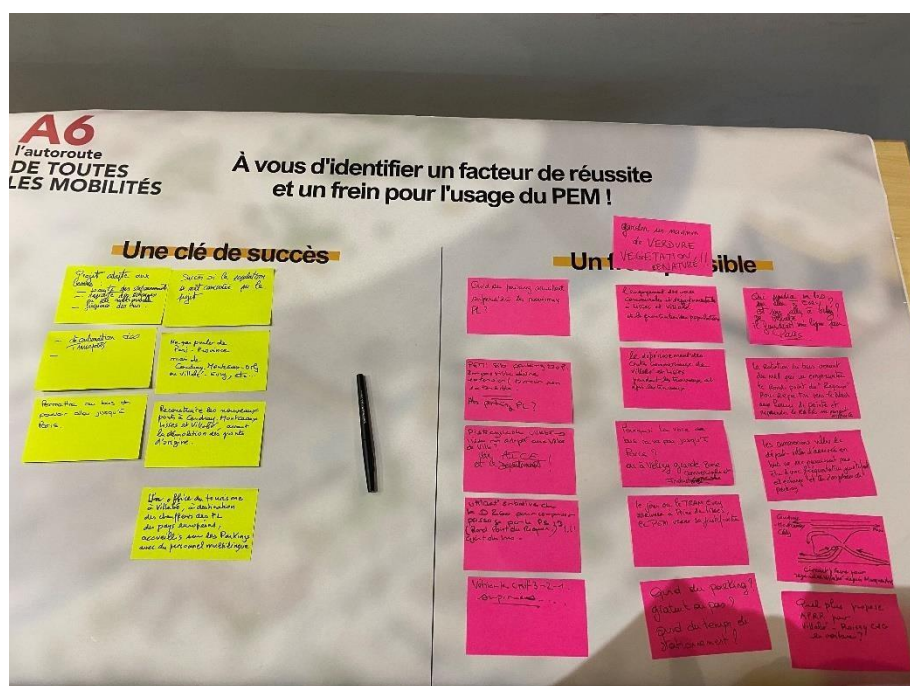


Clés de succès PEM :

- Le projet sera une réussite s'il est adapté aux besoins : sécurité du stationnement, rapidité des échanges, fréquence des bus...
- La population doit se sentir concernée (et entendue) dans l'élaboration du projet
- Besoin de mettre en place une ligne express Villabé PEM – Paris
- Nécessaire de sortir du prisme « Paris – Province », mais plutôt réfléchir sur les axes Coudray-Montceaux <> Orly , Villabé <> Evry...
- Mettre à disposition un accueil multilingue pour les chauffeurs PL étrangers qui s'arrêteraient sur le PEM de Villabé

Freins possibles :

- Devenir du parking accueillant les PL ?
- Quid du parking gratuit ou pas ? Temps de stationnement ?
- La capacité de croissance du P+R est mise à mal à cause de l'impossibilité d'agrandir l'existant car terrain non extensible
- La végétation et la nature ne doivent pas être impactées
- Veiller à ce que le PEM ne soit pas générateur d'engorgements et de congestions supplémentaires
- Les lignes de bus entre Villabé et Evry (ou Orly) ne semblent pas être la priorité, contrairement à un besoin de ligne express en direction de Paris
- Attention au risque de congestion : les bus seront amenés à emprunter le rond-point du Requin pour repartir vers le nord et reprendre l'A6
- Le PEM semble surdimensionné par rapport aux faibles arrivées/départs de bus entre les villes
- Le PEM se justifiera pas l'arrivée du tram à Evry
- Les aménagements cyclables doivent être adaptés aux vélos de ville/route ; possible de se rapprocher de l'AICE ou du Département
- Attention à l'impact des travaux d'aménagement du PEM sur les zones commerciales
- Les VRTC pourraient être prolongées jusqu'à Paris, Vélizy...
- Que propose APRR pour le trajet Villabé – Roissy en voiture ?



A6

l'autoroute
**DE TOUTES
LES MOBILITÉS**

Atelier environnement à Ormoy

10 février 2025

Compte-rendu



Une concertation garantie par



Préambule

Animation

- Cyrille CAMPANA, Egis Conseil

Intervenants

- Sandra QUIVET, Conductrice d'opération Grands Projets APRR
- Alexandre BÉDIN, Maître d'œuvre INGEROP
- François PICH, Responsable Environnement, APRR
- Benoit PAEPEGAEY, Responsable Environnement, INGEROP

Garant nommé par la CNDP : Catherine BARBE

Durée de la réunion : 2h30, de 14h à 16h30

L'atelier s'est tenu à la salle polyvalente d'Ormoy, en présence de plus de 20 participants, en présence d'élus, socio-professionnels, associations environnementales et membres de la société civile. Les points de vue de chacun ont pu s'exprimer, dans une ambiance respectueuse des règles de bienséance nécessaires à une concertation sereine.



1. L'insertion urbaine et paysagère

Présentation

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR présente les enjeux d'insertion urbaine et paysagère du projet sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama)

Questions & réponses

Quels sont les usagers prévus pour la passerelle ?

- APRR répond que la passerelle est exclusivement piétonne et permet aux piétons de traverser l'autoroute en toute sécurité grâce à une infrastructure dédiée.
 - Il n'est pas prévu qu'elle soit aménagée pour les cyclistes, car elle s'arrête sur l'aire de Lisses, sans ouverture vers l'extérieur et sur une aire où la circulation à vélo n'est pas autorisée.
-

Pourquoi ne peut-on pas se stationner du côté de Lisses ?

- APRR répond que le stationnement n'est possible que du côté de Villabé. Cette question et cette remarque ont été exprimées aussi lors de l'atelier mobilité. APRR les entend et en tiendra compte dans la suite des études.
-

Comment l'identité géomorphologique du site a-t-elle été intégrée, notamment concernant le choix de couleur des totems ?

- APRR répond que le site du Cirque de l'Essonne est bien identifié. Côté Cirque de l'Essonne, il est proposé au niveau du PEM une façade végétalisée en rapport avec le cirque. Il est également prévu qu'une plateforme permette aux piétons d'admirer le Cirque de l'Essonne.
-

Pourquoi faire appel à des architectes pour traiter la question de l'environnement, alors que l'on est censé parler d'environnement ?

- APRR répond qu'au-delà des totems représentés, l'idée est de jouer avec la palette végétale pour créer une harmonie de couleurs. Des aménagements paysagers en lien avec le projet seront réalisés tout au long de l'infrastructure.
-

Pourquoi le Coudray-Montceaux est-il identifié comme une zone urbanisée « rouge » dans les propositions de l'architecte, alors que nous ne considérons pas ce territoire comme très urbanisé ? Est-il possible de revoir cette classification ?

- APRR répond que ce n'est qu'une proposition qui pourra être affinée ; néanmoins, dès qu'on entre dans la portion du Coudray de la plaine agricole de la commune du Coudray-Montceaux, on remarque qu'il y a des zones d'activités (ZA) et des locaux commerciaux.
-

Quel intérêt écologique aura la palette végétale prévue dans le projet ? Quels types de plantations seront réalisées et quels types de murs végétalisés seront utilisés pour garantir la compatibilité avec l'environnement ?

- APRR répond que la palette végétale sera choisie en tenant compte d'une finalité écologique, notamment pour les espèces d'oiseaux déjà présentes dans les emprises autoroutières. Les plantations utiliseront des espèces locales, adaptées au territoire et compatibles avec l'environnement. Les murs végétalisés seront choisis en fonction de ces critères pour éviter tout effet « cache-misère ».
-

Comment allez-vous régler la problématique des tags, qui dégradent le paysage et nuisent à l'esthétique ?

- APRR répond qu'il s'agit d'un sujet à traiter en concertation et qu'il faudra mettre en place des solutions pour éviter cette problématique.
-

L'utilisation de totems sur l'autoroute risque de ne pas être comprise par les automobilistes. Il semblerait que cette approche architecturale ne soit pas adaptée à la réalité de terrain et pourrait manquer de pertinence. Par ailleurs, cet aménagement engendre des coûts importants qui pourraient être réorientés vers des initiatives plus utiles.

- APRR répond que les totems font partie de la présentation des intentions de l'architecte pour marquer les couleurs de l'autoroute. Il y a aussi un projet paysager en cours qui complètera cette utilisation des totems colorés, avec des espèces locales adaptées au territoire, et aucune espèce envahissante ne sera bien sûr utilisée.
-

Pourquoi les éléments architecturaux, tels que les totems, sont-ils jugés nécessaires dans le projet d'aménagement paysager ?

- APRR répond que cette présentation est celle des intentions de l'architecte. Le projet final sera affiné après concertation. Au-delà des totems, des espèces locales et adaptées au territoire seront utilisées pour les aménagements paysagers. Les détails seront affinés au fur et à mesure de l'avancée des études.
- Enfin, selon le code de l'environnement, l'insertion architecturale et paysagère est une thématique à réglementairement traiter dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet. Ce point sera bien pris en compte. Des discussions approfondies sur la nature et le paysage seront menées.

2. Biodiversité

Présentation

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR présente les enjeux de biodiversité du projet sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama)

Questions & réponses

Concernant les entreprises situées aux abords de l'autoroute, vous mentionnez qu'il n'y aura pas de nouvelles voies, mais une nouvelle voie est envisagée sur quelques kilomètres. Quelle sera la compensation pour cette nouvelle voie ?

- APRR répond que la question est prise en compte. Il n'y a pas d'élargissement de l'autoroute, mais des voies d'entrecroisement qui sont envisagées entre les échangeurs rapprochés. Ces voies sont bien intégrées dans le calcul de l'impact du projet et un calcul précis permettra de déterminer le montant de la compensation restant nécessaire malgré les mesures d'évitement et de réduction qui seront prises.
- Bien que certaines zones soient imperméabilisées, l'objectif n'est pas d'élargir l'A6 pour augmenter le trafic. L'ensemble de l'emprise impactée sera pris en compte pour appliquer la séquence ERC et définir les compensations écologiques
- Il est souligné que les surfaces les plus significatives nécessitant des compensations concernent l'assainissement, mais toutes les formes d'impacts, y compris ceux liés aux voies d'entrecroisement, seront intégrés dans la séquence ERC et donc dans la compensation. Ce projet est différent d'un projet d'élargissement classique, comme ceux réalisés précédemment par APRR, par exemple sur l'A31 ou l'A75.

Vous parlez de compensations naturelles, mais qu'en est-il des compensations sonores ? Nous avons œuvré pour mettre en place des aménagements permettant de réduire les nuisances sonores. Quels sont vos engagements concernant cet aspect ?

- APRR répond que la question des compensations sonores est abordée dans la thématique "bruit", traitée dans la suite de l'atelier.

Il a été mentionné les trames noires. Grand Paris Sud va se doter d'une trame noire ; pouvez-vous nous préciser l'état d'avancement de vos inventaires sur ce sujet ? Le périmètre d'impact vis-à-vis du Cirque de l'Essonne a-t-il bien été pris en compte ? Les inventaires sont-ils exhaustifs sur ce sujet ?

- APRR répond que le périmètre des inventaires ne couvre pas l'intégralité du Cirque de l'Essonne, suffisamment éloigné du projet pour ne pas être impacté. L'inventaire part de l'A6 existante, et s'étend sur environ 250 mètres de chaque côté, couvrant la partie haute du Cirque. Aucun inventaire spécifique n'a été réalisé au-delà de cette zone car il s'agit d'un aménagement d'une infrastructure existante qui ne sera pas déplacée.

Concernant les travaux d'abattage contrôlé et de débroussaillage, bien que ces opérations soient planifiées de manière précise, comment garantir qu'elles ne conduiront pas à la destruction d'éléments naturels protégés ?

- APRR répond que c'est un enjeu considérable et que le contrôle des interventions des entreprises sur le terrain est primordial. Une surveillance attentive sera mise en place

sur le terrain pour garantir le respect des habitats naturels qui doivent être protégés et seront balisés avant le début du chantier.

- Les contrats de maîtrise d'œuvre prévoient des contrôles stricts des entreprises de travaux (pénalités, clauses spécifiques) qui auront elles-mêmes des obligations contractuelles stricts dans le domaine de la préservation de l'environnement. Des contrôles seront de plus mis en place par APRR pendant et après les travaux, en faisant intervenir des entreprises spécialisées dans ce domaine.
-

En ce qui concerne l'enveloppe de compensation, bien que le projet ne soit pas finalisé, pouvez-vous nous indiquer quels types de surfaces et de milieux seront concernés par ces compensations ?

- APRR répond qu'il est difficile de donner des précisions avant la finalisation du projet, mais plusieurs dizaines d'hectares de foncier sont en cours de recherche pour des compensations. Ces compensations concerneront principalement les milieux boisés, les milieux bocagers, les prairies et les zones humides.
 - Hors des sujets biodiversité, il y aura aussi des compensations liées à la réglementation du code forestier, relative aux défrichements.
-

Je souhaite rappeler que la vallée de l'Essonne est classée par l'Union internationale pour la conservation de la nature. Concernant le périmètre d'inventaire, vous mentionnez une zone de 250 mètres de part et d'autre de l'A6, mais cela semble insuffisant au regard de l'importance de la vallée et de l'habitat des espèces. De plus, de nombreuses compensations sont proposées sur des ENS, mais cela pourrait poser des problèmes en termes d'additionnalité.

- APRR répond que dans la vallée de l'Essonne, le projet utilise des ouvrages existants et prévoit uniquement l'ajout d'un bassin. Aucune modification d'implantation n'est prévue pour les infrastructures existantes, d'où la limitation du périmètre à 250 mètres.
 - Les compensations ne seront pas réalisées au sein des ENS départementaux car elles ne pourraient être considérées comme additionnelles.
 - Concernant les amphibiens, des clôtures spécifiques (bâches) seront installés pour les empêcher d'accéder au chantier et à l'autoroute. L'utilisation de seaux pour leur ramassage n'est pas envisagée, car cela entraînerait un risque élevé de mortalité.
-

Au fur et à mesure de l'évolution du projet, comment les communes auront-elles accès aux informations concernant les emprises nécessaires, afin de pouvoir réagir au moment des négociations et ne pas se retrouver avec des emprises qui ne pourront plus être modifiées ?

- APRR répond qu'ils travaillent avec des prestataires fonciers pour rencontrer les exploitants et les propriétaires afin de trouver les meilleures solutions concernant les emprises nécessaires. Les enjeux écologiques sont également pris en compte et il est recherché autant que possible un évitement des secteurs présentant le plus d'enjeux.
-

Vous mentionnez des négociations avec les propriétaires fonciers des deux côtés de l'autoroute. Cependant, de nombreux organismes et habitants sont également impliqués dans ce projet. Comment ces parties prenantes seront-elles informées des négociations et des études en cours ?

- APRR répond que la présentation actuelle porte sur les intentions du projet. Les emprises nécessaires à sa réalisation, prenant en compte les conclusions de la concertation, seront ensuite détaillées lors de l'enquête publique. A l'enquête publique, seront présentés un projet finalisé et un plan des emprises précises.

En ce qui concerne l'emprise nécessaire à la création d'une voie supplémentaire pour la voie d'entrecroisement, en particulier au droit du garage BMW, existe-t-il suffisamment de marge pour réaliser cette voie ?

- APRR répond qu'entre l'aire de Villabé et la N104, une voie d'entrecroisement est prévue, mais des efforts seront faits pour limiter l'emprise, notamment au droit du garage BMW.

3. Bruit

Présentation

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR présente les enjeux liés aux nuisances acoustiques et à la gestion du bruit sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama).

Questions & réponses

Le bruit est un enjeu environnemental majeur, comme le montre une étude en forêt de Sénart, où le bruit affecte certaines espèces locales. Vous proposez des mesures acoustiques, mais je m'interroge sur l'impact des infrastructures, qui pourraient transférer le bruit vers d'autres zones résidentielles. Quelles sont les solutions concernant le revêtement de la chaussée et les limitations de vitesse pour limiter cet impact sonore ?

- APRR répond que, concernant le revêtement, les chaussées béton, très bruyantes, ont déjà été recouvertes en 2015 par des enrobés (moins bruyants). Dans le cadre de ce projet, APRR a également l'intention de reprendre l'intégralité de la couche de roulement.
- La vitesse sera maintenue à 130km/h dans la partie sud (N337>N37) et à 110km/h dans la partie nord (N104>N37).

La création d'une voie supplémentaire pourrait entraîner une augmentation du bruit et de la pollution, or aucune étude sur la pollution n'a été mentionnée. Le Coudray-Montceaux et Ormoy seront directement affectés par ces nuisances. Comment comptez-vous gérer cette situation, sachant que cela pourrait entraîner plus de bruit, de pollution et d'asphalte ? Je vous invite à constater la réalité sur le terrain, notamment aux heures de pointe, comme le matin ou à 18h.

- APRR répond que la voie d'entrecroisement représente une nouvelle voie dans le secteur du Coudray, ce qui entraîne effectivement plus d'imperméabilisation. Cependant, cela ne signifie pas qu'il y aura une augmentation du trafic ou des nuisances (sonores et atmosphériques) supplémentaires. Une modélisation des émissions de l'A6 est en cours pour évaluer les impacts et sera présentée dans le dossier soumis à enquête publique. Bien que cette voie d'entrecroisement soit créée, elle crée des conditions plus favorables vis-à-vis de la congestion, ce qui, à terme, devrait améliorer la qualité de l'air.
- Le projet, tel qu'il est conçu, inclut ces voies d'entrecroisement, et des simulations sont réalisées pour comparer la situation actuelle (avec 2x3 voies) à celle avec la nouvelle voie d'entrecroisement. Les études de trafic, d'air, de bruit et d'eau sont en cours de réalisation et seront présentées en détail dans le dossier d'enquête.

Lors de notre précédente réunion de concertation, nous avons remarqué que le projet semblait déjà bien avancé. Toutefois, il n'existe aucune preuve concrète que l'ajout d'une quatrième voie améliorera véritablement la situation. Quelles sont les justifications concrètes pour cet ajout ?

- APRR précise que le projet est encore en phase d'études préliminaires et que le bureau d'études INGEROP va réaliser des modélisations de trafic correspondantes. Les suggestions sont prises en compte, et des alternatives seront explorées, y compris

l'étude d'un échangeur complet. Le projet n'est pas figé, et la concertation est en cours pour recueillir les besoins et attentes du territoire.

Je partage les préoccupations exprimées par mes collègues du Coudray-Montceaux. Toutefois, je me questionne sur les études trafics effectuées lors de l'aménagement de la Zone d'Aménagement des Haies Blanches avec toutes ces entreprises de logistique, qui génèrent un trafic poids lourds important. À l'heure actuelle, nous supportons sur la commune d'Ormo y l'ensemble des nuisances causées par le passage des camions.

Nous sommes fermement opposés à la création d'un échangeur supplémentaire. Cela ouvrirait la porte à la création de la déviation du Val d'Essonne, avec des conséquences catastrophiques pour la plaine de Chevannes et les terres agricoles. Un tel projet pourrait ruiner le sud de l'Essonne.

- APRR répond que ces préoccupations sont entendues. Les choix de conception seront testés dans les études à venir, et toutes les alternatives seront explorées.
-

Je trouve que l'introduction de votre présentation est quelque peu abrupte, notamment en ce qui concerne l'absence de protections obligatoires contre le bruit, à l'exception des "points noirs". Il semble y avoir peu de possibilités d'amélioration de cette situation, alors que ma présence ici était justement pour comprendre comment vous envisagez de mieux traiter la problématique du bruit. Vous avez mentionné des points de mesure, mais aucun résultat concret n'a été fourni, notamment pour les zones sensibles comme Saint-Germain-sur-Ecole, Cély ou Saint-Sauveur. Par ailleurs, des aménagements tels que les bassins de rétention pourraient être utilisés pour améliorer l'aspect visuel de l'infrastructure. Quelles solutions précises proposez-vous en matière d'aménagements et de protections contre le bruit ?

- APRR répond que les "points noirs" de bruit sont définis par des seuils spécifiques de bruit (diurne et nocturne), évalués sur une période longue. C'est le niveau de bruit moyen et non instantané qui s'applique réglementairement et qui est pris en compte.
- Concernant les protections acoustiques, la réglementation actuelle ne prévoit pas d'obligation de construire des protections, car il ne s'agit pas d'une nouvelle infrastructure, mais d'une transformation, qui n'est acoustiquement pas significative (pas de modification des trafics empruntant l'A6)
- APRR insiste sur le fait que des aménagements paysagers seront mis en place pour masquer l'A6, comme cela a été discuté avec le maire de Saint-Germain-sur-Ecole.
- Pour ce qui est des merlons, une analyse multicritère sera réalisée pour évaluer les différentes solutions possibles en fonction des enjeux environnementaux, paysagers et agricoles.

4. Eau

Présentation

L'équipe de maîtrise d'ouvrage APRR présente les enjeux liés à la gestion de l'eau sur la base d'un diaporama complet (voir diaporama)

Questions & réponses

Pouvez-vous préciser s'il est prévu des modifications concernant les ronds-points au Coudray-Montceaux ?

- APRR répond qu'aucune modification n'est envisagée pour les ronds-points dans cette zone.
-

Compte tenu des spécificités de la vallée de l'Essonne, qui est une zone marécageuse, comment envisagez-vous la construction d'un bassin de rétention sans risquer d'altérer cette zone sensible ?

- APRR précise que la zone en question étant marécageuse, la construction d'un bassin dans le fond de la vallée présente des difficultés. Toutefois, il est possible de collecter les eaux et de les diriger vers les coteaux boisés. Ce site est écologiquement sensible, APRR va donc tout faire pour réduire l'impact de la création de ce bassin.
-

Le projet du PEM semble entraîner un bétonnage considérable. Comment allez-vous gérer le ruissellement, notamment sur la parcelle située en contrebas du Cirque de l'Essonne, ancienne vallée de la rivière ?

- APRR explique que les zones concernées par le projet sont déjà imperméabilisées et l'eau y est collectée. De plus, les documents d'urbanisme imposent des mesures strictes de gestion des eaux pluviales.
 - Bien que l'assainissement du PEM n'ait pas encore été présenté, celui-ci sera bien traité comme le reste de la section.
-

Lors de votre présentation, vous avez utilisé l'expression « faire le moins mauvais » concernant la gestion de l'environnement. Ne serait-il pas plus pertinent de viser une gestion optimale plutôt que de simplement minimiser les impacts ?

- APRR précise que l'objectif est effectivement d'atteindre la meilleure solution possible en proposant des aménagements qui maximisent les bénéfices environnementaux tout en limitant les impacts négatifs. Lorsque les impacts ne peuvent être évités ni suffisamment réduits, alors ils seront compensés.
-

Les bassins de rétention que vous projetez permettent de traiter entre 80 et 90 % des polluants. Pouvez-vous nous préciser quels types de pollution sont concernés par ce traitement ?

- APRR souligne que l'abattement porte principalement sur les matières en suspension, qui sont également les principaux supports d'une fraction importante de micropolluants et les hydrocarbures. Les taux d'abattement de 80 à 90 % incluent donc également une réduction significative des micropolluants.
-

Quels sont les objectifs de qualité des rejets pour les bassins ? Existe-t-il des normes précises pour ce type de rejet ?

- APRR précise qu'il n'existe pas de normes spécifiques de qualité pour les rejets des bassins. Cependant, l'objectif reste de ne pas dégrader la qualité des milieux récepteurs, en particulier les cours d'eau. Des calculs sont effectués pour s'assurer que les concentrations dans l'eau rejetée ne perturbent pas la qualité des eaux en aval.

La vallée de l'Essonne est une zone de prise d'eau potable. Quelles précautions prenez-vous pour éviter la concentration de polluants dans les bassins de rétention ?

- APRR souligne que nous sommes pleinement conscients des risques associés à la concentration des polluants dans les bassins, en particulier en aval des prises d'eau potable. APRR veillera à ce que toutes les précautions nécessaires soient prises pour éviter tout impact négatif.

Quand serez-vous en mesure de définir le dimensionnement et l'emplacement exacts des bassins de rétention ?

- APRR indique que le projet est encore en phase de définition. Le dimensionnement et les emplacements précis des bassins n'ont pas encore été finalisés. Toutefois, des études de vulnérabilité sont en cours et influenceront le volume et la répartition des bassins. Une fois les volumes déterminés, APRR sera en mesure de préciser davantage l'implantation.

Les bassins de rétention que vous proposez devraient améliorer la situation actuelle, il n'y a actuellement aucune infrastructure de gestion des eaux. Comment assurez-vous que le dimensionnement de ces bassins prenne en compte l'évolution des conditions climatiques, notamment en regard de la réglementation du SIARCE, qui impose un dimensionnement sur 20 ans ?

- APRR explique que plusieurs scénarios de dimensionnement sont étudiés, incluant des dimensionnement pour 10 ans ou 20 ans. Les exigences de la réglementation locale seront respectées, mais des optimisations peuvent être recherchées s'il existe d'autres enjeux sur les sites d'implantation des bassins. Le meilleur compromis doit alors être trouvé.

La gestion des débits varie selon les saisons. Comment intégrez-vous cette variabilité dans le dimensionnement des bassins ?

- APRR précise que la variabilité saisonnière des débits sera pris en compte, y compris le débit d'étiage, pour vérifier que les rejets ne risquent pas de dégrader la qualité des milieux récepteurs et en particulier les cours d'eau.

Concernant l'implantation des bassins, avez-vous envisagé une zone précise entre Ormoy et Corbeil, prenant notamment en compte la présence de la station de pompage ?

- APRR précise que plusieurs zones potentielles pour l'implantation des bassins ont été identifiées. Cependant, il est encore nécessaire de calculer leur volume pour déterminer le meilleur emplacement possible tenant compte des enjeux sur les parcelles concernées.

Concernant l'implantation des bassins près du ru d'Auvernaux, pouvez-vous préciser si le projet a pris en compte la problématique des inondations observées dans le village de Saint-Fargeau ?

- APRR rappelle que plusieurs hypothèses d'implantation ont été étudiées pour cette zone, notamment à proximité du ru d'Auvernaux. En raison de la faible pente de la zone, l'eau ne peut pas être efficacement dirigée vers un seul bassin. Par conséquent, plusieurs bassins intermédiaires seront installés. Une option envisagée consiste à installer des fossés

longitudinaux à l'autoroute, en cascade, permettant de mieux retenir l'eau à proximité et d'éviter de concentrer les flux dans un seul bassin.

Lors de notre rencontre précédente, nous avons abordé la question de la consommation des terres agricoles. Allez-vous explorer des solutions pour réduire cette consommation ? Par ailleurs, en ce qui concerne le fossé le long du bois, avez-vous envisagé un busage du cours d'eau ?

- APRR indique que la question du foncier reste à l'étude et que les attentes exprimées lors des échanges avec la Chambre d'Agriculture ont été entendues et seront prises en compte, en particulier en matière de maîtrise foncière.
- Concernant le busage du fossé, APRR précise que plusieurs solutions ont été explorées, dont celle du busage. Aucune décision finale n'a été prise, mais cette option est bien étudiée, parmi les différentes solutions proposées.

Il est rassurant de voir que la protection de la nature est une priorité dans l'aménagement des bassins de rétention. Néanmoins, il est essentiel de ne pas répéter les erreurs du passé, en particulier en ce qui concerne l'impact sur l'emprise agricole. Que prévoyez-vous pour garantir des aménagements qui tiennent compte du dérèglement climatique ?

- APRR souligne que la protection de la nature et la prise en compte du dérèglement climatique sont au cœur des préoccupations du projet. APRR s'engage à mettre en place des solutions qui ne compromettent pas la qualité environnementale, tout en réduisant au maximum l'emprise sur les terres agricoles. APRR prendra également en compte les projections climatiques futures pour orienter les choix de dimensionnement et d'implantation des bassins.

La gestion des déchets est un enjeu majeur pendant la phase de chantier. Quelles mesures seront mises en place pour limiter la production de déchets et favoriser l'éco-conception ?

APRR explique que l'éco-conception sera intégrée dès la phase de conception du projet et qu'un cadre a été posé avec la maîtrise d'œuvre (MOE INGEROP) pour minimiser l'impact environnemental à chaque étape. Des solutions visant à limiter l'utilisation des ressources et à recycler les matériaux seront privilégiées. De plus, une gestion des déchets sera imposée aux entreprises lors des consultations de marché, puis sera contrôlée durant toute la durée des travaux, pour garantir la mise en œuvre de pratiques responsables.

L'animateur clôt la réunion à 16h30 constatant qu'il n'y a plus de question.