

## Aménagements section N104/N37

Concertation préalable du public

14 janvier > 28 février 2025

# Réponses du maître d'ouvrage au bilan de la concertation



# SOMMAIRE

<b>Synthèse</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Introduction</b> .....	<b>6</b>
Une concertation sous l'égide de la CNDP.....	6
Une concertation qui a atteint ses objectifs.....	6
Des contributions étoffées avec des sujets prépondérants.....	7
Certains points hors du périmètre du maître d'ouvrage APRR.....	7
Poursuite des études et du dialogue.....	7
<b>2. Réponses aux recommandations de la CNDP</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1. Étude de l'intérêt en termes de trafic et de faisabilité foncière et technique du complément des deux demi-diffuseurs existants d'Ormoy et du Coudray-Montceaux</b> .....	<b>8</b>
Rappel de la situation existante.....	8
Améliorations proposées par le projet soumis à concertation.....	8
Attente locale forte.....	9
Recommandation de la CNDP.....	9
Réponse du maître d'ouvrage.....	9
<i>Complément du demi-diffuseur n° 10 vers le nord.....</i>	<i>9</i>
<i>Complément des demi-diffuseurs nos 11 et 12 vers le sud.....</i>	<i>10</i>
<b>2.2. Construction de passerelles provisoires au minimum piétonnes et cyclables pendant la démolition et la reconstruction des trois ponts franchissant l'autoroute</b> <sup>10</sup> .....	<b>10</b>
Trois ponts à démolir.....	10
Attente locale.....	11
Recommandation de la CNDP.....	11
Réponse du maître d'ouvrage.....	11
<b>2.3. Reconstruction des trois ponts en y incluant des circulations douces avec le financement associé</b> .....	<b>11</b>
Modes doux sur les ponts démolis.....	11
Recommandation de la CNDP.....	11
Réponse du maître d'ouvrage.....	11
<b>2.4. Aménagement de places de stationnement supplémentaires sur l'aire des Lisses au droit de la passerelle de franchissement à réaliser dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM)</b> .....	<b>12</b>
Aménagement du PEM.....	12
Attente locale.....	12
Recommandation de la CNDP.....	12
Réponse du maître d'ouvrage.....	13
<b>2.5. Recherche de places de stationnement supplémentaires pour compenser les places de stationnement pour poids lourds supprimées dans le cadre de l'aménagement du PEM</b> .....	<b>13</b>
Places de stationnement PL supprimées.....	13
Inquiétude locale.....	13
Recommandation de la CNDP.....	13
Réponse du maître d'ouvrage.....	13

<b>2.6. Poursuite des études sur la voie réservée aux transports en commun (VRTC) et abandon de la voie réservée au covoiturage (VR2+)</b> .....	<b>14</b>
VRTC / VR2+ .....	14
Avis des contributeurs et des collectivités.....	15
Recommandation de la CNDP.....	15
Réponse du maître d’ouvrage .....	15
<b>3. Autres sujets évoqués lors de la concertation</b> .....	<b>16</b>
<b>3.1. Fluidification du trafic</b> .....	<b>16</b>
Situation actuelle : zoom sur les phénomènes de congestion .....	16
Fluidifier et sécuriser les déplacements.....	16
Attentes et inquiétudes locales .....	16
Réponse du maître d’ouvrage .....	17
<b>3.2. Interfaces avec le projet de desserte du Val d’Essonne (DVE)</b> .....	<b>17</b>
Projet du Département de l’Essonne.....	17
Attentes.....	17
Réponse du maître d’ouvrage .....	18
<b>3.3. Bruit</b> .....	<b>18</b>
Attente locale .....	18
Réponse du maître d’ouvrage .....	18
<b>3.4. Réduction des emprises</b> .....	<b>19</b>
Emprises nécessaires .....	19
Attente locale .....	19
Réponse du maître d’ouvrage .....	19
<b>3.5. Les travaux et la gêne occasionnée</b> .....	<b>20</b>
Inquiétude sur les difficultés de circulation pendant les travaux .....	20
Réponse du maître d’ouvrage .....	20
<b>3.6. La signalisation du Coudray-Montceaux</b> .....	<b>20</b>
Situation existante .....	20
Demande du Coudray-Montceaux.....	20
Réponse du maître d’ouvrage .....	20
<b>4. Rappel des aménagements poursuivis</b> .....	<b>21</b>
Pour fluidifier et sécuriser .....	21
Pour favoriser la décarbonation des mobilités sur l’A6 .....	21
Pour améliorer l’intégration environnementale, urbaine et paysagère.....	21
<b>5. La poursuite du dialogue</b> .....	<b>22</b>
<b>5.1. Une concertation continue</b> .....	<b>22</b>
<b>5.2. Calendrier prévisionnel</b> .....	<b>22</b>

# Synthèse

La **Commission nationale du débat public (CNDP)** a produit le **28 mars 2025**, le **bilan de la concertation** qui s'est déroulée du 14 janvier au 28 février 2025 concernant l'aménagement de l'A6 entre la N104 et la N37. Elle a souligné la qualité de la démarche entreprise par APRR et des **contributions nombreuses, spontanées et démocratiques** obtenues, ayant mobilisé à la fois le grand public, les collectivités locales et les institutions en lien avec les enjeux de mobilité. **APRR** apporte dans son mémoire les **réponses aux recommandations émises** par les garants, **ainsi que sur les autres demandes** qui ont été émises par la société civile.

## Développer les nouvelles mobilités sans contraindre l'existant

Un **consensus large** s'est exprimé pour que le développement des nouvelles mobilités, constituant la commande de l'État et la colonne vertébrale de ce projet ne viennent pas contraindre la situation existante. C'est l'enseignement principal de la concertation auquel APRR répond avec plusieurs évolutions notables :

- **La construction d'une voie réservée aux transports collectifs** par aménagement de la bande d'arrêt d'urgence entre la vallée de l'Essonne et la N104. Ce dispositif est aujourd'hui éprouvé. Sans contraindre le trafic actuel, cette voie de circulation dédiée renforcera la performance des transports collectifs notamment pour les lignes de Cars Express développées par la Région Île-de-France.
- **L'ajout de fonctionnalités au pôle d'échanges multimodal** construit sur l'aire de Villabé sera opérée, en créant des places de covoiturage sur l'aire côté Lisses, en ouvrant l'accessibilité du PEM aux voiries locales et en améliorant les circulations piétonnes et cyclables. À cela s'ajoute la volonté d'APRR de repositionner localement l'intégralité des places PL supprimées, pour éviter des stationnements parasites sur les voiries locales, mais avec un foncier peu disponible dans ce secteur.
- **L'intégration des mobilités douces sur les trois ponts démolis-reconstruits**. Issue d'une forte demande locale pour permettre une circulation sécurisée des piétons et cycles, APRR la mettra en œuvre dans le cadre de l'opération.

Enfin, **l'option prévoyant la construction d'une voie de covoiturage dans le sens province-Paris, jugée trop pénalisante pour le trafic, ne sera pas poursuivie.**

## Fluidifier la circulation

Plusieurs contributions ont exprimé le souhait de profiter du projet pour améliorer la **fluidité aux abords de l'autoroute**. APRR va y répondre de différentes manières en fonction de leur appartenance au périmètre qui lui est concédé ou au programme contractualisé avec l'État.

- **Les voies d'entrecroisement sont confirmées** entre le diffuseur n° 9 et la N104 mais également entre les demi-diffuseurs n°s 10 et 11 pour fluidifier et sécuriser les secteurs concernés. C'est **un bénéfice notable du projet** qui permettra également d'**améliorer l'accessibilité à l'autoroute**, et réduira de fait les remontées de congestion sur le réseau local.
- **L'étude de faisabilité d'un diffuseur n° 10 complet à Ormoy/Le Coudray sera poursuivie** mais elle est en dehors du champ du projet et de la concession actuelle à APRR. Cela devra se faire sous l'égide des collectivités locales tout en étant porté techniquement par APRR.
- Les demandes concernant les **aménagements sur la N104 seront transmises au gestionnaire concerné**, la Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France (DIRIF)

## Prendre en compte les attentes des territoires lors de la phase travaux

Des craintes ont été exprimées concernant la congestion et les perturbations en période de réalisation des travaux. APRR apportera donc au projet :

- Une **organisation des travaux anticipée et planifiée** en lien avec un comité de circulation, créé spécifiquement, qui réunira **tous les gestionnaires de voiries concernés**.
- Un **engagement de non-interruption des franchissements piétons et cycles** au moment de la démolition des ponts, soit par mise en œuvre de passerelles provisoires, soit par reconstruction à côté.

## Agir pour la préservation de l'environnement

Une grande part du projet est investie pour la protection de l'environnement, particulièrement dans les domaines de **l'eau et de la biodiversité**. Ces engagements sont majoritairement reçus comme vertueux. Néanmoins, deux sujets d'inquiétude demeurent :

- **L'amélioration de la situation acoustique et du cadre de vie** qui doit être apportée par la remise à niveau réglementaire de l'infrastructure, la réparation ou le remplacement des protections à la source existantes, la modernisation générale de l'infrastructure apportée par la réalisation du projet en matière d'aménagements paysagers, d'état des chaussées, des dispositifs de sécurité ou encore de signalisation du territoire.
- **L'impact foncier qui sera réduit** par une démarche systématique d'optimisation des emprises de l'autoroute nécessitant la suggestion d'innovations en matière de traitement des eaux et de mutualisation des usages pour ne pas multiplier les espaces techniques nécessaires localement tant à l'exploitation de l'autoroute qu'à l'agriculture.

La principale vertu de la concertation est d'avoir fait émerger les attentes fortes du territoire. **L'anticipation** de cette démarche a permis des **évolutions significatives du projet** qui serviront en particulier les territoires dans lesquels il s'inscrit directement. Chaque sujet doit être étudié encore plus finement jusqu'au stade de définition d'un projet technique abouti. Les études se poursuivront dans un esprit de **concertation permanente**, impliquant le plus haut niveau de management d'APRR auprès des collectivités, jusqu'à une **nouvelle enquête publique de projet projetée en milieu d'année 2026**.



# 1. Introduction

---

## Une concertation sous l'égide de la CNDP

Répondant au code de l'environnement et au code de l'urbanisme, la concertation du public sur l'opération d'aménagements de la section N104/N37 de l'autoroute A6 a été menée sous l'égide de la CNDP (Commission nationale du débat public). En effet, il a été choisi de solliciter la CNDP pour être accompagné par une autorité indépendante garantissant le bon déroulement du processus.

Les modalités, l'organisation et le dossier de concertation ont été élaborés conjointement avec les deux garants désignés par la CNDP, Mme Catherine Barbé et M. Jean Trarieux.

À l'issue de la concertation, **les garants ont rédigé un bilan le 28 mars 2025** qui a été mis en ligne sur le site de la CNDP et sur la plateforme de la concertation ([mobilites-a6.aprr.fr](http://mobilites-a6.aprr.fr)).

**L'objet du présent document est d'apporter les réponses du maître d'ouvrage à ce bilan et à la concertation.**

## Une concertation qui a atteint ses objectifs

Comme les garants ont pu l'écrire dans leur bilan, les objectifs de la concertation ont été atteints. Elle a donné lieu à une mobilisation du public et des acteurs du territoire. Avec ses différentes modalités (deux réunions publiques, trois ateliers thématiques, une plateforme internet avec possibilité d'y déposer ses contributions), elle a permis une bonne information du public et a suscité de nombreuses contributions :

- Des contributions écrites de quasiment toutes les collectivités concernées,
- 203 avis sur la plateforme internet,
- Environ 70 participants à la première réunion publique et 150 à la deuxième,
- Une quarantaine de participants à l'atelier mobilité,
- Une trentaine de participants à l'atelier agricole,
- Une vingtaine de participants à l'atelier environnement.

Elle va permettre à l'État et à APRR de poursuivre et de compléter les études engagées ainsi que les aménagements proposés.

L'ensemble des remarques, avis et questions exprimés ont été pris en considération et vont alimenter l'amélioration du projet.

De nombreuses questions ont été posées et des remarques pertinentes ont été faites, dont certaines vont nécessiter des études complémentaires qui permettront de préciser les suites à donner.

---

**Des contributions étoffées avec des sujets prépondérants**

**La concertation a fait apparaître :**

- Un **intérêt marqué du territoire** pour ce projet avec **de nombreuses demandes de compléments, de précisions ou de questionnements** sur le projet présenté, reprises notamment par la Région Île-de-France, le département de l'Essonne, Grand Paris Sud, les maires, la CCI et le MEDEF, ainsi que par le grand public dans les contributions.
- Un **soutien du département de l'Essonne (François Durovray)** avec des demandes, des propositions et des alertes.
- **Une opposition de la Maire du Coudray-Montceaux (Aurélié Gros)** au projet tel que proposé, en demandant aussi de régler le problème de la circulation poids lourds et de la congestion dans sa commune, notamment en complétant les demi-diffuseurs n<sup>os</sup> 10, 11 et 12.
- **Des inquiétudes du Maire de Villabé (Karl Dirat)** sur le maintien des circulations en phase travaux (ponts démolis-reconstruits), sur la relocalisation à proximité des 30 places poids lourds supprimées pour la création du pôle d'échanges multimodal et sur le financement de l'ajout des circulations des modes doux sur les ouvrages d'art reconstruits.
- **Une opportunité pour Grand Paris Sud (Michel Bisson) de moderniser l'A6** et de la rendre plus multimodale.
- L'opportunité pour **Île-de-France Mobilités de présenter le schéma directeur des lignes de Cars Express**, et le tracé des quatre **lignes concernant l'A6** dans ce secteur.

---

**Certains points hors du périmètre du maître d'ouvrage APRR**

Cette concertation a permis à chacun de s'exprimer sur le projet, mais également sur des problématiques locales à une échelle plus large. En effet, certains se sont exprimés sur le manque d'ambition du projet, regrettant qu'il ne permette pas de résoudre tous les problèmes de congestions récurrentes du secteur au-delà du réseau autoroutier. La congestion de la N104 a été de nombreuses fois citée et il a été demandé de poursuivre les aménagements sur la N104 EST jusqu'à la N7. Ces derniers points concernent le réseau routier national non concédé et ont été remontés au ministère en charge des Transports car ils ne rentrent ni dans le périmètre de la concession APRR ni dans le programme de l'opération. Ils ne peuvent donc pas être traités par le concessionnaire.

---

**Poursuite des études et du dialogue**

Pour les sujets qui sont du ressort du concessionnaire, et qui sont présentés dans la suite de ce document, APRR va prendre en compte les réflexions et avis recueillis pendant la concertation dans la poursuite des études et de l'avancement du projet

Comme cela a été fait en amont de la concertation avec l'ensemble des parties prenantes, puis pendant la concertation, APRR continuera à être à l'écoute des attentes et besoins du territoire et poursuivra le dialogue tout au long des phases successives : mise au point du projet, préparation des enquêtes publiques, programmation et réalisation des travaux.

## 2. Réponses aux recommandations de la CNDP

Dans son bilan, la CNDP a fait **six recommandations**.

### 2.1. Étude de l'intérêt en termes de trafic et de faisabilité foncière et technique du complément des deux demi-diffuseurs existants d'Ormoy et du Coudray-Montceaux

#### Rappel de la situation existante

Sur les communes d'Ormoy et du Coudray-Montceaux, l'axe A6 présente trois demi-diffuseurs. Du nord au sud :

- Le demi-diffuseur n° 10 d'Ormoy orienté vers le sud
- Le demi-diffuseur n° 11 du Coudray-Montceaux orienté vers le nord
- Le demi-diffuseur n° 12 raccordant la N337 à l'A6 uniquement vers le nord.

Du fait de cette configuration avec ces demi-diffuseurs rapprochés qui se font face, des mouvements de demi-tour sont réalisés via les diffuseurs. Ainsi, pour se rendre à Paris, quelques 1 000 véh./j. rentrent sur A6 par le demi-diffuseur n° 10 en direction du sud, pour ensuite faire demi-tour au demi-diffuseur n° 11 et enfin rejoindre A6 en direction du nord (>Paris).

Une autre particularité de ce secteur est la coupure du territoire par la vallée très encaissée de l'Essonne, avec des alternatives de report d'itinéraires routiers limitées. Les concurrentes à l'autoroute sont la N7 à l'est et la côte de Montauger à l'ouest (axe très local en lacets).

#### Améliorations proposées par le projet soumis à concertation

Cette configuration singulière avec des entrées et des sorties rapprochées associée à de forts trafics entraîne des perturbations et des ralentissements entre les diffuseurs n°s 11 et 10 le matin dans le sens province vers Paris.

Pour améliorer cette situation sur l'autoroute A6, APRR a prévu de créer une voie d'entrecroisement dans chaque sens de circulation. Cet ajout fonctionnel et nécessaire dans une telle configuration va faciliter ces mouvements d'entrée-sortie, car les véhicules auront plus de distance pour s'insérer ou pour sortir.

##### AUJOURD'HUI

De nombreux **échangeurs successifs** et rapprochés, facteurs aggravants des perturbations de circulation



##### DEMAIN

Des **aménagement**s facilitant la circulation entre échangeurs (voies d'entrecroisement, voies collectrices)

##### ENTRECROISEMENT



---

**Attente locale forte**

De nombreuses contributions, dont celle de la Maire du Coudray-Montceaux, demandent que ces demi-diffuseurs soient complétés pour en faire des échangeurs complets et ainsi supprimer les circulations parasites qui perturbent le trafic autoroutier et les giratoires adjacents (dont celui de la Boussole).

---

**Recommandation de la CNDP**

Dans leur rapport, les garants inscrivent cette demande dans une de leurs six recommandations. L'étude du complément de ces demi-diffuseurs est pour eux indispensable.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

Cette demande a été transmise par le concessionnaire au concédant (ministère en charge des Transports) car ces compléments de demi-diffuseurs ne sont pas prévus dans la concession APRR.

Le ministère en charge des Transports a déjà indiqué que s'agissant d'enjeux locaux, les études correspondantes devront se faire sous l'égide des collectivités locales en étant portées techniquement par APRR.

APRR a d'ores et déjà initié une analyse préliminaire pour évaluer quels impacts ces compléments de diffuseurs auraient sur le projet soumis à concertation. Celle-ci devra se poursuivre en partenariat avec les collectivités, afin d'analyser les enjeux et conséquences qu'ils soient locaux ou sur le fonctionnement de la section autoroutière.

À l'issue, les collectivités devront saisir le ministère si elles souhaitent poursuivre leur demande, afin qu'une étude d'opportunité complète soit menée, notamment pour en assurer le financement.

Ces études pourront se faire en parallèle sans remettre en cause le développement du projet d'aménagements d'A6.

Une première approche est présentée ci-après.

**Complément du demi-diffuseur n° 10 vers le nord**

Une première projection estime qu'environ 1 300 véhicules emprunteraient les nouvelles bretelles orientées vers le nord aux heures de pointe par report du trafic des voiries secondaires vers l'autoroute A6, qui verrait sa circulation croître entre le demi-diffuseur n° 10 et le diffuseur n° 9.

Cette réorganisation du trafic va avoir les conséquences suivantes :

- Soulagement de certaines voiries locales, notamment dans la vallée de l'Essonne ; mais montée en charge d'autres voiries locales de rabattement, notamment la D191 qui dans sa configuration actuelle (carrefours à feux, arrêt de bus sur voirie, traversées piétonnes) ne présente pas la capacité d'accueillir les nouveaux trafics reportés ou induits.
- Ralentissement du sens Paris-province sur l'A6 le soir avant la nouvelle sortie du diffuseur n° 10, du fait de la capacité limitée du giratoire de raccordement à la voirie locale en extrémité de la bretelle de sortie et des dispositions géométriques et fonctionnelles en limite de tout le système d'échanges.
- Ralentissement sur A6 du sens province-Paris le matin, entre le diffuseur n° 10 et le diffuseur n° 9, du fait de l'augmentation de la charge de trafic amenée par la nouvelle bretelle d'entrée en direction du nord.

La création des deux nouvelles bretelles orientées vers le nord présente de fortes contraintes techniques car celles-ci se situent dans une zone à forte rampe, avec plus au nord le franchissement de la voie SNCF et celui de la vallée de l'Essonne.

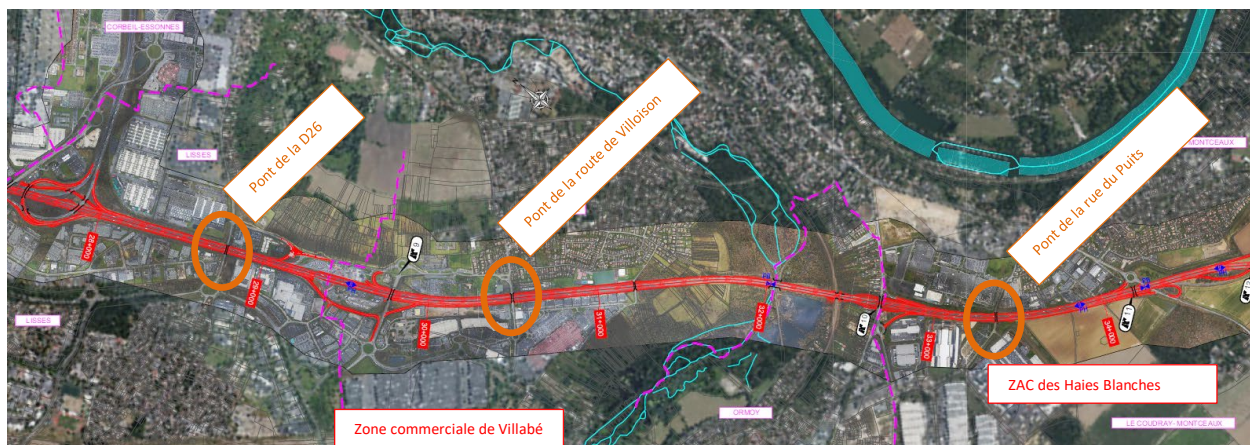
Il convient également de préciser les contraintes liées à la présence de réseaux (RTE et eau potable) et l'impact incontournable sur les terrains de la société XFab.

**Complément des  
demi-diffuseurs  
n°s 11 et 12  
vers le sud**

L'ajout de bretelles en direction du sud pour les demi-diffuseurs n°s 11 et 12 n'est pas justifié en termes de trafics. En effet, ce complément en direction du sud générerait une trop faible attractivité. Le faible volume obtenu (30 véh. le matin et 80 le soir) est cohérent avec le fonctionnement fort asymétrique des déplacements du secteur, avec une polarité des emplois très marquée vers le nord. Par ailleurs, le tissu urbain sud présente un potentiel de demande plus modeste. Enfin la proximité du diffuseur n° 11 avec le diffuseur n° 12 ne permet pas techniquement d'y insérer de nouvelles bretelles.

## 2.2. Construction de passerelles provisoires au minimum piétonnes et cyclables pendant la démolition et la reconstruction des trois ponts franchissant l'autoroute

### Trois ponts à démolir



Les aménagements prévus (entrecroisements et VRTC) nécessitent sur la section nord d'A6, la démolition / reconstruction de trois ponts franchissant l'autoroute.

Il s'agit du nord au sud :

- Du pont portant la D26 (gestionnaire département de l'Essonne) sur la commune de Lisses. La configuration actuelle ne permet pas la mise en œuvre des voies d'entrecroisement et de la VRTC sous cet ouvrage ;
- Du pont portant la route de Villoison (gestionnaire commune de Villabé) sur la commune de Villabé. La configuration actuelle ne permet pas la mise en œuvre de la VRTC dans le sens province vers Paris sous cet ouvrage ;
- Du pont portant la rue du Puits (gestionnaire commune du Coudray-Montceaux) sur la commune du Coudray-Montceaux. La configuration actuelle ne permet pas la mise en œuvre des voies d'entrecroisement dans les deux sens de circulation entre les diffuseurs n°s 10 et 11 sous cet ouvrage.

---

**Attente locale**

La concertation a montré que le maintien des franchissements de l'autoroute A6 par les piétons et les cycles pendant les travaux de reconstruction était une attente forte des collectivités concernées.

---

**Recommandation de la CNDP**

Les garants ont repris cette attente dans la liste de leurs recommandations, en demandant la construction de passerelles provisoires au minimum piétonnes et cyclables pendant la démolition et la reconstruction des trois ponts.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

Pour répondre à cette demande des collectivités, APRR s'engage à mettre en place une solution de maintien en étudiant plusieurs solutions :

- conservation des circulations piétonnes et cyclables avec mise en place d'une passerelle provisoire ou équivalent,
- reconstruction du nouvel ouvrage à côté de l'existant avant sa démolition : cette solution permettrait de maintenir l'ensemble des circulations y compris celle des véhicules pendant les travaux. Elle entraîne cependant des impacts fonciers complémentaires, qu'il convient d'analyser. De plus, le raccordement aux voiries secondaires de part et d'autre du nouvel ouvrage amène un tracé géométrique modifié et plus contraignant à valider par le gestionnaire de la voirie concernée.

## 2.3. Reconstruction des trois ponts en y incluant des circulations douces avec le financement associé

---

**Modes doux sur les ponts démolis**

Pour les trois ponts démolis/reconstruits, les collectivités concernées (Département de l'Essonne pour la D26, Villabé pour la route de Villoison et Grand Paris Sud pour les trois) demandent la prise en compte d'une largeur suffisante pour le nouvel ouvrage construit afin de permettre la circulation des piétons et des cycles. De plus ces collectivités souhaitent que le financement de l'élargissement correspondant soit pris en charge par APRR.

---

**Recommandation de la CNDP**

Les garants ont repris cette demande des collectivités dans la liste de leurs six recommandations, en précisant que le financement restait à déterminer.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

- Faisabilité technique :

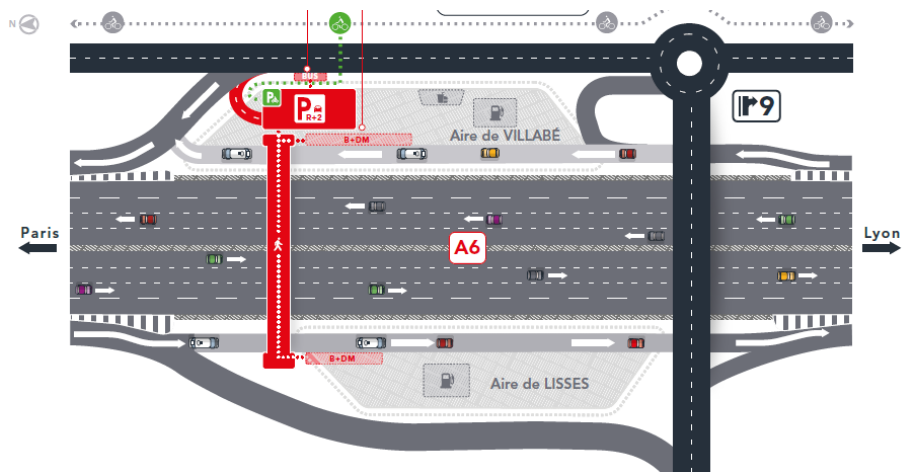
APRR avec son maître d'œuvre INGEROP ont déjà pu démontrer la faisabilité technique de ces élargissements d'ouvrages reconstruits et l'ont présentée aux collectivités.

- Financement :

Le ministère en charge des Transports a donné son accord pour la prise en charge des surlargeurs dans le cadre du contrat de concession avec APRR.

## 2.4. Aménagement de places de stationnement supplémentaires sur l'aire des Lisses au droit de la passerelle de franchissement à réaliser dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM)

### Aménagement du PEM



L'aménagement tel que proposé par APRR à la concertation consiste à créer :

- sur l'aire de Villabé (située dans le sens province vers Paris, côté ouest de l'A6) :
  - un parking silo de 220 places,
  - un accès depuis l'A6 en traversée de l'aire,
  - un accès depuis la voirie locale (D260), pour les voitures, les piétons et les vélos,
  - des arrêts de bus pour notamment les lignes de Cars Express d'IDFM,
  - des places d'arrêt minute pour le covoiturage,
  - des parkings à vélos,
  - des services ;
- entre les deux aires, une passerelle piétonne
- sur l'aire de Lisses (située dans le sens Paris vers province, côté est de l'A6) :
  - des arrêts de bus,
  - des places d'arrêt minute pour le covoiturage.

### Attente locale

L'asymétrie du PEM a été soulevée à de nombreuses reprises, notamment lors de l'atelier mobilités. Les contributeurs soulignent un accès au PEM facilité côté Villabé mais non permis depuis l'extérieur côté Lisses. Une ouverture de l'aire de Lisses côté réseau local est souhaitée ainsi qu'un prolongement de la passerelle.

### Recommandation de la CNDP

Les garants ont repris cette demande en la focalisant sur la mise en place de places de stationnement côté Lisses.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

Cette demande apparaît intéressante pour une meilleure fonctionnalité du PEM.

APRR avec son maître d'œuvre INGEROP a initié les réflexions dans ce sens :

- Une zone entre l'aire de Lisses et la voirie locale a été identifiée pour créer éventuellement un parking véhicules légers. Cela permettrait de mieux répartir les places de stationnement entre les deux aires.

L'analyse de la faisabilité de cette zone de parking avec un accès depuis la voirie locale reste à poursuivre, en lien notamment avec les gestionnaires des voiries adjacentes concernées.

- La possibilité d'un cheminement au travers de l'aire pour connecter la passerelle avec le territoire côté Lisses apparaît intéressante et sera étudiée. APRR étudiera également avec les gestionnaires concernés le franchissement d'un cheminement piéton de la voirie adjacente pour améliorer encore l'accessibilité du PEM depuis l'extérieur. Toutefois il est à noter la contrainte apportée par le parking IKEA qui jouxte le PEM.

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

---

**Places de stationnement PL supprimées**

L'implantation du nouveau PEM sur l'aire de Villabé entraîne la suppression de places de stationnement poids lourds.

Contractuellement, APRR devait relocaliser ces places sur l'aire d'Achères, située plus au sud sur l'autoroute A6, à environ 35 km.

---

**Inquiétude locale**

Les collectivités, notamment la commune de Villabé, mais également la Préfecture ont exprimé leur inquiétude sur la relocalisation des places PL supprimées de l'aire de Villabé sur l'aire d'Achères.

Cette dernière est jugée trop éloignée avec une crainte de stationnement anarchique sur les voiries locales. Le stationnement des poids lourds apparaît comme une véritable nuisance dans certaines communes dont Villabé et le Coudray-Montceaux.

---

**Recommandation de la CNDP**

Les garants ont repris cette inquiétude et demandent dans leurs recommandations de restituer les places de stationnement PL supprimées, localement dans un périmètre satisfaisant.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

La recherche de solutions à proximité va se poursuivre pour arriver à une solution satisfaisante pour tous (les poids lourds, les collectivités, APRR), même si le foncier disponible est très rare dans ce secteur.

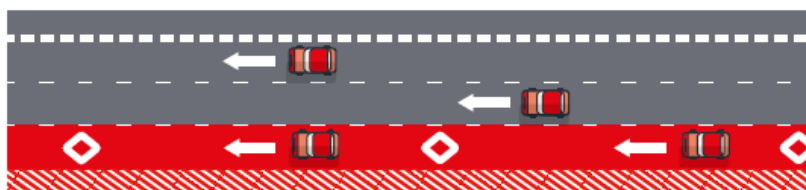
Une zone a été pré-identifiée immédiatement au sud de l'aire de Villabé dans les emprises autoroutières. Cela nécessite le déplacement de la bretelle de sortie dans le sens Province vers Paris du diffuseur n° 9, configuration qu'il convient d'analyser d'un point de vue sécurité pour les usagers motorisés ou pédestres.

## 2.6. Poursuite des études sur la voie réservée aux transports en commun (VRTC) et abandon de la voie réservée au covoiturage (VR2+)

### VRTC / VR2+

L'objectif de décarbonation des mobilités se traduit dans le cadre du projet soumis à concertation par des aménagements de l'autoroute A6 visant à faciliter et privilégier le covoiturage et les déplacements en transports en commun. Deux solutions sont présentées dans le dossier de concertation pour répondre à cet objectif :

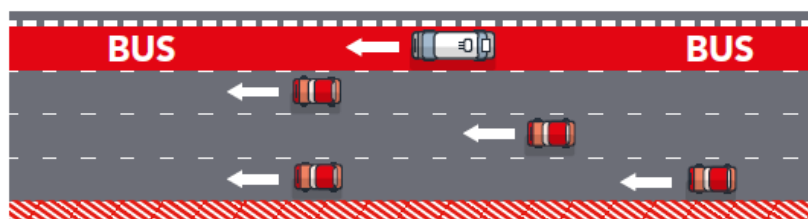
- Une voie réservée à certaines catégories de véhicules, appelée **VR2+** : les véhicules avec au moins deux occupants, les taxis, les véhicules à très faibles émissions (Crit'Air 0), les véhicules de transport en commun (sauf si une VRTC est également présente sur la même section)



Cette voie est située en lieu et place de la voie la plus à gauche (voie rapide) et n'est réservée à ces catégories d'utilisateurs qu'en cas de congestion et après diminution de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h.

Son activation est matérialisée par l'éclairage du losange blanc au-dessus de la voie.

- Une voie réservée aux transports en commun appelée **VRTC** :



Cet aménagement permettrait d'accueillir en particulier les lignes de Cars Express déployées par Île-de-France Mobilités et ainsi d'offrir un trajet fluide aux heures de pointe.

Cette VRTC se situerait en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence. Elle serait limitée à 70 km/h (voire 50 km/h) et permettrait de fiabiliser les temps de parcours des transports en commun qui peuvent l'emprunter en cas de congestion.

Ces deux solutions, mises en place séparément ou conjointement, étaient soumises aux avis de la concertation.

---

**Avis des contributeurs et des collectivités**

Dès les premiers échanges avec les collectivités, puis lors de la concertation du public, la **VR2+** n'a pas été accueillie favorablement, voire a fait l'objet d'oppositions (Mennecy, Villabé, Région Île-de-France). Sa mise en place sur l'une des trois voies de circulation existantes et le maintien de seulement deux voies de circulation pour les autres véhicules inquiètent fortement les usagers et les collectivités, car ils perçoivent le dispositif d'abord comme une réduction de la capacité globale de l'autoroute alors que celle-ci est déjà saturée.

La VRTC par utilisation de la bande d'arrêt d'urgence est privilégiée et souhaitée par de nombreux contributeurs et collectivités (Département de l'Essonne, Région Île-de-France, Mennecy, Villabé...). Cette solution a fait également ressortir des interrogations quant au maintien de l'usage de cette voie par les services de secours et usagers en détresse.

---

**Recommandation de la CNDP**

Les garants recommandent la poursuite des études sur la voie réservée aux transports en commun et l'abandon de la voie réservée au covoiturage.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

**Le ministère en charge des Transports a confirmé l'intérêt d'une VRTC qui sera donc mise en œuvre par APRR. Les études se poursuivent en ce sens.**

Il convient de préciser que les services de secours, les forces de l'ordre, et les usagers de l'autoroute pourront continuer à utiliser cette voie en cas d'urgence. Dans ce cas-là, la gestion de l'urgence devient prioritaire et les transports en commun quittent la voie et retournent sur les voies classiques de circulation. Cet usage est pratiqué sur certaines sections du réseau APRR depuis 2012 et cette cohabitation entre les urgences et les transports en commun n'a généré aucune difficulté particulière malgré des trafics élevés (environ 90 000 véh./j.).

Compte tenu des études préliminaires qui ne démontraient pas son efficacité au regard de la typologie des trafics, la VR2+ ne sera pas mise en œuvre dans le cadre de cet aménagement de la section N104/N37 de l'autoroute A6. Les études se poursuivront sur la VRTC en identifiant notamment la section et le type de VRTC à aménager pour offrir des gains de temps de parcours, ou garantir leur fiabilité, et optimiser ainsi le fonctionnement des transports en commun dans ce secteur.

## 3. Autres sujets évoqués lors de la concertation

---

Au-delà des réponses aux recommandations des garants, la concertation a fait émerger des questions auxquelles il est important d'apporter des éclairages.

### 3.1. Fluidification du trafic

---

#### **Situation actuelle : zoom sur les phénomènes de congestion**

La section concernée par le projet, à savoir la section qui s'étend de l'échange avec la N104 au nord à l'échange avec la N37 au sud, fait face dans sa partie nord à deux principaux points durs en termes de congestion : embouteillages et forts ralentissements :

1. entre l'échangeur avec la N104 et le diffuseur n° 9 dans les deux sens de circulation,
2. entre les diffuseurs n°s 11 et 10 dans le sens province vers Paris.

Les difficultés de circulation actuelles résultent en partie des nombreux mouvements d'entrées et sorties qui perturbent la fluidité de la circulation sur l'autoroute et créent ainsi des risques pour la sécurité.

#### **Fluidifier et sécuriser les déplacements**

Face à cet enjeu, l'un des objectifs du projet est d'améliorer l'accessibilité de l'infrastructure autoroutière, pour une meilleure fluidité et une meilleure sécurité du trafic.

Pour faciliter les mouvements d'entrées et sorties rapprochées, le projet prévoit la mise en place de voies dédiées raccordant les entrées et les sorties et donnant plus de distance pour effectuer ces mouvements de changement de file. Ces aménagements nommés voies d'entrecroisement seront mis en place dans les deux secteurs cités ci-dessus dans les deux sens de circulation.

#### **Attentes et inquiétudes locales**

Les voies d'entrecroisement sont jugées positives, mais les aménagements proposés n'arrivent pas à persuader les contributeurs que les difficultés de circulation seront réduites.

Le projet soumis à concertation est perçu par certains comme « en décalage » par rapport à l'ampleur des difficultés de transport vécues par les usagers.

Sur ce sujet, deux thématiques préoccupent principalement les contributeurs :

1. Traiter l'interface N104/A6, surtout sens province-Paris : plus d'une quarantaine de contributions portent sur l'urgence d'améliorer « l'interface » entre l'A6 et la N104, considérée comme étant responsable de l'essentiel des difficultés de circulation de la zone. La saturation de la N104 se reporte sur l'A6 et génère des embouteillages et des problématiques de sécurité.
2. Ce qui préoccupe les contributeurs reste très majoritairement la réduction de la capacité de l'A6 par l'affectation des voies à un autre usage.

---

## Réponse du maître d'ouvrage

La réponse du maître d'ouvrage à cette thématique ne concerne que le domaine sur lequel il est compétent et sur lequel l'État l'a missionné au travers du 19<sup>e</sup> avenant à son contrat de concession.

La fluidification sur la N104 EST jusqu'à l'échange avec la N7 n'entre toutefois pas dans le champ de compétence d'APRR et sera portée à la connaissance du gestionnaire concerné (DIRIF).

L'amélioration de l'interface N104/A6 est traitée sur le périmètre APRR de l'autoroute A6 par des voies d'entrecroisement. APRR prolongera également le profil en travers à deux voies de la bretelle N104 EST vers A6 SUD jusqu'à son raccordement sur l'autoroute, ce qui n'est pas le cas actuellement et va donc apporter une amélioration significative.

Toutes les voies d'entrecroisement prévues vont nettement améliorer la fluidité et la sécurité du trafic au niveau des échanges.

Enfin, la mise en place de la VRTC (sans prélever de voies de circulation) et du pôle d'échanges multimodal (PEM), favorisant l'usage des transports en commun et le covoiturage contribuera ainsi à la fluidification du trafic.

## 3.2. Interfaces avec le projet de desserte du Val d'Essonne (DVE)

---

### Projet du Département de l'Essonne

Dans le même secteur et plus particulièrement dans le secteur des demi-diffuseurs n<sup>os</sup> 10, 11 et 12, le conseil départemental de l'Essonne porte un projet de voie nouvelle, en desserte de la D191 pour désengorger celle-ci, faciliter l'accès aux zones d'activité de Montvrain/Panhard et faciliter l'accès à l'autoroute A6 pour les habitants du sud de l'Essonne

Cette voie nouvelle constitue le barreau nord du projet de desserte du Val d'Essonne.



---

### Attentes

Plusieurs contributions interrogent le projet sur la bonne prise en compte du futur projet de la desserte du Val d'Essonne.

Plusieurs contributions demandent la réalisation du projet de desserte du Val d'Essonne pour remédier aux difficultés de circulation du secteur.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

Le projet de desserte du Val d'Essonne, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de l'Essonne, est encore à un stade préliminaire.

Le barreau nord se raccorderait au niveau du demi-diffuseur n° 11 du Coudray-Montceaux à l'ouest de l'autoroute A6. L'aménagement tel que porté par APRR ne présente pas d'incompatibilité avec ce projet.

En termes d'impact trafic, APRR a pris en compte cette nouvelle desserte dans ses études à partir de 2040.

### 3.3. Bruit

---

**Attente locale**

Le bruit reste un sujet d'inquiétude, en particulier pour les habitants de la section sud située entre l'échangeur avec la N337 et celui avec la N37, même si la Commune de Villabé le stipule également dans sa délibération.

---

**Réponse du maître d'ouvrage**

Comme tout projet d'aménagement d'infrastructure de ce type, un état initial acoustique a été réalisé, avec notamment des mesures de bruit in situ. Une modélisation du projet sera également réalisée une fois l'ensemble des contours du projet stabilisés et cette modélisation sera présentée à l'enquête publique.

Ces études relatives au bruit seront intégrées à l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. Cette étude d'impact sera soumise à l'avis de l'Autorité environnementale.

Le projet d'aménagement de l'A6 doit répondre aux deux réglementations en vigueur :

- limitation du bruit des aménagements et projets d'infrastructures routières ;
- résorption des « points noirs du bruit (PNB) ».

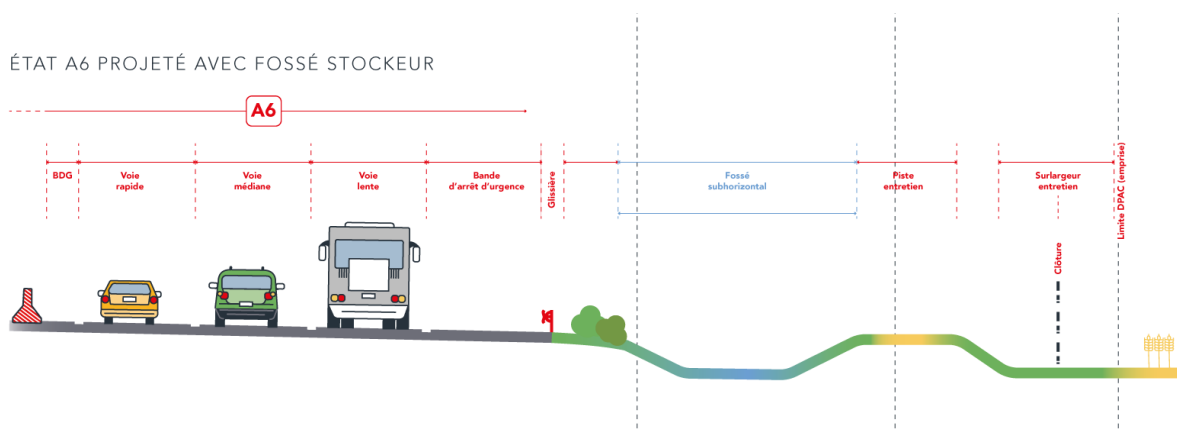
Au stade actuel des études, il n'a pas été identifié de modification significative de l'ambiance sonore. Il restera donc à traiter les « points noirs du bruit » dans les zones d'habitat résidentiel proches de l'autoroute (protection à la source ou protection en façade). Enfin, les écrans acoustiques existants et situés dans le domaine autoroutier seront réhabilités pour améliorer leur efficacité.

### 3.4. Réduction des emprises

#### Emprises nécessaires

La réalisation des aménagements portés par APRR va nécessiter l'achat de terrains limitrophes à l'autoroute en complément de l'espace actuellement occupé. Cette acquisition de terrain complémentaire est imposée pour la réalisation des voies d'entrecroisement, la création de dispositifs de retenue et de clôtures le long de l'autoroute, la mise en place d'un réseau de collecte des eaux de ruissellement de la plateforme et de bassins de traitement, stockage et écrêtement de ces eaux, l'implantation d'un refuge d'appel d'urgence et d'équipements dynamiques nécessaires à l'exploitation.

Les emprises sont particulièrement importantes au sud de l'échangeur avec la N337 où, compte tenu du profil en long très plat de l'infrastructure autoroutière, des fossés stockeurs sont envisagés à ce stade des études.



#### Attente locale

Les activités économiques du secteur nord, mais surtout les exploitants agricoles du secteur sud ont largement alerté APRR et les garants sur les impacts de ces emprises et ont sollicité APRR pour une minimisation des surfaces à acquérir.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Le sujet de consommation d'emprises agricoles a notamment été bien identifié par APRR. Il sera nécessaire de trouver un juste compromis entre :

- le besoin de collecte et de traitement des eaux de plateforme pour une meilleure gestion hydraulique,
- l'exploitation des ouvrages autoroutiers,
- et le moindre impact sur les exploitations agricoles.

### 3.5. Les travaux et la gêne occasionnée

---

#### Inquiétude sur les difficultés de circulation pendant les travaux

La gêne occasionnée par les travaux a fait l'objet de contributions avec des inquiétudes marquées quant à l'augmentation des difficultés de circulation que cela pourrait générer.

---

#### Réponse du maître d'ouvrage

Le projet est encore dans sa phase préliminaire. Dès qu'il sera stabilisé, l'organisation et le phasage des travaux ainsi que les conditions d'exploitation sous chantier seront étudiés en détail, pour mettre en œuvre les solutions les moins impactantes sur la circulation.

Cependant, compte tenu du niveau de trafic (avoisinant les 120 000 véh./j. au droit de l'échange avec la N104), la réalisation des aménagements envisagés générera des impacts incompressibles sur les trafics de l'autoroute A6 et par cascade sur les voiries locales.

Afin d'anticiper et de gérer au mieux ces impacts, APRR propose la mise en place d'un comité de circulation sous l'égide de la préfecture. Celui-ci pourra être composé des gestionnaires et exploitants routiers (conseils départementaux, communes, communautés de commune, DIRIF), des autorités et gestionnaires de transports en commun, des forces de l'ordre et de secours. Ce comité permettra de présenter les conditions d'exploitation envisagées, de les retravailler avec les participants, de gérer les interfaces avec d'autres chantiers adjacents...

### 3.6. La signalisation du Coudray-Montceaux

---

#### Situation existante

La commune du Coudray-Montceaux est aujourd'hui desservie grâce à 3 échangeurs :

- Le demi-diffuseur n° 10 d'Ormoy orienté vers le sud
- Le demi-diffuseur n° 11 du Coudray-Montceaux orienté vers le nord
- Le demi-diffuseur n° 12 permettant le raccordement de la N337 à l'A6 orienté vers le nord.

Le Coudray-Montceaux est signalé uniquement en sortie dans le sens Paris vers Province au niveau du demi-diffuseur n°11.

Au niveau de la sortie du demi-diffuseur n° 10 dans le sens province vers Paris, il n'est pas fait mention du Coudray-Montceaux, seules les mentions Corbeil-Essonnes-centre et Mennecy sont indiquées.

---

#### Demande du Coudray-Montceaux

Madame la Maire du Coudray-Montceaux et un certain nombre de ses administrés demandent que la signalisation directionnelle de la sortie du demi-diffuseur n° 10 dans le sens province vers Paris soit complétée avec les mentions Le Coudray-Montceaux et ZAC des Haies Blanches.

---

#### Réponse du maître d'ouvrage

APRR a porté cette demande auprès de la DIRIF, entité responsable du schéma directeur national de signalisation de la Région Île de France. Des échanges ont ainsi débuté pour étudier les solutions envisageables. Si une solution est trouvée, elle devra être présentée et validée par l'ingénieur général des routes. Si elle est validée, APRR s'engage à la mettre en œuvre dans le cadre des travaux du projet.

## 4. Rappel des aménagements poursuivis

---

Au-delà des sujets présentés ci-avant, pour lesquels les études doivent être poursuivies afin de vérifier la faisabilité technique, foncière et financière des compléments d'aménagements, les éléments de projet suivants sont maintenus et les études correspondantes poursuivies pour en définir les caractéristiques détaillées.

---

### **Pour fluidifier et sécuriser**

- Les entrecroisements
- La régulation dynamique des vitesses
- La mise en œuvre de dispositifs de retenue latéraux sur tout le linéaire mais également sur les ponts qui franchissent l'autoroute, dont le type dépend des risques pour l'utilisateur et de la sensibilité des milieux traversés
- La mise en place de clôtures pour empêcher les intrusions sur le domaine public autoroutier et ce pour des raisons de sécurité de l'utilisateur mais également pour la protection de la faune sauvage
- L'installation d'équipements dynamiques permettant à l'exploitant autoroutier de connaître les conditions de circulation et de mettre en œuvre les actions requises (stations de comptage, station météo, caméras, panneaux à message variable)
- L'implantation de postes d'appel d'urgence le long de l'autoroute A6 pour permettre aux usagers en détresse de bénéficier d'aide

---

### **Pour favoriser la décarbonation des mobilités sur l'A6**

La voie réservée aux transports en commun

Le pôle d'échanges multimodal

La mise en œuvre de surlargeurs modes doux sur les ouvrages démolis/reconstruits

---

### **Pour améliorer l'intégration environnementale, urbaine et paysagère**

La mise en place d'un réseau d'assainissement et de bassins de rétention et de traitement des eaux, pour traiter les eaux avant rejet dans le milieu naturel et pour stocker les eaux et réguler les débits dans le milieu récepteur

Un aménagement paysager afin de connecter l'infrastructure à son territoire (rendre une image fidèle et valorisante du territoire pour les usagers qui le traverse depuis A6) et afin de mieux intégrer l'infrastructure dans son territoire.

La mise en œuvre de la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC) pour minimiser l'impact sur la faune et la flore.

## 5. La poursuite du dialogue

### 5.1. Une concertation continue

APRR est devenu concessionnaire de la section N104/N37 de l'autoroute A6 en janvier 2023. La reprise de l'exploitation par APRR à la suite de la DIRIF a eu lieu le 10 octobre 2023. Dès cette date, à l'automne 2023, APRR a engagé des rencontres avec l'ensemble des collectivités et parties prenantes concernées afin de leur présenter le projet d'aménagements de la section et commencer à recueillir leurs avis et attentes.

Cette concertation préalable s'est poursuivie et a fait place en début d'année 2025 à la concertation formelle du public sous l'égide de la CNDP.

Le bilan de cette concertation et les réponses apportées dans ce document par le maître d'ouvrage APRR seront présentés lors d'un comité de suivi en préfecture au mois de juin 2025.

APRR accorde une attention et une écoute particulière aux préoccupations exprimées. La poursuite du dialogue est souhaitée par tous. APRR s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour qu'un dialogue étroit et continu soit maintenu.

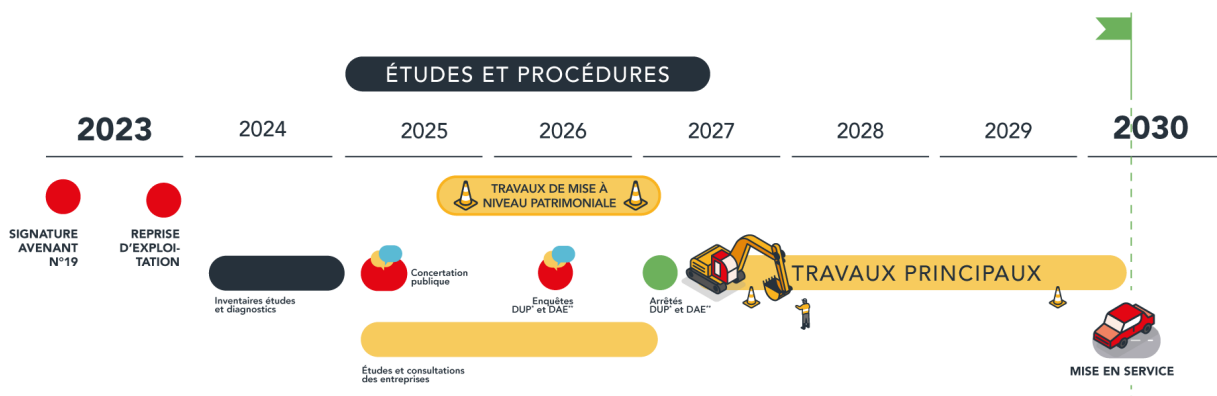
La concertation formelle du public a été organisée dans une phase amont du projet, phase durant laquelle toutes les études n'ont pas encore été réalisées.

Les études vont se poursuivre pour aboutir au dossier d'enquête publique qui présentera toutes les caractéristiques du projet, cette enquête publique étant envisagée en milieu d'année 2026.

Dans le cadre de ces études préalables à l'enquête publique, le dialogue avec les collectivités, parties prenantes, milieu agricole et associatif, acteurs économiques... sera poursuivi et sera même maintenu au-delà jusqu'à l'achèvement des travaux.

En particulier, il sera important de continuer à échanger avec les différentes parties prenantes pour l'organisation des travaux et leurs impacts.

### 5.2. Calendrier prévisionnel



Travaux de mise à niveau patrimoniale = Travaux sur les ponts et travaux de traitement des zones d'aquaplaning.