



Sous l'égide du
ministère chargé des Transports



A6

l'autoroute DE TOUTES LES MOBILITÉS

Concertation préalable
du 14 janvier au 28 février 2025





SOMMAIRE

L'autoroute de demain se construit au regard des défis qui nous attendent	2
APRR dès aujourd'hui au service des usagers	4
Le projet présenté par APRR dans ce dossier	5

1. LA CONCERTATION, POURQUOI ? COMMENT ? 7

Le choix d'une concertation du public sous l'égide de la CNDP	8
Une concertation pour tous les publics concernés	9

2. LES ENJEUX DU PROJET 11

Une autoroute historique	14
La situation géographique	15
Les problématiques de mobilité dans le secteur d'étude	16
Les enjeux pour l'environnement	22

3. L'OPÉRATION CONFIEE À APRR PAR L'ÉTAT 25

Les objectifs	26
Les sujets clés	27
La création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM)	28
La mise en place de voies réservées pour les mobilités collectives et décarbonées	30
La mise en place d'un réseau d'assainissement et de bassins de rétention et de traitement des eaux	34
L'insertion urbaine paysagère	36
Les autres améliorations	37
Les ponts démolis et reconstruits	37
Les équipements pour la sécurité et l'information	38

4. UNE AMBITION RESPONSABLE 41

L'éco-conception	42
La préservation de l'eau	42
La préservation de la biodiversité	44
La prise en compte du bruit	45
La gestion du foncier	45

5. COÛTS ET FINANCEMENT 47

6. EN SYNTHÈSE 49

Un projet complet et cohérent conçu pour une solution globale	50
--	----

7. POUR PARTICIPER À LA CONCERTATION 53

Les modalités	54
Le bilan de la concertation	55

8. LES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION 56

Le calendrier du projet	57
La programmation des travaux	58

Conception-réalisation : agence **LIB R E**

Illustrations : Matthias ORSI

Réalisation des schémas : **LIB R E**

Sources : études INGEROP/APRR.

Tous droits réservés.



Sébastien BLANC
 Chef du Département
 Opérations d'Aménagement

Sandra QUIVET
 Conductrice
 d'Opérations Grands Projets

L'AUTOROUTE DE DEMAIN SE CONSTRUIT AU REGARD DES DÉFIS QUI NOUS ATTENDENT

En tant qu'acteur de la mobilité et de l'aménagement du territoire, nous sommes convaincus que l'autoroute est un atout majeur pour la France. Mais il ne s'agit plus de penser l'autoroute par le prisme du passé. L'autoroute de demain se construit et s'entretient au regard des défis qui nous attendent. Ainsi, nous souhaitons faire de l'autoroute un pilier de toutes les mobilités d'aujourd'hui : une autoroute qui facilite les déplacements domicile-travail tout en favorisant les mobilités partagées et douces ; une autoroute pleinement intégrée aux paysages et à son environnement ; une autoroute qui préserve les ressources et protège le vivant ; une autoroute finalement plus vertueuse et plus durable.

Le projet qui est ici soumis à concertation partage l'ensemble des ambitions précédemment exposées, avec trois objectifs concrets :

- fluidifier et sécuriser les déplacements,
- favoriser la décarbonation des mobilités,
- améliorer l'intégration environnementale, urbaine et paysagère de l'autoroute.

Avec ce projet, il s'agit d'abord de conférer à cette section de l'A6 un niveau de qualité qui la rapprochera des standards habituels d'une autoroute concédée, en profitant d'un réaménagement global des équipements et infrastructures. Le projet vise également à améliorer de manière sensible le cadre de vie et la prise en compte des enjeux environnementaux, et spécifiquement la préservation

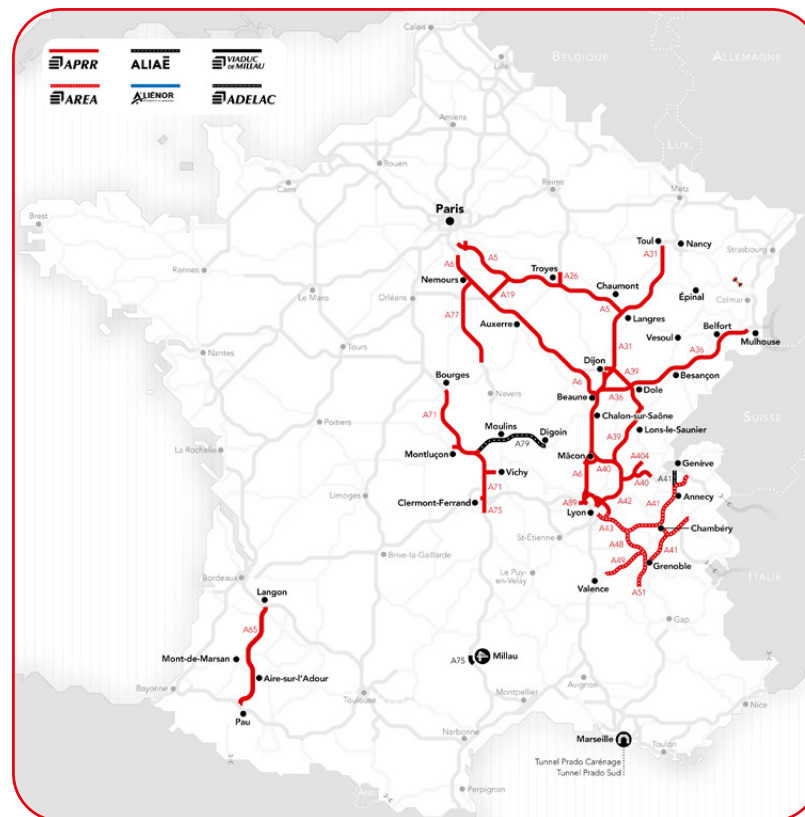
de la biodiversité et l'opportunité particulièrement forte de protection du milieu aquatique.

Enfin, dans une logique d'adaptabilité de l'autoroute, le projet permettra d'anticiper, préparer ou mettre en œuvre les solutions qui feront de cet axe un maillon fort dans la logique des mobilités locales, plus fluides, plus sûres, décarbonées et donc plus vertueuses.

Cette concertation, c'est pour APRR l'ambition de faire comprendre à tous les publics et acteurs intéressés notre projet, ses aménagements et leur temporalité. C'est également la possibilité d'un échange direct pour présenter les contraintes d'un tel projet, qui expliquent parfois pourquoi les solutions évidentes ne sont pas toujours celles qui peuvent être mises en œuvre.

C'est enfin et surtout l'occasion de recueillir l'avis des habitants et de la « société civile » sur les solutions présentées, de les prendre en considération pour finaliser un projet d'intérêt général rassemblant les plus grands dénominateurs communs.

Au sein des concessions autoroutières d'Eiffage en France, **APRR sa filiale, gère 1 890 km de réseau avec une équipe de plus de 2 500 personnes.**



APRR : qui sommes-nous ?

Les concessions autoroutières d'Eiffage en France exploitent 2560 km d'autoroutes, jusqu'à la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie, en desservant notamment le Grand Est et la Bourgogne-Franche-Comté, le Val de Saône, le massif alpin et le Massif central. Les automobilistes sont toujours aussi nombreux à emprunter notre réseau, ce qui souligne à la fois la part essentielle de la route dans la mobilité d'aujourd'hui et la qualité du service apporté.

Constructeurs, exploitants, nous sommes aussi aménageurs du territoire et acteurs de la transition écologique. Quatre missions principales nous animent et constituent le quotidien de nos équipes :

- entretenir et exploiter le patrimoine confié dans le cadre du contrat de concession,
- assurer la sécurité des automobilistes,
- accompagner l'émergence des nouvelles formes de mobilité,
- réduire l'empreinte carbone de l'autoroute.

Quatre missions que nous exerçons avec fierté, engagement et surtout l'envie d'être utiles à tous : à tous nos concitoyens et aux touristes étrangers qui empruntent nos réseaux le temps des vacances, à nos usagers réguliers pour qui l'autoroute est une nécessité du quotidien, aux professionnels du transport et aux territoires que nos autoroutes desservent et irriguent.

APRR DÈS AUJOURD'HUI AU SERVICE DES USAGERS



Depuis janvier 2023, APRR s'est vu confier par l'État la concession de 21,5 km supplémentaires d'autoroutes et routes existantes au sud de Paris, sur l'A6 entre Cély-en-Bière (Seine-et-Marne) et Évry-Courcouronnes (Essonne).

Ces tronçons étaient jusqu'à présent gérés par l'État via la DIRIF – direction interdépartementale des routes d'Île-de-France –, le service public des autoroutes et routes nationales en Île-de-France. Après la période de transfert, APRR a repris l'exploitation complète en octobre 2023. Pour APRR, qui était déjà exploitant des aires de Lisses et de Villabé, le périmètre d'exploitation est désormais continu de la barrière de péage de Fleury-en-Bière jusqu'à l'échangeur A6/N104 EST au niveau de la Francilienne.

Une priorité : intervenir auprès des usagers, avec une équipe d'ores et déjà en action

Depuis un an, ce sont donc les personnels d'APRR qui accompagnent les trajets des 70 000 à 120 000 véhicules qui empruntent chaque jour l'A6 entre Cély-en-Bière et Évry-Courcouronnes.

Une équipe de 11 personnes est mobilisée pour une présence humaine et des moyens d'intervention renforcés, sur place avec les patrouilles (dépannage/balisage), et à distance avec la vidéoprotection, au service de la sécurité et du confort des usagers. Les personnels d'APRR apportent leur expérience et leur maîtrise dans l'information des usagers, l'intervention en cas d'urgence et la gestion de la fluidité de la circulation.

Équiper l'infrastructure pour détecter/sécuriser/améliorer : un travail incontournable de remise en état

La prise en charge par APRR du tronçon nouvellement concédé a permis de dégager des moyens pour réaliser des investissements sur cette autoroute dont la mise en service remonte aux années soixante.

APRR a ainsi lancé une remise à niveau patrimoniale du réseau, autour de trois priorités – détecter/sécuriser/améliorer.

Cette remise à niveau englobe les actions suivantes :

- déploiement de la patrouille permettant d'intervenir auprès des usagers en difficulté,
- recrutement des ouvriers de viabilité pour les balisages, les réparations et l'entretien,
- installation de caméras pour surveiller et détecter les accidents,
- connexion de l'infrastructure au PC sécurité d'APRR,
- installation d'une station météo pour anticiper les événements climatiques,
- mise en place de stations de comptage pour mieux gérer le trafic,
- mise en place du dépannage agréé,
- mise en conformité des équipements de sécurité,
- rénovation de la chaussée.

Au total, 60 millions d'euros d'investissements sont prévus sur les prochaines années pour moderniser l'autoroute.





LE PROJET PRÉSENTÉ PAR APRR DANS CE DOSSIER

Au-delà de ces missions premières, la reprise de concession par APRR donne l'occasion de favoriser l'évolution de cette partie d'autoroute vers les nouvelles mobilités urbaines, et de fluidifier et de sécuriser les circulations.

C'est également l'occasion de mettre à niveau cette partie de l'autoroute A6 avec les standards actuels vis-à-vis de l'environnement – avec pour ligne d'action une meilleure intégration environnementale, urbaine et paysagère, de l'autoroute, en connexion avec le territoire qu'elle irrigue.

L'objectif est d'offrir de nouvelles possibilités de se déplacer, tout en améliorant la qualité de service pour le client, et l'intégration de l'autoroute dans son environnement au sens large.

① Fluidifier et sécuriser les déplacements,

en améliorant le fonctionnement des entrées-sorties sur la partie nord (urbaine) de l'autoroute.

② Favoriser la décarbonation des mobilités

sur l'A6 – c'est-à-dire encourager les modes de déplacements collectifs et moins émetteurs de gaz à effet de serre – en réalisant des aménagements adaptés à la mobilité urbaine : création de voies de mobilité partagée, création d'un pôle d'échanges multimodal à Villabé, création de connexions avec les autres modes de transports.

③ Améliorer l'intégration environnementale, urbaine et paysagère de l'autoroute,

notamment en rénovant et complétant intégralement l'assainissement de ce tronçon.





1. LA CONCERTATION, POURQUOI ? COMMENT ?

Le choix d'une concertation du public
sous l'égide de la CNDP

Une concertation pour tous les publics concernés

LE CHOIX D'UNE CONCERTATION DU PUBLIC SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Consciente des enjeux du projet en matière d'amélioration des mobilités sur le territoire et de transformation pour la qualité de vie des usagers de la route – mais aussi plus largement de l'ensemble des habitants des territoires concernés –, APRR s'engage dans une démarche de concertation du grand public, sous la forme d'une « concertation préalable » comme le prévoit le code de l'environnement. Il s'agit de tirer bénéfice de l'avis des habitants et des acteurs locaux.

Souhaitant que cette concertation soit encadrée par une autorité indépendante, APRR a pris l'initiative le 20 février 2024 de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'accompagner dans ce processus.

Suite à l'examen du projet en séance du 6 mars 2024, la CNDP a nommé deux garants, Catherine BARBÉ et Jean TRARIEUX, qui ont reçu une lettre de mission le 18 mars 2024.

CETTE CONCERTATION SE DÉROULE DU 14 JANVIER AU 28 FÉVRIER 2025

Un mois après la fin de la concertation, les garants publieront leur bilan de la concertation et mettront en évidence les thèmes et arguments qui ont fait débat, avant de formuler leurs attentes pour la suite du projet.

En réponse, et après échange avec les services préfectoraux, APRR devra publier sous deux mois les enseignements tirés de la concertation.



La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) défend le droit à l'information et à la participation des citoyens

La CNDP est une autorité administrative indépendante créée par la loi en 1995. Elle est garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site de la CNDP :
www.debatpublic.fr

Qu'est-ce qu'un dossier de concertation ?

Le dossier de concertation est un élément important du dispositif car il permet au public de s'informer sur le projet à partir d'éléments concrets. Il présente le projet dans son ensemble et apporte des éclairages sur les études à caractère technique, environnemental et socio-économique en cours. Il aborde l'opportunité du projet et évoque des alternatives. Il ne s'agit donc pas de la présentation du projet définitif. Ce dossier est le support de référence de la concertation préalable à partir duquel chacun peut formuler des observations ou propositions. Ainsi, il constitue le socle pour les échanges durant le temps de la concertation permettant d'aboutir à un projet partagé.

“ Mot des garants

La CNDP a nommé deux garants pour suivre cette concertation. Le rôle d'un garant est :

- de s'assurer que le droit à l'information et le droit à la participation du public tels que prévus par le code de l'environnement sont respectés ;
- de veiller à la qualité et la sincérité des informations diffusées au public ainsi qu'au bon déroulement de la concertation préalable ;
- de garantir la qualité du dispositif participatif au nom de la CNDP et dans le respect de ses principes en prescrivant de manière plus ou moins contraignante les modalités de participation du public.

Dès la conception d'un projet et avant la décision finale, la prise en compte du point de vue des citoyens, des usagers, des riverains et du grand public en général, est indispensable pour éclairer le porteur du projet (dans le cas présent APRR) : une décision partagée est une décision plus légitime.

La CNDP n'est pas là pour « faire accepter » un projet. Elle vise à mettre en évidence les questions que le projet suscite auprès du public, à interroger son opportunité, ses caractéristiques et ses impacts, et à éclairer ses conditions de réalisation. Pour cela, elle veille, en particulier, à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible et que chacun puisse s'exprimer.

En effet, pour la CNDP, la mobilisation de tous les publics est fondamentale. Elle porte ainsi une attention particulière aux publics habituellement les plus éloignés de la participation. Toutes les paroles doivent être entendues avec la même écoute et le même respect.

À l'issue de la concertation, la garante et le garant rédigent un bilan de la concertation qui est rendu public et qui est transmis au responsable de projet, plan ou programme, et à la CNDP.

Catherine BARBÉ et
Jean TRARIEUX



UNE CONCERTATION POUR TOUS LES PUBLICS CONCERNÉS

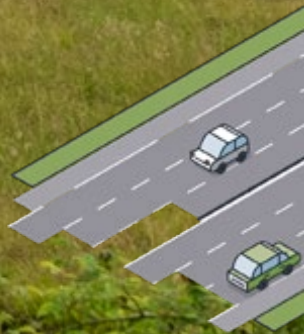
Cette démarche de concertation est menée de façon à susciter une participation la plus active possible de l'ensemble des riverains et personnes utilisant les tronçons routiers au cœur du projet. Toute personne peut participer.

APRR a déjà engagé un travail d'échanges avec l'ensemble des partenaires institutionnels concernés par le projet (communes, communautés de communes et d'agglomération, conseils départementaux, services de l'État, syndicats des eaux, milieu agricole) et certains représentants associatifs afin d'entamer une démarche d'information et de compréhension des attentes et besoins de chacun.

Dans le cadre de la présente démarche de concertation, le public est invité à s'informer sur le projet et à s'exprimer. APRR attend ainsi de la concertation :

- Le meilleur niveau d'information possible du public sur le projet au regard des études et réflexions en cours.
- La présentation de l'intégration des nouvelles mobilités et du rôle de l'autoroute en tant que support de ces nouvelles mobilités (voies réservées et pôle d'échanges multimodal).
- Une présentation des éléments particuliers suivants :
 - les aménagements des entrées-sorties,
 - les voies réservées,
 - le pôle d'échanges multimodal (PEM),
 - le nouveau dispositif d'assainissement,
 - les mesures d'insertion du projet dans son environnement.
- Des échanges, des avis, des propositions et les attentes du public portant sur les différentes opérations et caractéristiques du projet.

Cette étape de concertation doit aider à confirmer les grandes orientations du projet, à soulever d'éventuelles propositions d'évolution et à identifier les sujets sur lesquels il est nécessaire d'avoir davantage d'information, ou d'éventuelles propositions d'évolution.



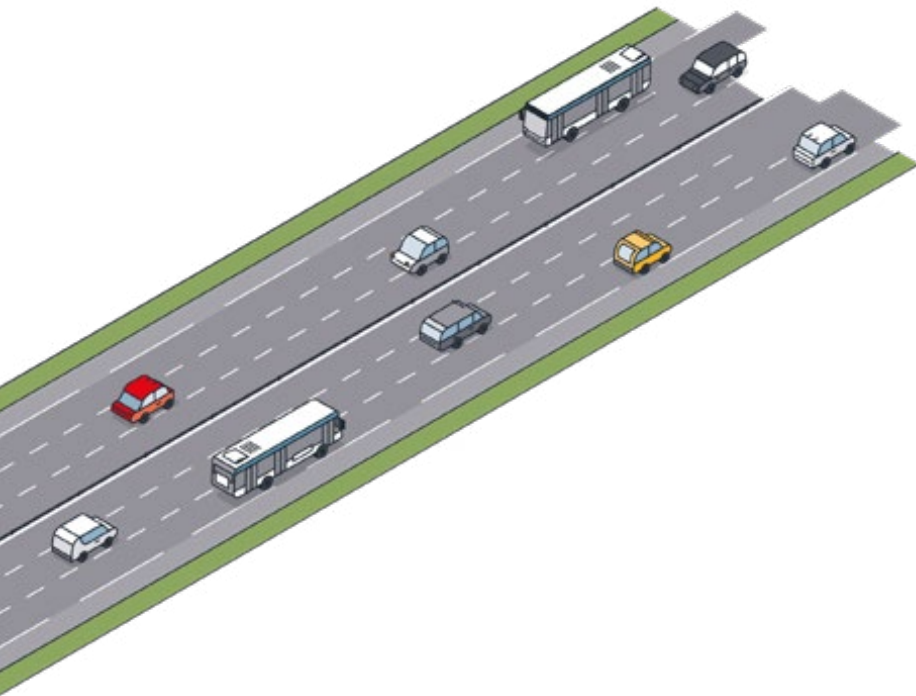
2. LES ENJEUX DU PROJET

Une autoroute historique

La situation géographique

Les problématiques de mobilité dans le secteur d'étude

Les enjeux pour l'environnement



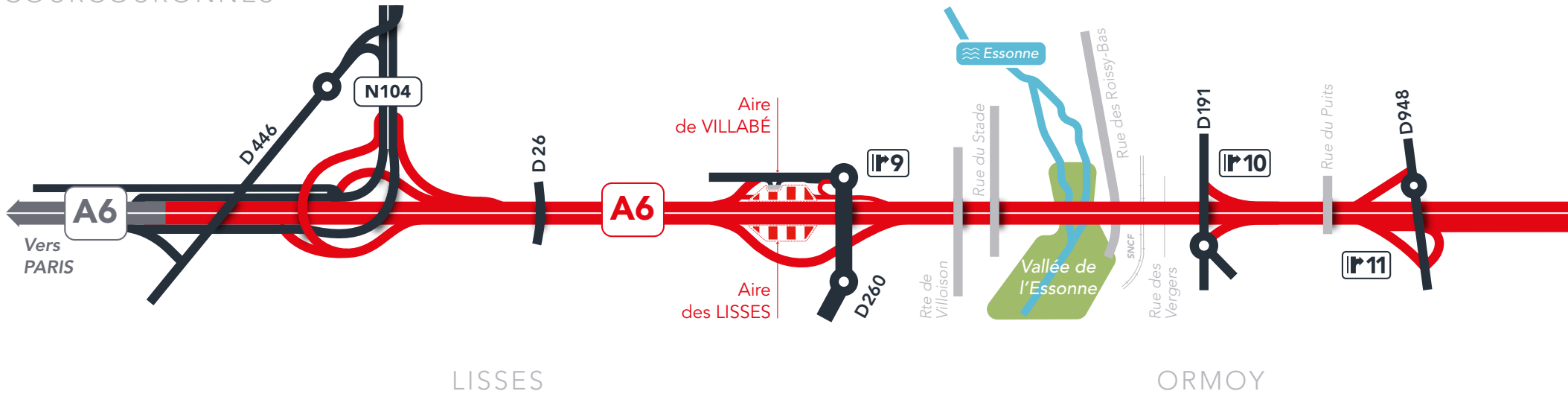


ESSONNE

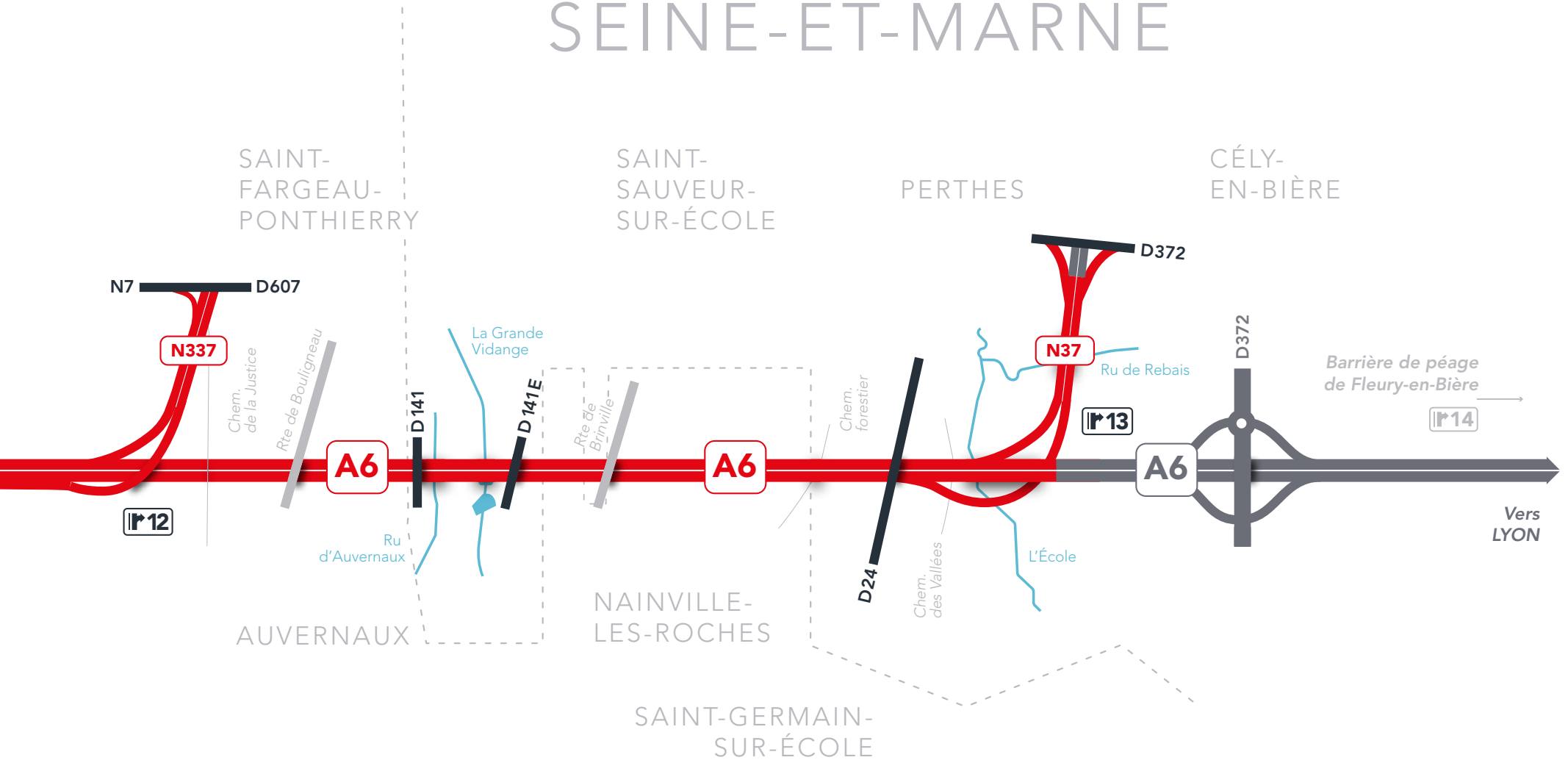
ÉVRY-
COURCOURONNES

VILLABÉ

LE
COUDRAY-
MONTCEAUX



SEINE-ET-MARNE



UNE AUTOROUTE HISTORIQUE

L'autoroute A6 est une des plus anciennes autoroutes françaises. Sa construction à partir de Paris débute dans les années cinquante, et le premier tronçon de l'autoroute est ouvert en 1961.

L'autoroute est construite selon les techniques et les normes d'alors – moins exigeantes qu'aujourd'hui en termes de préservation de l'environnement et d'assainissement. L'autoroute n'est donc pas au niveau des standards actuels.

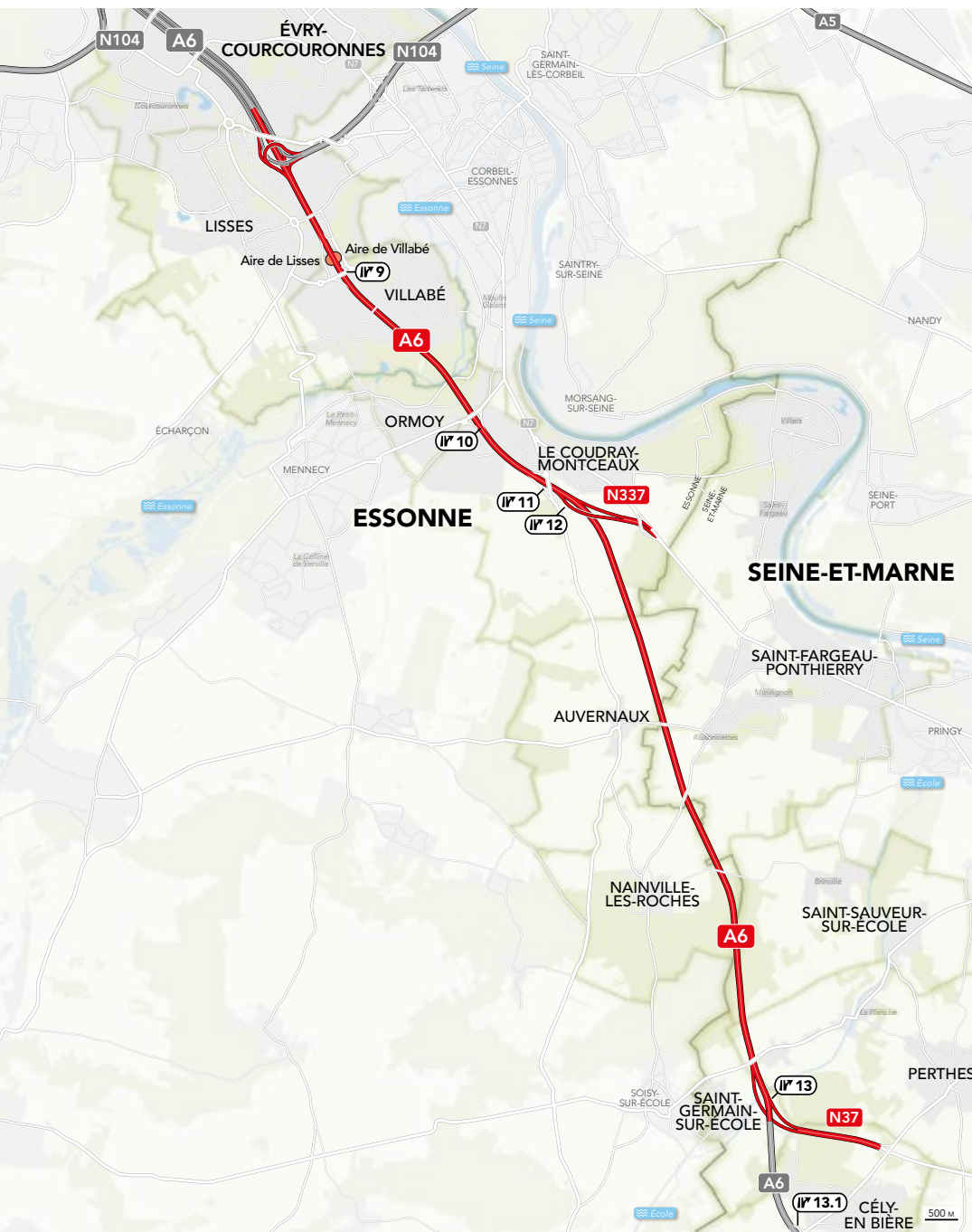
Depuis l'ouverture de cet axe autoroutier la circulation s'est nettement intensifiée et densifiée, en particulier à proximité de l'aire urbaine parisienne.



- 1 – Inauguration de l'autoroute A6 en 1960
- 2 – Construction de l'autoroute en 1959
- 3 – Inauguration du premier tronçon de l'autoroute A6 par le ministre des Travaux publics et des Transports et par le ministre de l'Intérieur, le 12 avril 1960

© Keystone - Getty image





LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE

La section d'A6 concernée s'étend sur un linéaire d'environ 17,5 km à 3 voies par sens de circulation, depuis la limite de concession historique (PR 44+440) jusqu'à l'échangeur A6/N104 EST (PR 26+925). À cette section autoroutière s'ajoutent une section de la N37 de 2,5 km de longueur et une section de la N337 de 1,5 km de longueur qui viennent se connecter à l'autoroute A6.

Le projet est situé dans les départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, et sur le territoire de douze communes :

— 7 dans l'Essonne :

- Évry-Courcouronnes,
- Lisces,
- Villabé,
- Ormoy,
- Le Coudray-Montceaux,
- Auvernaux,
- Nainville-les-Roches,

— 5 en Seine-et-Marne :

- Saint-Fargeau-Ponthierry,
- Saint-Sauveur-sur-École,
- Saint-Germain-sur-École,
- Perthes,
- Cély-en-Bière.

Quatre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont ainsi concernés :

— En Essonne :

- La communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart,
- La communauté de communes Val d'Essonne.

— En Seine-et-Marne :

- La communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau,
- La communauté d'Agglomération Melun Val de Seine.

LES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ DANS LE SECTEUR D'ÉTUDE

La section d'A6 en Île-de-France, comprise entre le nœud avec la Francilienne à Lisses (N104 EST) et la bifurcation A6/N37 à Cély-en-Bière, se situe au nœud stratégique des axes nord-sud/est-ouest, au croisement des axes nord-sud et est-ouest dans ce secteur du sud de la région parisienne. Elle dispose de nombreux points d'échanges pour desservir le territoire (secteurs résidentiels, bassins d'emploi, activités commerciales et logistiques...).

Les échanges

Cette section autoroutière comporte :
— 6 points d'échanges, permettant de desservir les différents pôles urbains (notamment Grand Paris Sud avec l'université d'Évry, le Centre hospitalier sud francilien,

les centres commerciaux et industriels d'Évry-Courcouronnes et Villabé, etc.) localisés le long de l'autoroute du nord au sud :

- l'échangeur A6/N104 EST (en limite nord de section),
 - le diffuseur n°9, raccordé sur la D260,
 - le demi-diffuseur n°10, raccordé sur la D191,
 - le demi-diffuseur n°11, raccordé sur la D948,
 - le demi-diffuseur n°12, raccordé sur la N337,
 - le demi-diffuseur n°13, raccordé à la N37 (en limite sud de section).
- 2 aires de services, une dans chaque sens de circulation : aire de Villabé (en direction de Paris) et aire de Lisses (en direction de Lyon).

Le trafic

La zone d'intervention d'APRR se découpe en deux sections :

- **Une section nord, urbaine**, qui s'étend de l'échangeur de l'A6 avec la N104 EST jusqu'au raccordement avec la N337 au Coudray-Montceaux, comportant de nombreux échanges rapprochés, en intégrant également la totalité de la N337. La vitesse autorisée est limitée à 110 km/h. Avec un très fort trafic de l'ordre de **120 000 véhicules/jour** (le plus élevé du réseau autoroutier APRR), cette section connaît des congestions récurrentes et très fortes aux heures de pointe.
- **Une section sud, plus rurale**, qui s'étend du raccordement de l'A6 avec la N337 jusqu'au raccordement à la N37 et intègre

également la totalité de la N37. Le trafic est élevé sur cette section (de l'ordre de 60 000 véhicules/jour) où la vitesse autorisée est limitée à 130 km/h.



L'analyse de la structure du trafic met en évidence un fonctionnement de l'axe A6 principalement en **échange local** ou **avec les secteurs hors périmètre d'étude** (via la N104). L'axe A6 a une fonction de transit relativement faible en proportion, même si les volumes restent conséquents. La part de **transit** est de l'ordre de **10 %** sur les périodes de pointe du matin et du soir.

Cette analyse se base sur l'exploitation de l'enquête origine-destination (OD) par relevé de plaques minéralogiques (RPM) réalisée en 2023. Cette enquête, relevant les numéros de plaques d'immatriculation sur les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute, permet de comprendre la structure des trafics avec leurs points d'entrée et de sortie sur l'axe.

Les entrées et sorties ont été classées en 2 groupes : les « internes » (diffuseurs avec le réseau local) et les « externes » (échangeurs avec N104 EST ou N104 OUEST, et les extrémités de l'axe A6 au nord et au sud).

En découlent différents types de flux :

- Les flux entre une entrée et une sortie « internes » sont caractérisés comme « **locaux** », en lien avec le réseau secondaire en entrée comme en sortie (ex. : diffuseur 11 vers diffuseur 9). Le trajet du véhicule est souvent local, réalisé par un habitant du périmètre d'étude.
- Les flux entre une entrée et une sortie « externes » sont caractérisés comme « **transit** », en lien avec le réseau magistral en entrée comme en sortie (ex. : sud de l'A6 vers N104 EST). Le trajet du véhicule est souvent associé

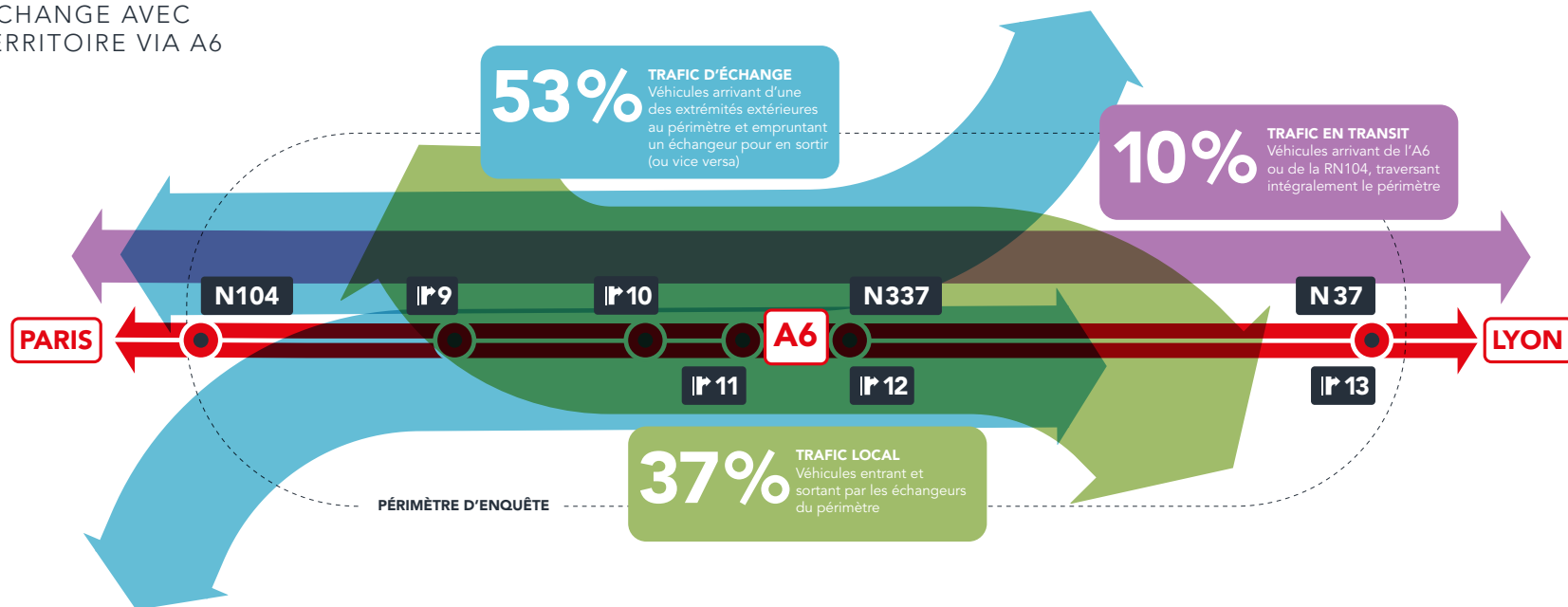
à une distance plus longue, avec un usage notable du réseau autoroutier. Le véhicule traverse le territoire sans s'y arrêter.

— Le trafic entre des points de caractéristique opposée (interne<->externe) est dit « **d'échange** ». Il est concerné soit au départ, soit à l'arrivée, par une activité sur le territoire d'étude : l'utilisateur y habite, ou y travaille ou y pratique un loisir.

Le schéma suivant détaille les volumes de trafic observé selon la typologie de flux. Le transit est représenté en violet, l'échange en bleu et le local en vert.

Au total ce sont donc 90 % des trafics qui sont en interaction avec le territoire de la zone d'étude.

TRAFIC EN ÉCHANGE AVEC LE TERRITOIRE VIA A6



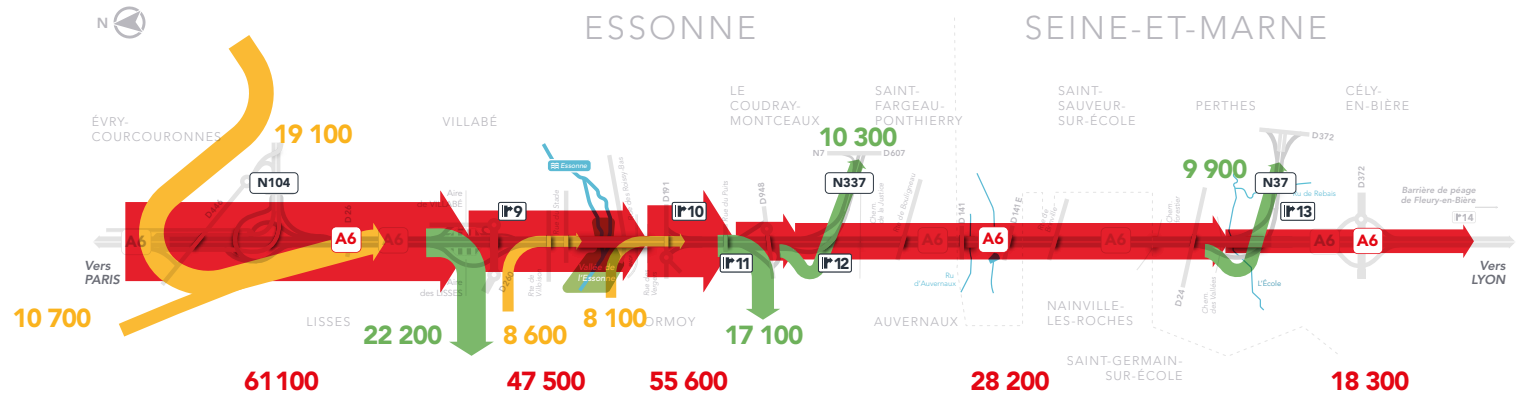


© Gérard ROLLANDO

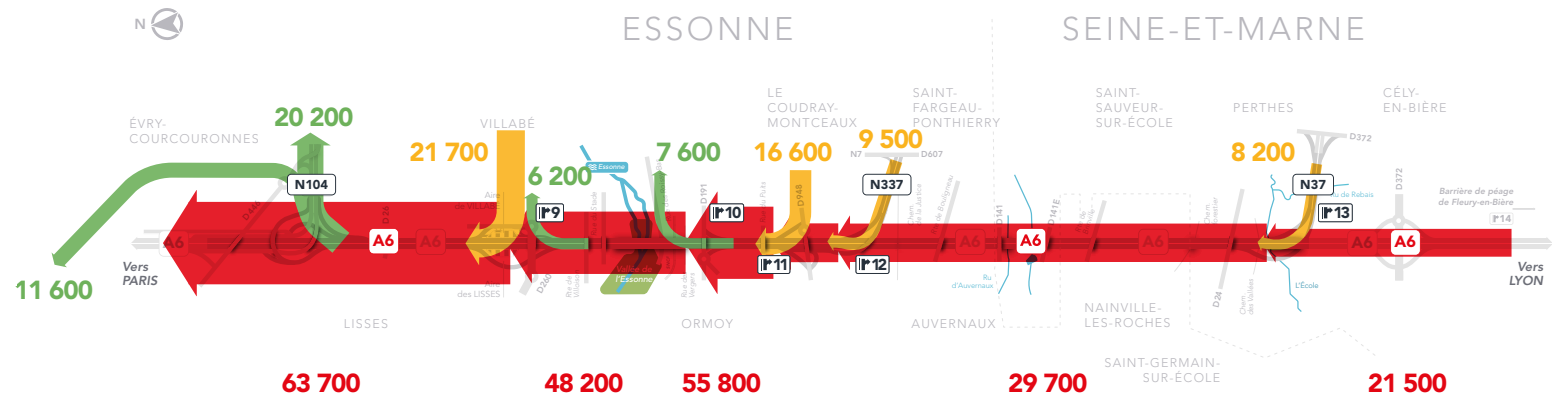
Congestion sur A6 le matin en direction de Paris au droit de l'insertion du diffuseur n°9 et de l'Aire de Villabé

TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL

NORD-SUD
(en nombre de véhicules/jour)



SUD-NORD
(en nombre de véhicules/jour)



- Véhicules empruntant l'A6
- Véhicules entrant sur l'A6
- Véhicules sortant de l'A6

Ainsi :
— L'A6 joue un rôle notable d'autoroute locale, les itinéraires alternatifs permettant ce franchissement sont rares.

— Le trafic en échange est principalement orienté vers les secteurs au nord du périmètre d'étude via l'A6, en cohérence avec les zones d'emploi, mais également vers le secteur est, alimenté par la N104 EST.

Zoom sur les phénomènes de congestion

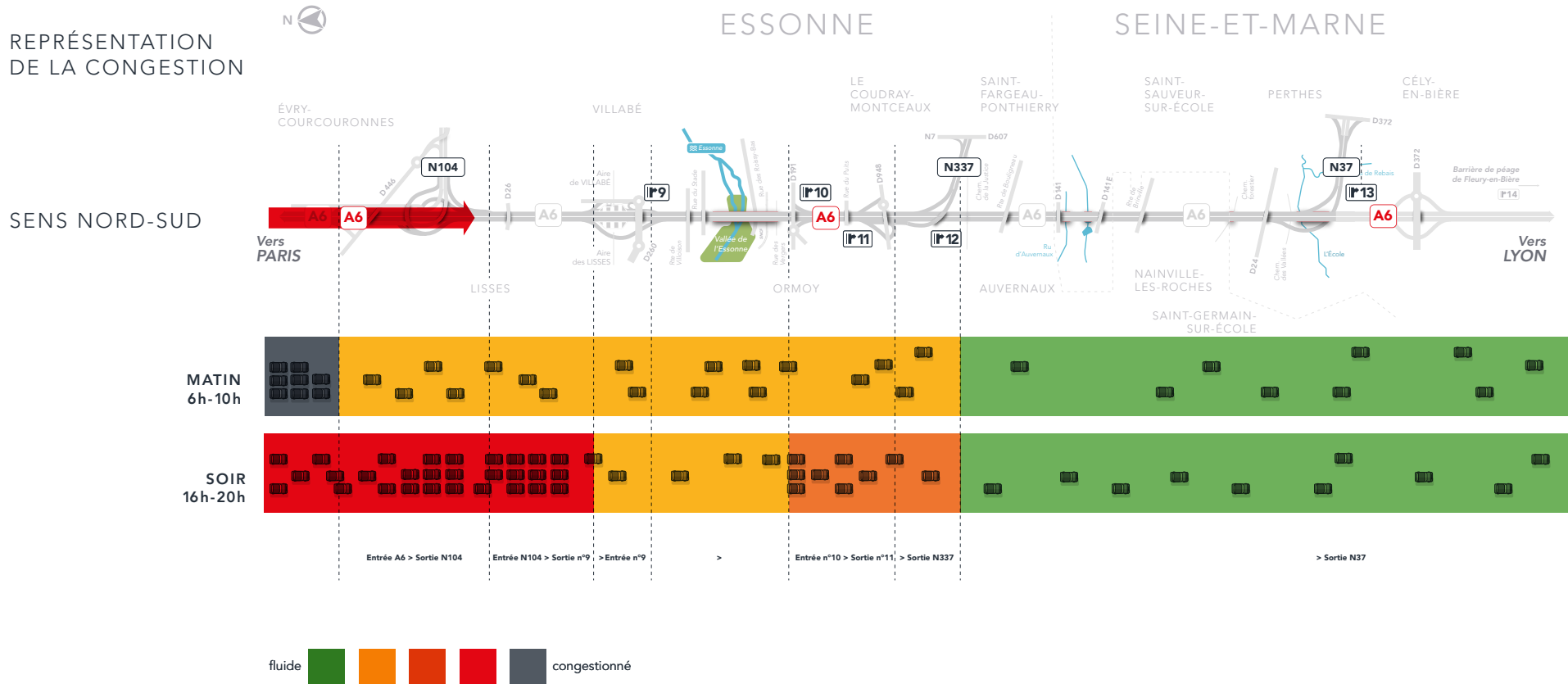
Le secteur fait face à deux principaux points durs en termes de congestion, c'est-à-dire d'embouteillages et de forts ralentissements du trafic :

- Sens 1 nord > sud : secteur échangeur N104 – diffuseur 9
- Sens 2 sud > nord : secteur diffuseur 9 – échangeur N104

Sens nord > sud

La congestion apparaît le soir principalement. Elle se manifeste par des difficultés de rabattement des véhicules de 2 à 1 voie dans la boucle de la N104 EST vers l'A6 en direction du sud, puis par l'insertion des véhicules depuis la N104 OUEST, avant l'insertion sur l'autoroute A6 en direction du sud. Apparaît alors un fort phénomène

de « cisaillement » : de nombreux croisements entre les véhicules qui entrent sur l'autoroute et ceux qui en sortent occasionnent des risques d'accidentologies élevés, y compris sur les routes locales, touchées elles aussi par les ralentissements. Des ralentissements se produisent également sur l'A6 en raison du grand nombre de véhicules qui s'insèrent sur la N104 EST.

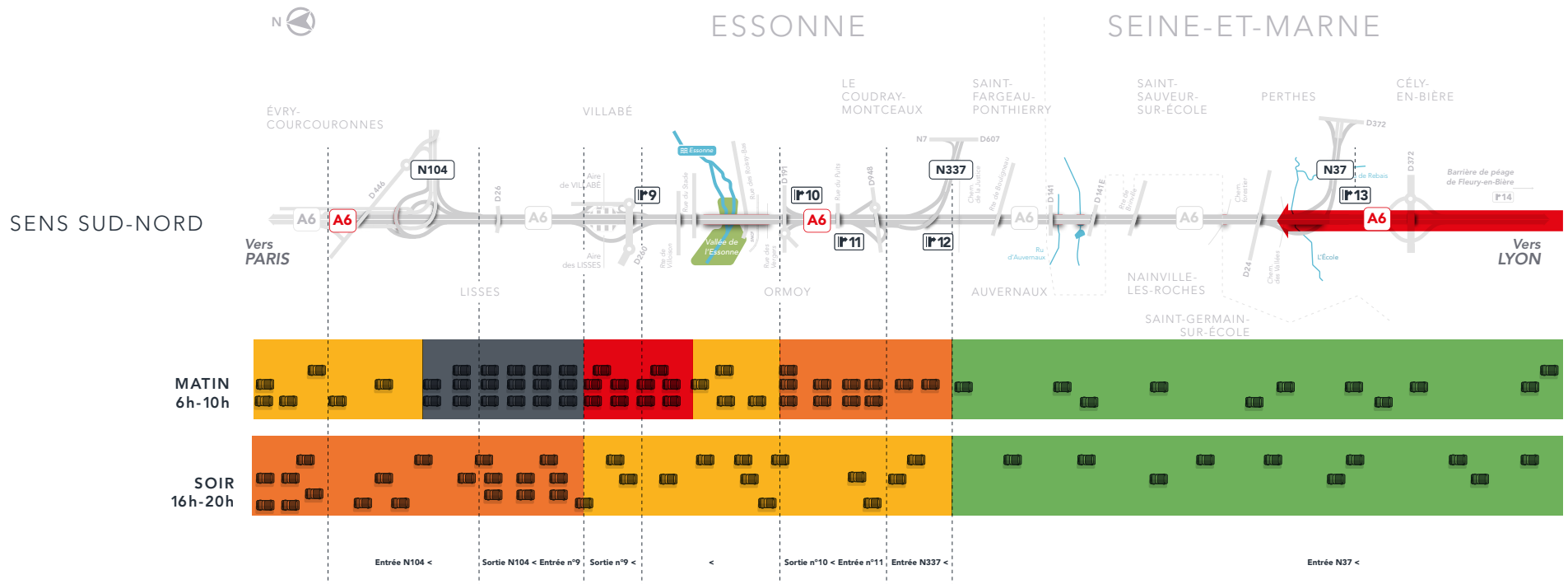


Sens sud > nord

La congestion apparaît entre le diffuseur 9 (Villabé-Lisses) et la N104 le matin principalement (le soir les difficultés sont contenues dans la bretelle vers la N104). Elle génère des vitesses restreintes par les difficultés en aval (congestion sur la N104 EST), un nombre important de croisements entre les véhicules qui entrent sur l'autoroute et ceux qui en sortent

(« cisaillements »), et des comportements non autorisés (usage à 2 voies de la bretelle vers N104 pourtant à 1 voie). Un second point dur de circulation, plus modéré, existe sur le secteur des diffuseurs 10 (Ormoiy), 11 (Coudray-Montceaux) et 12 (N337). Il débute indépendamment des remontées de file en aval, mais est amplifié par la congestion entre le diffuseur 9 et la N104.

Par effet induit, des difficultés de circulation apparaissent également sur le réseau secondaire au niveau des raccordements – les ralentissements sur l'A6 génèrent des ralentissements sur les routes d'accès.



LES ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT

Cette portion de l'autoroute A6 se situe à la transition entre la zone urbaine et la zone rurale. Elle traverse donc des territoires différents avec de multiples enjeux environnementaux.

Un travail important de diagnostic et d'études des écosystèmes et de l'environnement a été réalisé par les experts d'APRR à proximité de l'A6, dans les secteurs concernés par le projet.

Parallèlement, une démarche de dialogue a été menée au plan local, par des rencontres avec de nombreuses associations et des représentants du secteur agricole. Ce travail préparatoire a permis de bien connaître l'environnement global autour de l'autoroute, et d'en identifier les enjeux principaux.

HABITATIONS ET ACTIVITÉS

Sur la partie nord du tracé, le contexte urbain est caractérisé par la présence d'entreprises en bordure de l'autoroute. Il s'agit de zones de commerce et d'entrepôts et plus rarement de quelques secteurs d'habitation, avec des zones pavillonnaires le long du tracé.

Sur la partie sud, la plaine agricole est constituée de grandes cultures, puis l'A6 et la N37 franchissent des secteurs boisés ainsi que des secteurs résidentiels avec des villages visibles depuis l'autoroute.

MILIEUX NATURELS

Écologie

Les inventaires faune/flore menés par des écologues spécialisés mandatés par APRR

ont permis d'identifier plusieurs milieux naturels à forts enjeux sur le secteur :

— **La vallée de l'Essonne et ses milieux humides associés.** Plusieurs amphibiens et insectes y trouvent des milieux favorables. La présence du murin de Daubenton (chauve-souris) dans le pont au-dessus de l'Essonne constitue un enjeu majeur dans la région. La partie amont de la vallée de l'Essonne est couverte par de nombreux espaces règlementaires et d'inventaires : ZNIEFF, Natura 2000 et Espace naturel sensible. Ces zonages mettent en lumière l'importance de cette vallée pour la faune et la flore.

— **Les plaines agricoles.** L'intérêt de ce secteur est lié aux oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts. Parmi les espèces emblématiques dans le secteur, le Bruant

proyer est celle aux enjeux les plus forts.

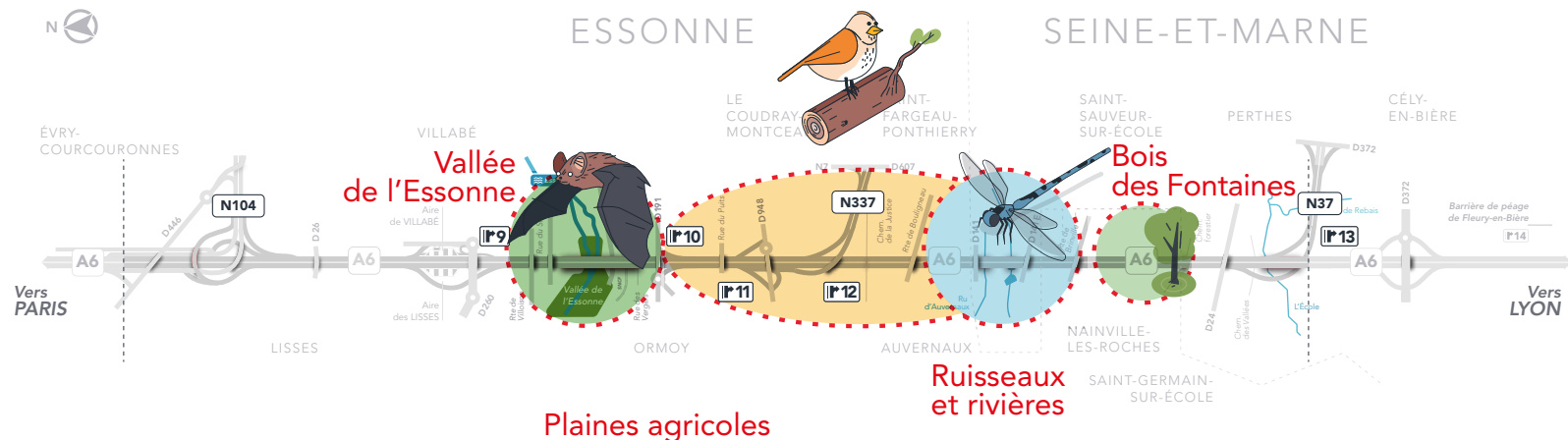
— **Les ruisseaux et rivières traversant la plaine agricole,** en particulier le ru d'Auvernaux. Globalement, ces milieux concentrent la faune et la flore sauvage du secteur. Ces espaces sont les plus naturels de l'aire d'étude et représentent des zones de refuge. Le ru d'Auvernaux a la particularité d'abriter 2 espèces protégées : la zannichellie des marais (plante) et l'agrion de Mercure (libellule).

— **Le bois des Fontaines.** Cette chênaie-charmaie, historiquement présente, est un habitat pour de nombreuses espèces remarquables.

La moitié sud du projet s'inscrit dans le parc naturel régional du Gâtinais. Les paysages traversés par l'autoroute (plaine agricole, vallées, forêts, etc.) sont

Enjeux environnementaux principaux

- biodiversité
- plaine agricole



caractéristiques de ce parc. En raison de la nature géologique et de l'intérêt pédologique de la plaine agricole (des limons), des mouillères se forment à la faveur de micro-reliefs. Ces zones humides accueillent une espèce végétale rare et protégée : l'étoile d'eau.

Eaux superficielles et souterraines

La section « N104-N37 » de l'A6 se développe sur les deux bassins hydrographiques suivants :

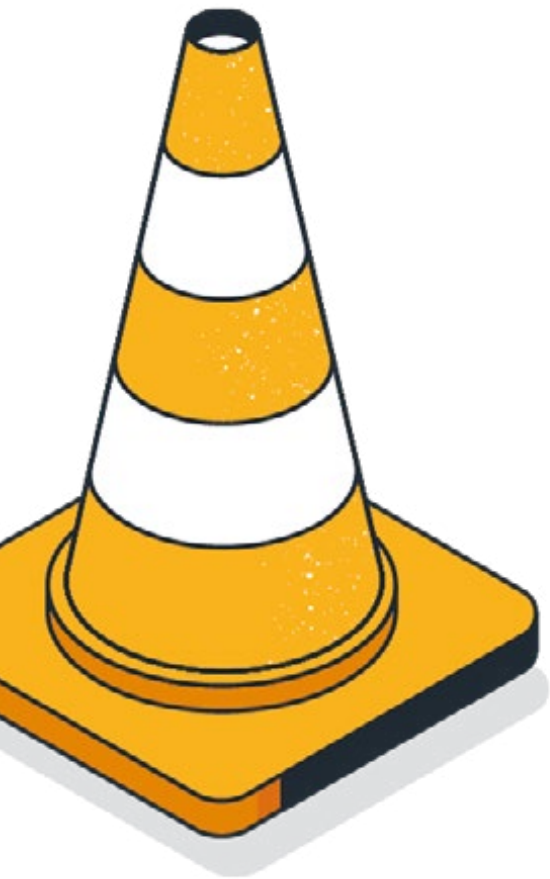
- au nord, le bassin hydrographique de la rivière Essonne qu'elle franchit en limite des communes de Villabé et d'Ormoiy, et
- au sud, le bassin hydrographique de la rivière École (avec plusieurs cours d'eau franchis : ru d'Auvernaux, ru de la Grande Vidange, ru des Fontaines, ru de Rebais).

La masse d'eau affleurante présente est la « nappe de Beauce » dont les deux principaux aquifères identifiés sont la nappe des calcaires de Brie et la nappe des calcaires de Champigny.

—
Tous ces enjeux sont pris en compte par l'engagement **d'expertises dédiées** et la définition **du projet le moins impactant pour l'environnement**.
—



XX-377-XX
RAPPEL
VOIE RESERVEE



3. L'OPÉRATION CONFIÉE À APRR PAR L'ÉTAT

Les objectifs

Les sujets clés

Les autres améliorations

LES OBJECTIFS

Face à ces enjeux, l'objectif du projet est triple : améliorer la qualité de service aux usagers (sécurité, fluidité, lisibilité, confort de route, etc.) et offrir de nouvelles façons de se déplacer aux riverains, aux entreprises locales et aux clients de passage, tout en améliorant l'intégration de l'autoroute dans son environnement.

Le contenu du projet vise ainsi à :



1

Fluidifier et sécuriser les déplacements

Une des priorités est d'améliorer l'accessibilité de l'infrastructure autoroutière, pour une meilleure fluidité et une meilleure sécurité du trafic. Ici, l'objectif n'est pas de rouler plus vite ni d'augmenter la capacité de trafic des voies, mais de permettre de se déplacer plus facilement et de manière plus sécurisée, notamment dans les trajets domicile-travail. Le projet vise donc à créer des voies entre des échangeurs pour améliorer le fonctionnement des entrées-sorties sur la partie nord (très urbaine) du tronçon autoroutier concerné.

2

Favoriser la décarbonation des mobilités sur l'A6

La deuxième priorité est de donner à l'A6 une configuration moderne d'autoroute urbaine résiliente – c'est-à-dire qui pourra être adaptée à l'évolution des mobilités et des modes de transport –, intégrant les mobilités partagées, actives et connectées aux transports collectifs urbains. L'objet du projet est donc de réaliser des aménagements adaptés à la mobilité urbaine : création de voies de mobilité partagée (pour les covoitureurs, les véhicules avec plusieurs personnes, les véhicules propres ou les transports en commun), création d'un pôle d'échanges multimodal à Villabé, création de connexions avec les modes de transport alternatif alentours, etc.

3

Améliorer l'intégration environnementale, urbaine et paysagère

L'aménagement de l'A6 comme une autoroute urbaine vise à en faire une infrastructure qui s'intègre au milieu urbain et à son environnement (aménagements urbains, insertion paysagère, dispositifs de traitement des eaux, mesures de protection acoustique...).

LES SUJETS CLÉS

Trois sujets clés sont au cœur du projet :

- le traitement des points noirs de circulation sur la partie nord du projet, pour fluidifier et sécuriser les déplacements ;
- le développement des nouvelles mobilités avec :
 - la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM),
 - la mise en place de voies réservées partagées pour les mobilités collectives et décarbonées ;
- la mise en place d'un réseau d'assainissement et de bassins de rétention et de traitement des eaux.

LES AMÉNAGEMENTS DES ENTRÉES-SORTIES

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

Ce sujet est particulièrement présent sur deux secteurs :

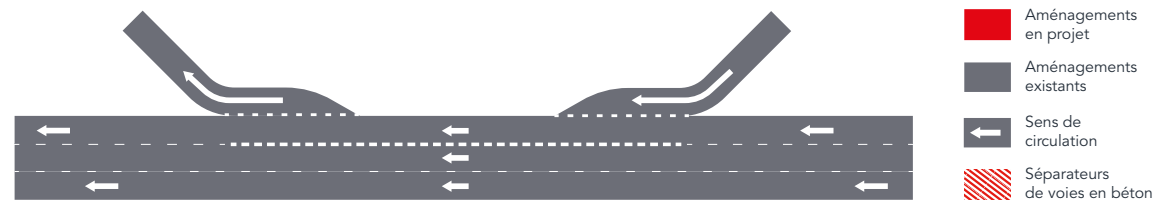
- entre l'échangeur avec la Francilienne (N104) et le diffuseur de Villabé (n°9),
- entre le diffuseur d'Ormoy-Mennecy (demi-diffuseur n°10 avec la D191) et le diffuseur du Coudray-Montceaux (demi-diffuseur n°11 avec la D948).

Pour faciliter ces mouvements d'« entrées-sorties » rapprochés, 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 seront mis en place dans les deux secteurs ci-dessus, où se produisent les principales congestions.

Ces aménagements contribueront ainsi à faciliter et à sécuriser les échanges, et à fluidifier la circulation. Leur réalisation va imposer d'une part l'achat par APMR de terrains nécessaires aux travaux en complément de l'espace occupé par l'autoroute aujourd'hui, et d'autre part l'adaptation des ouvrages pour les rendre compatibles avec la nouvelle plateforme (démolition puis reconstruction ou élargissement).

AUJOURD'HUI

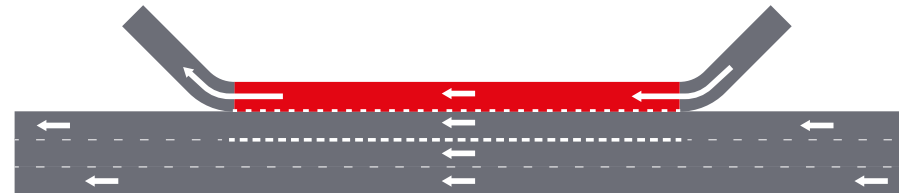
De nombreux **échangeurs successifs** et rapprochés, facteurs aggravants des perturbations de circulation



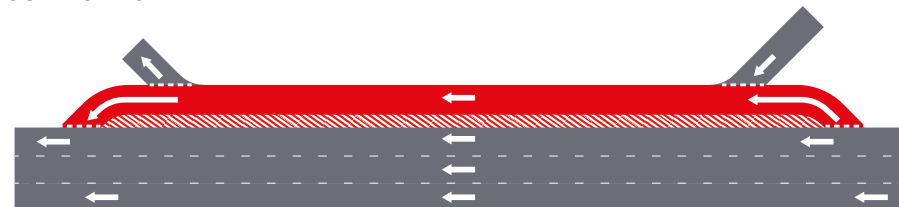
DEMAIN

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

ENTRECROISEMENT



COLLECTRICE



Parmi les deux solutions envisagées, l'entrecroisement est privilégié pour son efficacité adaptée au trafic et pour sa moindre occupation d'espace.

LA CRÉATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

Face aux enjeux de décarbonation des mobilités et aux contraintes liées aux déplacements dans l'aire métropolitaine de l'Île-de-France, APRR propose de réaliser un pôle d'échanges multimodal (PEM) sur l'A6 sur l'aire de Villabé.

Qu'est-ce qu'un pôle d'échanges multimodal ?

Implanté sur un site stratégique, en périphérie de ville le long d'une autoroute, les usagers peuvent s'y rendre en voiture, à vélo ou même à pied pour prendre un transport en commun (bus) ou collectifs (covoiturage) afin de gagner rapidement le centre urbain. Il dispose d'une grande capacité d'accueil pour le stationnement des véhicules.

À chaque fois que possible, il est connecté à des voies réservées pour garantir un accès privilégié à l'autoroute pour les transports en commun et/ou les covoitureurs. Le pôle d'échanges multimodal est essentiellement destiné aux mouvements domicile-travail de la semaine et permet un accès fiable, rapide et économique jusqu'aux cœurs des villes aujourd'hui saturés. Il accueille également des services permettant d'augmenter l'intérêt de son utilisation (espaces de détente et de travail, services de proximité).

Le pôle d'échanges multimodal d'A6

Le pôle d'échanges multimodal d'A6 sera ainsi conçu comme lieu de transition, facilitateur du quotidien pour fluidifier le report modal – c'est-à-dire la possibilité pour les usagers de changer de mode de déplacement – et proposer une mobilité alternative. Prévu sur l'actuelle aire de Villabé (dans le sens sud-nord), il intégrera des équipements nouveaux comme un parking configuré pour recevoir un dépose-minute pour le covoiturage, des box à vélos sécurisés, des arrêts de bus express interurbains ou des liens avec d'autres services de transport collectif.

Il comprendra un raccordement direct à l'autoroute et au réseau routier local, et un franchissement de l'autoroute par une passerelle permettant aux piétons de passer d'un côté à l'autre de l'autoroute pour changer de mobilité et poursuivre leur trajet. Il proposera des services du quotidien, des espaces détente, de travail, des lieux d'interaction avec les acteurs économiques locaux. Il est adaptable pour répondre aux besoins qui émergeront avec la montée en puissance de son utilisation (intégration de services de proximité, accueil de nouvelles connexions avec le territoire, etc.). Le principe du pôle d'échanges multimodal est esquissé sur le plan masse ci-dessous.



Ce pôle d'échanges multimodal et les voies réservées permettront d'accueillir les 4 lignes de Car Express qui seront mises en place par Île-de-France Mobilités dans le cadre de son schéma directeur validé en décembre 2023. Ces 4 lignes sont :

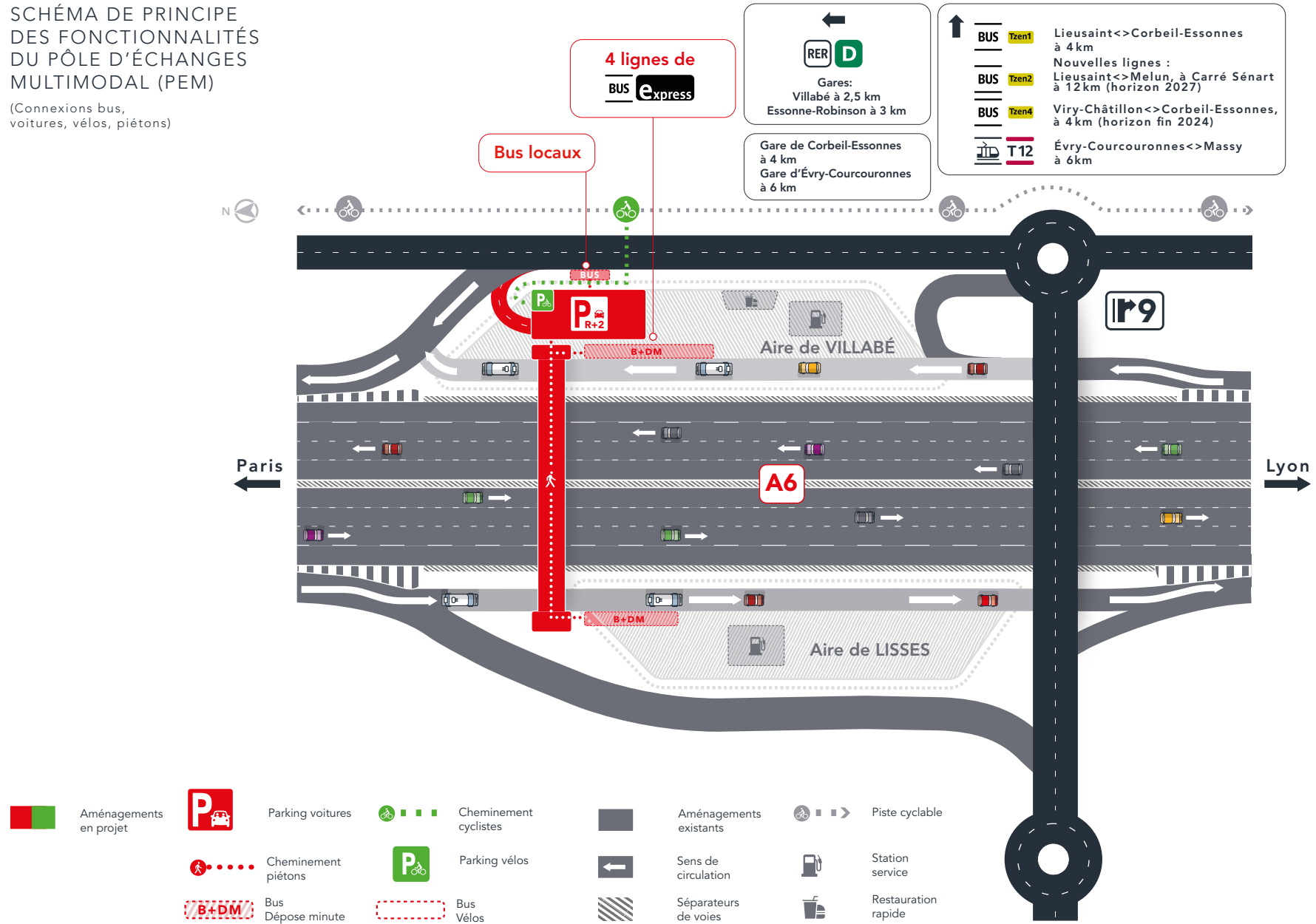
- Orly <> Villabé
- Évry-Courcouronnes* <> Ballancourt
- Évry-Courcouronnes* <> Milly
- Évry-Courcouronnes* <> Fontainebleau

Cette infrastructure rendra également possible l'arrêt pour des lignes locales.

* Liaison avec le RER D.

SCHÉMA DE PRINCIPE DES FONCTIONNALITÉS DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

(Connexions bus, voitures, vélos, piétons)



LA MISE EN PLACE DE VOIES RÉSERVÉES POUR LES MOBILITÉS COLLECTIVES ET DÉCARBONÉES

L'objectif de décarbonation des mobilités se traduit par des aménagements de l'autoroute A6 visant à faciliter et privilégier le covoiturage et les déplacements des transports en commun. Deux solutions permettent de répondre à cet objectif :

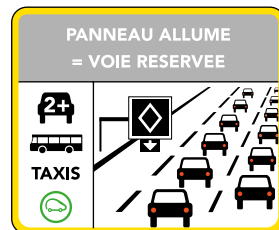
Une voie réservée à certaines catégories de véhicules (VR2+) : les véhicules avec au moins deux occupants, les taxis (vides ou en charge), les véhicules à très faibles émissions (Crit'Air 0), ainsi que les véhicules de transport en commun (sauf si une VRTC – voir page suivante – est présente sur le même secteur).

Cette voie est positionnée à la place de la voie de 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 jusqu'à 70 km/h (régulation dynamique de vitesse).

Elle est active lorsque le losange blanc au-dessus de la voie est éclairé.

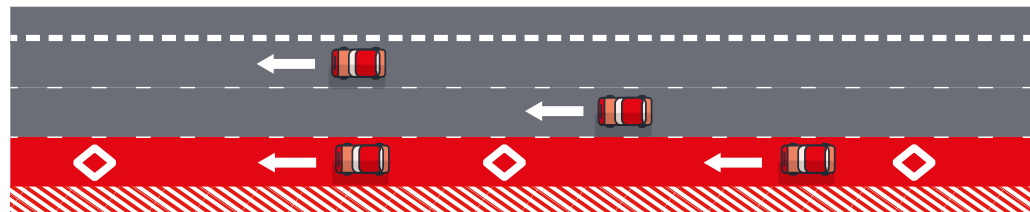
Des contrôles peuvent être réalisés par les forces de l'ordre, seules habilitées à verbaliser les usagers de la route qui ne respecteraient pas les règles d'utilisation des voies réservées.

Elle pourrait être mise en place uniquement en direction de Paris, dans le secteur le plus sujet aux congestions entre la N337 et la N104. Sa localisation et sa longueur seront à déterminer précisément en fonction des études de trafic, et au regard des nombreuses entrées-sorties sur ce secteur.

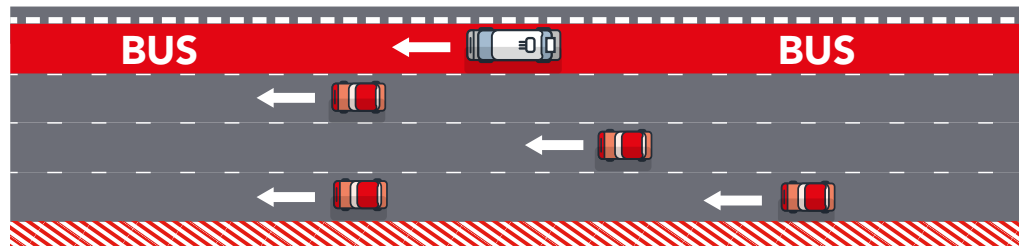


Mise en place d'une VR2+ à Grenoble par APRR depuis 2020 >

VOIE RÉSERVÉE AUX VÉHICULES AVEC 2 OCCUPANTS OU PLUS (VR2+)



VOIE RÉSERVÉE AUX TRANSPORTS EN COMMUN (VRTC)



< Mise en place d'une VRTC à Grenoble par APRR depuis 2020






Une voie réservée aux transports en commun (ou VRTC), qui se mutualise avec la bande d'arrêt d'urgence (BAU). Cette voie dédiée aux véhicules de transport en commun est positionnée en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence. Elle nécessite une largeur plus importante (4 m au lieu de 3 m) pour permettre la circulation des cars et des bus.

Limitée à 70 km/h (ou moins), elle fiabilise le temps de parcours des transports en commun qui l'empruntent en cas de congestion. Elle continue également de servir de bande d'arrêt d'urgence pour les usagers de l'autoroute et les services de secours.

Ce type de voie pourrait être mis en place en direction de Paris, au niveau de la sortie de l'aire de Lisses dans le sens nord vers sud et entre le nord de la vallée de l'Essonne et la bifurcation avec la N104 EST dans le sens sud vers nord.






Cet aménagement permettrait d'accueillir en particulier les lignes de Car Express qui seront déployées par IDFM et ainsi offrir un trajet fluide aux heures de pointe, fiabilisant le temps de parcours des usagers qui auront fait le choix du transport en commun.



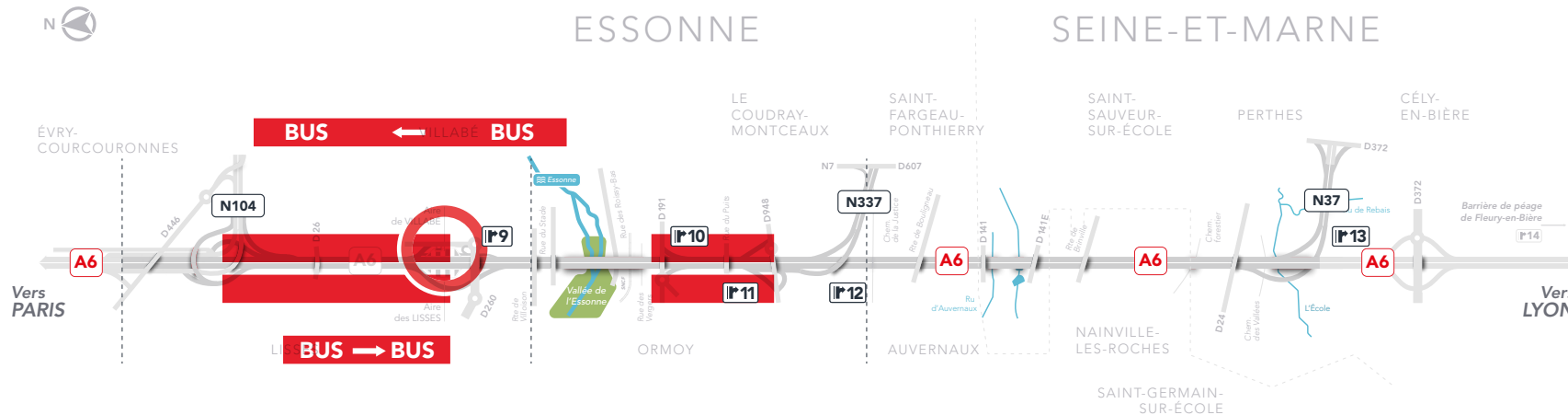
-  Aménagement en projet. Voie réservée aux transports en commun (VRTC)
-  Aménagement en projet. Voie réservée pour les véhicules de covoiturage ou avec 2 passagers ou plus (VR2+)
-  Bande d'arrêt d'urgence (B.A.U.)
-  Sens de circulation
-  Séparateurs de voies en béton

En synthèse sur les mobilités

La question de la mobilité sera cruciale pour le projet de requalification de l'A6. Qu'il s'agisse de la voie réservée au covoiturage (VR2+) ou de la voie réservée aux transports en commun (VRTC), ou encore de la mise en place d'un pôle d'échanges multimodal sur l'aire de Villabé, l'ambition est de transformer les usages de l'autoroute. Ce schéma présente les aménagements proposés par le maître d'ouvrage à ce stade des études.

-  Pôle d'échanges multimodal (PEM) 
-  Aménagement de fluidité et de sécurité (adaptation géométrique des entrées-sorties)
-  Aménagement à l'étude Voie réservée aux transports en commun (VRTC)
-  Sens de circulation

AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS



L'intérêt des voies partagées s'analyse de manière globale en termes de mobilité, en lien avec la création du pôle d'échanges multimodal et avec le déploiement des lignes de Cars Express par Île-de-France Mobilités. Ces solutions, mises en place séparément ou conjointement, sont soumises aux avis de la présente concertation.

Les premières études de trafic menées par APRR en considérant une part de véhicules éligibles à l'utilisation de la VR2+ de 15 % montrent que les augmentations de temps de parcours pour les usagers des deux

voies restantes ne sont pas suffisamment compensées par les gains des utilisateurs de la voie réservée pour en garantir la pertinence à ce stade.

La VR2+ semble à ce stade ne pas répondre aux objectifs de mobilité.

Les VRTC le cas échéant dans les 2 sens de circulation pourraient permettre de générer un gain de temps intéressant pour les voyageurs des transports en commun, dont l'offre va aller croissant. **Les sections où ces aménagements seront pertinents restent à définir aux phases ultérieures d'études.**

Les VRTC couplées avec un pôle d'échanges multimodal, permettraient d'accompagner la mise en place du schéma directeur d'Île-de-France Mobilités, en particulier les 4 lignes de Cars Express (Orly <> Villabé / Évry-Courcouronnes RER D <> Ballancourt / Évry-Courcouronnes RER D <> Fontainebleau), et de maintenir le gabarit de l'autoroute, tout en rendant possible à terme l'éventuelle mise en place d'une VR2+.

Compte tenu des éléments présentés ci-dessus et des premiers échanges avec les collectivités locales, il est proposé de poursuivre les études avec la solution préférentielle VRTC couplée avec le pôle d'échanges multimodal sur l'aire de Villabé.



**PÔLE D'ÉCHANGES
MULTIMODAL
DE LA BÂTIE**
dans le secteur de Grenoble
sur l'A41 Sud mis en
service en octobre 2024

© APRR



LA MISE EN PLACE D'UN RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT ET DE BASSINS DE RÉTENTION ET DE TRAITEMENT DES EAUX

Actuellement les eaux de ruissellement chargées en polluants ne sont pas collectées sur l'intégralité de la section et se rejettent dans le milieu naturel sans traitement. La mise en place d'un réseau d'assainissement et de bassins de rétention et de traitement

des eaux sera réalisée dans le cadre du projet. Les ouvrages sont conçus dans le respect des dispositions « relatives à l'eau et au milieu aquatique » du code de l'environnement.

Ils ont pour objectifs de collecter toutes les eaux pluviales tombant sur les voies de l'autoroute pour les diriger vers des dispositifs qui permettent d'abattre et/ou de piéger la pollution avant le rejet de l'eau dans le milieu naturel avec un débit régulé et maîtrisé.

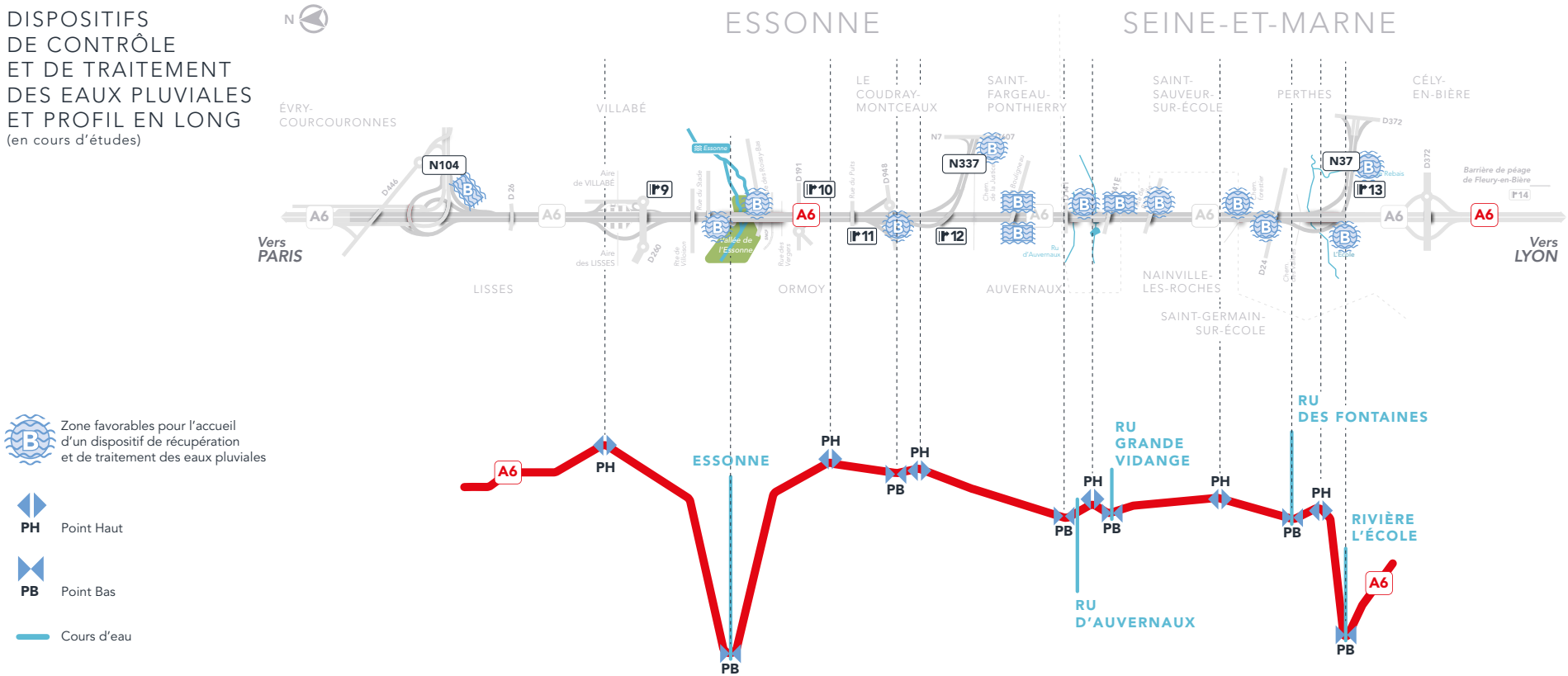
Ces ouvrages seront dimensionnés en fonction de l'intensité des pluies du secteur, en tenant compte de la vulnérabilité des milieux traversés.

Le réseau d'assainissement et les bassins garantiront que les eaux pluviales ruisselant sur la plateforme autoroutière seront traitées (décantation) avant leur rejet et que les débits sortant de ces bassins seront régulés pour contrôler les quantités (débits) rejetées dans le milieu naturel. Ils sont donc un des

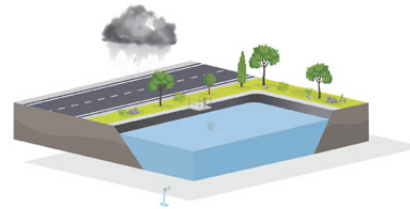
enjeux de la mise à niveau environnementale de l'infrastructure existante.

Toutes les étapes, de la construction des bassins jusqu'à leur entretien, sont soigneusement étudiées pour réduire notre impact sur les écosystèmes et protéger au mieux la faune, la flore et la ressource en eau. Pour répondre à cette ambition, APRR fait appel à des experts en écologie indépendants qui sont sollicités tout au long du projet, de la préparation à la mise en œuvre.

DISPOSITIFS DE CONTRÔLE ET DE TRAITEMENT DES EAUX PLUVIALES ET PROFIL EN LONG (en cours d'études)

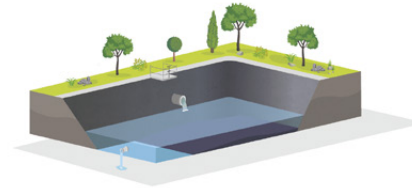


PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DES BASSINS



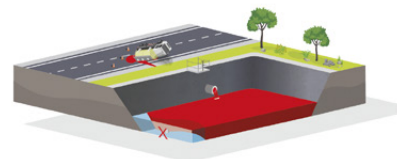
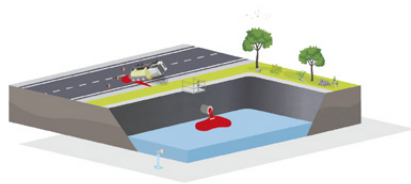
L'ÉCRÊTEMENT DES PLUIES

Pour assurer la protection des autoroutes, les bassins sont conçus pour ne jamais déborder. Le débit de l'eau est régulé via un orifice de fuite, calibré pour correspondre au débit naturel des cours d'eau.



TRAITEMENT DES MATIÈRES EN SUSPENSION

Grâce au principe de gravité, les particules tombent au fond du bassin et génèrent des boues qui seront collectées.



LE CONFINEMENT D'UNE POLLUTION ACCIDENTELLE

Les eaux contaminées par une pollution accidentelle sont recueillies dans des réseaux étanches, puis confinées dès que la vanne de sortie est fermée, en vue de leur traitement ultérieur.

Lors d'épisodes de pluie, l'eau qui ruisselle est recueillie par des collecteurs le long de l'autoroute et dirigée vers les bassins. Après un processus de décantation, les polluants solides plus lourds que l'eau se déposent au fond du bassin et forment des boues.

Les huiles et les hydrocarbures, étant plus légers que l'eau, demeurent en surface et sont capturés par un dispositif de déshuilage. Les boues et les huiles sont régulièrement récupérées et traitées. L'eau dépolluée est ensuite restituée dans le milieu naturel, rejoignant un cours d'eau ou un bassin d'infiltration.

Ces dispositifs nécessitent d'acquiescer des terrains complémentaires le long de l'autoroute (pour implanter le réseau de collecte : fossés, caniveaux...) et au droit des ouvrages de traitement/rétention (bassins).

Illustration : © Patte-blanche

L'INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le projet d'amélioration de l'autoroute A6 doit permettre d'en transformer les usages afin qu'ils soient plus en lien avec les mobilités actuelles et les ambitions écologiques associées. C'est aussi l'opportunité d'améliorer les qualités architecturales de cet axe et de l'intégrer au mieux au contexte urbain et paysager dans lequel il est placé.

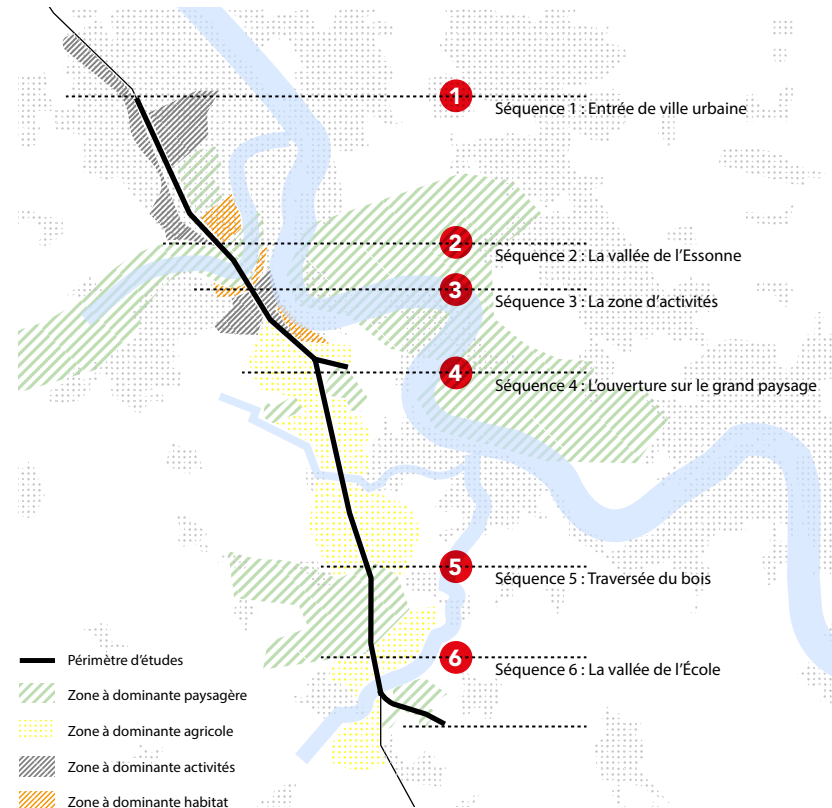
Ainsi, un aménagement paysager s'attache à la fois à connecter l'infrastructure au territoire (la traversée du territoire par l'autoroute en rend une image fidèle et valorisante aux automobilistes) et à intégrer l'infrastructure dans son territoire (la rendre acceptable pour ceux qui y vivent dans le territoire).

L'approche pour l'insertion urbaine de l'autoroute se fera par la mise en place d'objectifs globaux qui seront ensuite déclinés par séquences paysagères.

À l'heure actuelle les grandes orientations sont :

- souligner l'unité territoriale par la mise en valeur des particularités locales,
- humaniser et moderniser cet axe de transport majeur,
- asseoir la dimension paysagère de l'autoroute A6,
- faire du pôle d'échanges multimodal un lieu clé d'attractivité et de mobilité,
- intégrer l'autoroute dans son contexte,
- donner une identité et une valeur ajoutée à l'autoroute à travers le travail sur les mobiliers, dispositifs et ouvrages d'art, sur les aires, sur les panneaux touristiques, avec les fresques, les plantations d'arbres, etc.

Au-delà du découpage entre la partie nord et la partie sud, des séquences paysagères peuvent être définies en fonction de l'homogénéité du territoire traversé.



Le projet s'organise autour de six séquences identifiées, du nord au sud, avec des enjeux propres à chacune :

- 1 — l'entrée de ville urbaine,
- 2 — la vallée de l'Essonne,
- 3 — la zone d'activité,
- 4 — l'ouverture sur le grand paysage,
- 5 — la traversée du bois des Fontaines,
- 6 — la vallée de l'École.

Le travail de caractérisation de chacune d'entre elles devra permettre de proposer

des interventions paysagères en lien avec le contexte naturel traversé et les potentialités du site.

Une attention spécifique sera portée sur le pôle d'échanges multimodal de Villabé. S'agissant d'un élément programmatique clé croisant l'ensemble des thématiques (intégration urbaine, dimension paysagère, mobilités), le projet proposé s'attachera à répondre à ces multiples enjeux.

LES AUTRES AMÉLIORATIONS

Au-delà de ses points clés, le projet permet d'autres améliorations sur les thématiques suivantes :

LES PONTS DÉMOLIS ET RECONSTRUITS

Dans le cadre des travaux de remise à niveau, d'ores et déjà engagés par APRR, l'ensemble des ponts franchissant l'autoroute vont être rénovés pour être mis aux normes.

Par ailleurs, le pont permettant à la D26 de franchir l'autoroute, sur la commune de Lisses, et celui portant la rue du Puits, sur la commune du Coudray-Montceaux, et éventuellement d'autres ouvrages d'art, nécessitent d'être démolis puis reconstruits afin de permettre la réalisation des aménagements autoroutiers (entrecroisements ou voies réservées).

Pour leur reconstruction, ces ouvrages devront être conçus pour permettre le rétablissement des circulations et favoriser autant que possible les modes doux en concertation avec les propriétaires de ces ouvrages (communes, départements).

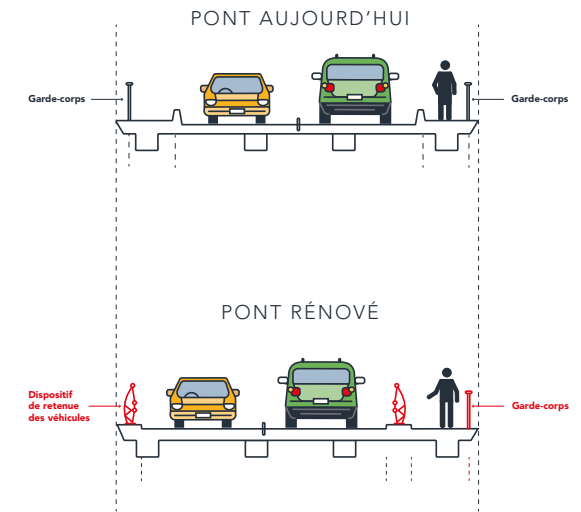
Les reconstructions seront réalisées avec des gabarits équivalents à ceux des ouvrages démolis ; les ouvrages ainsi reconstruits avec l'application des normes de sécurité actualisées permettront de protéger davantage les véhicules et les modes doux, avec la mise en place de garde-corps et de trottoirs plus larges.

Compte tenu des travaux sur les ouvrages et des éventuelles démolitions, l'opportunité d'intégrer les modes doux dans les ouvrages reconstruits est envisagée et discutée avec les collectivités en charge de leurs aménagements. APRR accompagne le développement de leurs projets.

Lors de la phase de travaux, la circulation sera interrompue sur l'ouvrage démol/reconstruit franchissant l'autoroute, et reportée sur un autre pont. **La programmation des travaux** devra vérifier, en concertation avec les collectivités territoriales, la période la plus favorable de ces déviations de circulation pour une durée de plusieurs mois.

RÉNOVATION DES PONTS DE L'A6

Exemple d'aménagements (avant/après)



© Claire JACHYMAX / Hans LUCAS



© APRR

LES ÉQUIPEMENTS POUR LA SÉCURITÉ ET L'INFORMATION

Les équipements de la route sont destinés à la fois à **sécuriser** les circulations automobiles, à faciliter l'exploitation de l'autoroute par APRR et à **informer** les usagers des conditions de circulation.

Pour des raisons de sécurité, les routes à chaussées séparées constituées de 3 voies de circulation (et plus) dans chaque sens doivent nécessairement être équipées de **glissières de sécurité latérales**. Le projet prévoit donc la mise en place de dispositifs de retenue des véhicules sur tout son linéaire.

Les types de glissières mis en œuvre dépendent des risques pour l'utilisateur, ainsi que de la sensibilité des milieux traversés. Ces glissières pourront être métalliques ou en béton en fonction de ces critères.

De même, et toujours pour des raisons de sécurité des usagers, mais également pour la protection de la faune sauvage, des **clôtures** doivent être mises en place pour éviter tout franchissement de l'autoroute. Ces clôtures doivent être accessibles par l'exploitant autoroutier pour la vérification de leur état et les réparations en cas de besoin.

Un certain nombre d'équipements seront aussi installés pour permettre à l'exploitant autoroutier de connaître les conditions de circulation et de mettre en œuvre les actions requises.

Ces équipements dynamiques sont constitués de stations de **comptage des véhicules**, de **stations météo**, de **caméras**... En outre les informations ainsi collectées permettront d'informer l'utilisateur par des **panneaux à message variable** indiquant les conditions de circulation et par la radio 107.7 FM, dont la couverture sera étendue jusqu'à la N104.

De même, des **postes d'appel d'urgence** seront implantés le long de l'autoroute pour permettre aux usagers en détresse de bénéficier d'aide.

Ces éléments, constitutifs de l'autoroute, imposeront d'acquiescer des emprises complémentaires pour les implanter et les entretenir.







4. UNE AMBITION RESPONSABLE

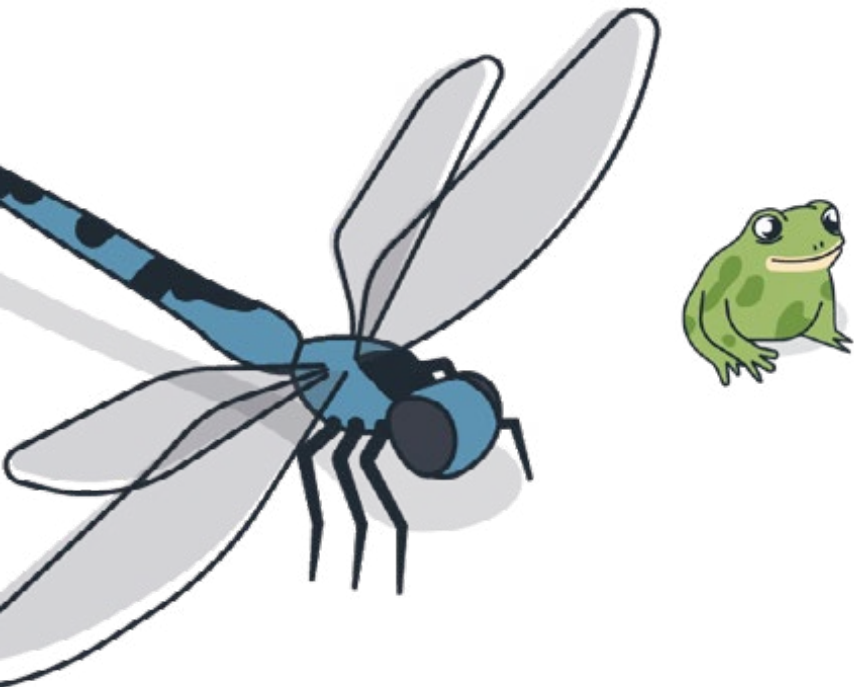
L'éco-conception

La préservation de l'eau

La préservation de la biodiversité

La prise en compte du bruit

La gestion du foncier



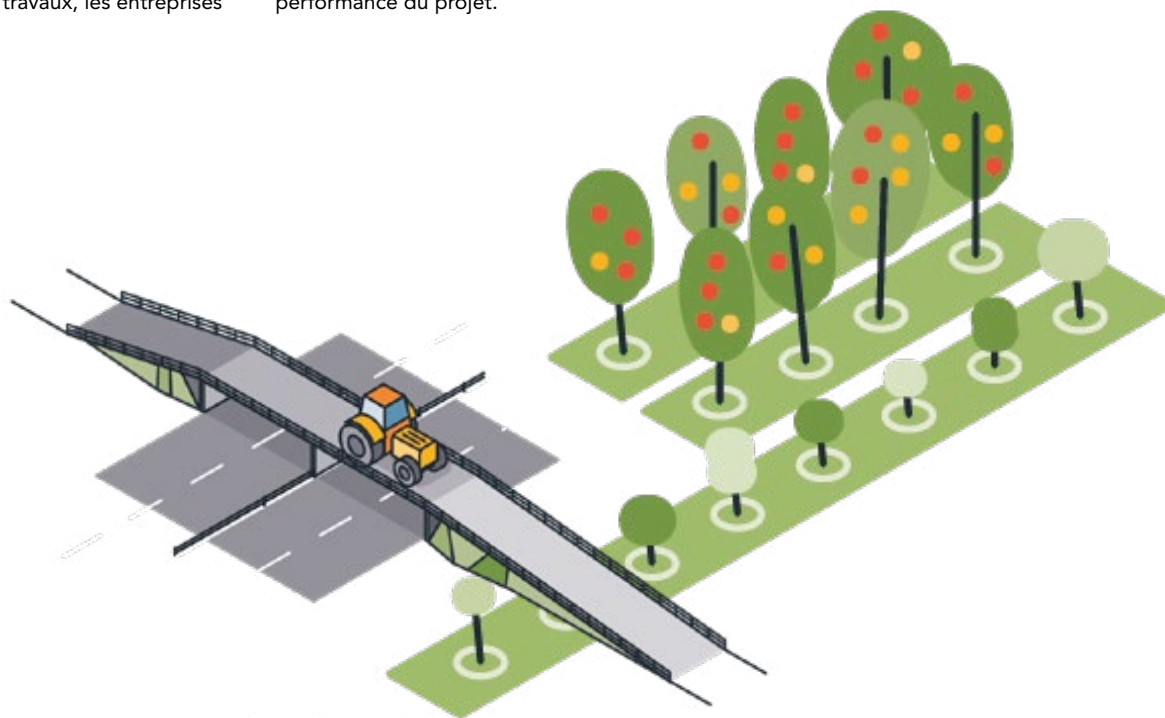
L'ÉCO-CONCEPTION

Depuis la phase de conception jusqu'à la phase de travaux, l'objectif est de diminuer l'empreinte carbone du projet en mettant en place une stratégie spécifique.

En phase de conception, la démarche vise à optimiser le projet en choisissant des matériaux à faible émission tout en privilégiant le réemploi, et en proposant des solutions moins carbonées par la gestion des impacts et l'analyse des cycles de vie. En phase de travaux, les entreprises

de construction sont engagées dans le processus en s'assurant le respect des mesures prises en phase de conception, tout en étant incitées à réduire l'impact final du projet.

Cette démarche est mise en œuvre et suivie tout le long du projet, et le bilan GES (gaz à effet de serre) constitue une orientation pour APRR à chaque étape. Il sera également un indicateur de performance du projet.



LA PRÉSERVATION DE L'EAU

Avec la mise en place d'un réseau d'assainissement et de bassins de rétention et de traitement, l'eau est une préoccupation essentielle dans le contenu et la réalisation du projet.

Les eaux de ruissellement tombant sur les voies de circulation seront collectées (dans le réseau d'assainissement via des caniveaux ou des fossés) puis acheminées vers des ouvrages de traitement et de régulation (bassins, fossés stockeurs).

L'objectif de ces aménagements est double :

- traiter les eaux avant leur rejet dans le milieu naturel ;
- réguler les débits de rejet (par un orifice de fuite calibré) pour ne pas dépasser la capacité du milieu récepteur, notamment en stockant les eaux (c'est le rôle de la rétention).

Les différents ouvrages (réseau de collecte, bassins) seront étanchés si besoin en fonction de la vulnérabilité des milieux traversés, et l'infiltration sera privilégiée si possible en sortie de bassin.



© Gérard ROLLANDO



© APRR



© Gérard ROLLANDO

OUVRAGES DE L'A6
en franchissement des rivières
et rus en Vallée de l'Essonne
et Auvernaux

LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ

Depuis le printemps 2023, un diagnostic écologique couvrant les quatre saisons est en cours pour identifier les espèces animales et floristiques présentes sur le projet et à proximité. L'objectif est de cartographier et classer les enjeux écologiques afin de les prendre en compte, en phase de conception et en phase de réalisation, avant le démarrage des travaux projetés.

En plus de la vallée de l'Essonne, qui regroupe le plus d'enjeux, le projet traverse la plaine agricole et le bois des Fontaines dans sa partie sud – deux espaces qui abritent un certain nombre d'espèces animales et végétales.

La démarche E-R-C (éviter, réduire, compenser) sera mise en œuvre. Elle consiste à :

— **Éviter** : c'est-à-dire adapter le projet pour éviter les impacts sur l'environnement. Sur l'aménagement d'une autoroute existante cela peut consister à choisir le bon planning de démarrage des travaux pour éviter une période à risque (nidification, hibernation...), ou éviter les travaux structurels lourds au droit d'un secteur sensible à enjeu environnemental.

— **Réduire** : c'est-à-dire concevoir des ouvrages en cherchant à réduire (minimiser) l'impact. Cela peut consister à privilégier des ouvrages ou techniques de chantier peu consommateurs d'espaces naturels ou à limiter les émissions polluantes en phase de travaux.

— **Compenser** : il s'agit de la dernière étape pour compenser les impacts résiduels sur un site à proximité du projet, en créant les conditions favorables au développement des espèces ou habitats concernés, et en veillant dans le temps à l'efficacité de ces mesures.

Celles-ci seront conçues en concertation avec les services spécialisés de l'État (services instructeurs), les associations et les acteurs du territoire ; elles seront présentées dans les dossiers réglementaires à réaliser dans le cadre du projet (étude d'impact, dossier de demande d'autorisation environnementale...), et validées par les arrêtés correspondants.



LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT

Des études approfondies seront menées sur les bâtiments situés à proximité de l'A6, pour réaliser la modélisation et la cartographie acoustique de la situation existante sur les périodes diurne (entre 6 h et 22 h) et nocturne (entre 22 h et 6 h), sur la base des mesures acoustiques en façade d'habitations situées à proximité du projet (réalisées en novembre 2023).

Cette cartographie constituera l'état initial acoustique et permettra d'établir les objectifs réglementaires à respecter dans le cadre du projet.

La modélisation et la cartographie de la situation à terme avec le projet seront réalisées, pour établir la comparaison avec l'état initial acoustique. Les impacts liés au

projet seront donc identifiés par comparaison des situations sonores actuelle et future.

Dans le cadre de la réglementation portant sur la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre, le projet constitue un « cas de transformation d'infrastructure routière existante ».

Dans l'hypothèse où des dépassements de seuil réglementaires seraient constatés pour des bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement, établissements de soins, établissements de santé), des protections seront mises en place (merlon acoustique, écran acoustique ou isolation de façade).

L'analyse des mesures intégrera également la résolution d'éventuels « points noirs bruit », c'est-à-dire ici des bâtiments érigés avant la construction de l'A6 et exposés aujourd'hui à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites définies par la réglementation.



LA GESTION DU FONCIER

Le domaine public sur lequel l'A6 est actuellement implantée est réduit. Par ailleurs, les aménagements prévus pour les objectifs de sécurité de fluidité et de préservation de l'eau (aménagement des entrées-sorties, mise en place du réseau d'assainissement et des bassins, mise en œuvre des clôtures) nécessiteront d'utiliser des surfaces de terrain complémentaires.

APRR a conscience des enjeux de minimisation de ces emprises supplémentaires – pour la protection des milieux et la limitation des

impacts sur les espaces naturels, agricoles et urbains – et a pour ambition de réduire l'artificialisation des terres. À chaque étape du projet, une réflexion est menée pour minimiser les impacts sur le foncier. APRR prévoit, au besoin, de déroger à ses standards autoroutiers habituels pour trouver des solutions adaptées.

Les emprises nécessaires seront acquises en privilégiant les négociations amiables avec les propriétaires et les exploitants actuels.



170 M€

Réalisation des **AMÉNAGEMENTS**
d'entrées-sorties

Mise en place d'un **PÔLE D'ÉCHANGES**
MULTIMODAL sur l'aire de Villabé

Création des **VOIES RÉSERVÉES**

Mise en place d'un dispositif
D'ASSAINISSEMENT

Mesures d'intégration paysagère
et **ENVIRONNEMENTALE**

5. COÛTS ET FINANCEMENT

Le projet coûtera 170 millions d'euros hors taxe financés intégralement par APRR. Il est inscrit dans le 19^e avenant au contrat de concession APRR, validé par décret interministériel en janvier 2023.

Cet avenant prévoit des investissements sur certaines parties du réseau APRR, ceux-ci étant compensés par les recettes de péage de l'ensemble du réseau. La section dont les aménagements sont présentés dans ce dossier **ne fera pas l'objet de nouvelle installation de péage.**

Cette opération pourra être l'opportunité d'intégrer des projets de mobilité des territoires traversés (pistes cyclables...), à étudier en concertation avec les collectivités et financés par ces dernières.

Sécuriser



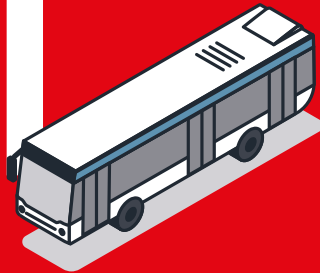
170 M€

21,5 KM



Fluidifier

1



Pôle d'échanges multimodal (PEM) et voies réservées

2

départements concernés

77 Seine-et-Marne

91 Essonne



Éco-concevoir

12

communes



6. EN SYNTHÈSE

Un projet complet et cohérent conçu
pour une solution globale



2

Favoriser la décarbonation des mobilités

Deux solutions ont été étudiées par APRR pour développer la mobilité collective et décarbonée sous forme de voies réservées :

- possibilité d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC) aménagée et cohabitant avec la bande d'arrêt d'urgence, afin d'accueillir notamment les lignes de Car Express mises en place par Île-de-France Mobilités,
- possibilité d'une voie réservée au covoiturage utilisant la voie rapide, autorisée pour les véhicules avec plus de 2 personnes à bord, pour les taxis et pour les véhicules Crit'Air 0.

Compte tenu des éléments d'études, notamment de l'analyse des trafics, et des premiers échanges avec les collectivités locales, il est proposé de poursuivre les études de la solution préférentielle VRTC.

Pour accompagner cet usage, un pôle d'échanges multimodal (PEM) sera créé sur l'aire de Villabé.

Reliant l'autoroute aux réseaux locaux, cet espace de connexion permettra à chacun d'accéder à différents services de mobilités (transport en commun, véhicules particuliers, covoiturage, vélos, piétons) et de choisir son mode de transport adapté.

Le pôle d'échanges multimodal s'inscrit dans la démarche de décarbonation des mobilités en incitant les usagers à changer leur mode de déplacement au profit des transports en commun et du covoiturage. Il propose également sur place un certain nombre de services, l'ensemble étant imaginé pour conférer aux mobilités nouvelles les avantages d'être plus économiques, plus conviviales, plus sûres, plus fiables.

3

Améliorer l'intégration environnementale, urbaine et paysagère

Le projet s'inscrit dans une volonté forte d'APRR de prise en compte des enjeux du territoire – qu'ils soient environnementaux, économiques ou agricoles – liés à une recherche d'amélioration du cadre de vie pour les riverains d'une autoroute de grande dimension ou pour les usagers de cette infrastructure. L'infrastructure existante est actuellement dépourvue de toute prise en compte de ces différentes dimensions.

Le projet comprend la mise en place d'un réseau d'assainissement et de bassins de rétention et de traitement des eaux pour sécuriser, protéger et améliorer la qualité de la ressource et des milieux aquatiques environnants (nappes, cours d'eau et plans d'eau).

La démarche mise en œuvre va permettre de développer une logique d'intégration de l'autoroute par des aménagements urbanistiques et paysagers dont l'objectif

sera d'atténuer les nuisances et de renforcer les facteurs d'attractivité pour le territoire (promotion du territoire, accessibilité). Ces aménagements participeront à une meilleure perception de l'autoroute par celles et ceux qui vivent à proximité.

Dans les secteurs ruraux, cette démarche va prendre en compte les intérêts agricoles en s'attachant à limiter l'impact foncier et en analysant au cas par cas les opportunités d'optimisation permises par l'ampleur du projet.

Tout au long de la conception de ce projet, APRR appliquera une rigueur dans la prise en compte des enjeux environnementaux en mettant à profit une expertise reconnue et démontrée pour conduire la démarche vertueuse « éviter, réduire, compenser » et aboutir à un projet mis en service réhaussant le niveau de prise en compte de l'environnement dans ce secteur.



A6

l'autoroute de toutes les mobilités



APRR / A6 ET MOBILITÉS - Cadrage / A6 ET MOBILITÉS - Illustration : Raphaël / A6 - Janvier 2025

CONCERTATION PUBLIQUE
du 14 janvier au 28 février 2025



Informez-vous et exprimez-vous sur
mobilites-A6.aprr.fr

7. POUR PARTICIPER À LA CONCERTATION

Les modalités

Le bilan de la concertation

LES MODALITÉS

—

Cette démarche de concertation organisée dans le cadre du projet d'APRR sur l'autoroute A6 s'adresse aux habitants des territoires traversés et aux utilisateurs réguliers de cette infrastructure. **Toute personne se sentant concernée peut donc y participer.**

Le dispositif de concertation mis en place s'adapte ainsi à ce périmètre en proposant un programme varié, permettant l'information du plus grand nombre et l'échange avec APRR et créant les conditions pour favoriser une large contribution par le biais d'outils de communication et de concertation éprouvés.

APRR et les deux garants ont cherché collectivement les moyens d'atteindre le plus grand nombre d'utilisateurs concernés directement ou par l'intermédiaire de leurs représentants : élus locaux, associations, entreprises, corps intermédiaires...

Tous les éléments du projet peuvent faire l'objet de questions ou de remarques. APRR souhaite à travers cette concertation s'assurer que tous les participants aient bien compris son ambition et le contenu de ce qui est proposé. Les propositions qui pourraient émerger de la concertation pourront être étudiées par APRR, ou par ses partenaires (collectivités locales, conseil départemental, conseil régional...) en fonction de leurs compétences.

APRR a souhaité se donner un temps suffisamment long pour mener une concertation lui permettant d'informer largement sur ce projet et de recueillir le plus grand nombre possible d'expressions des parties prenantes et du grand public.

ELLE SE TIENDRA AINSI DU 14 JANVIER AU 28 FÉVRIER 2025

Une **plateforme numérique d'information et d'expression** est mise à disposition en ligne durant toute la durée de la concertation ; elle permettra à toutes les personnes intéressées d'avoir accès au dossier de concertation, de suivre l'actualité de la démarche de concertation et de déposer sa contribution.



mobilités-A6.aprr.fr

1 Pour s'informer

—
Le présent dossier de concertation qui détaille le projet dans sa globalité : il retrace l'intégralité du projet soumis à concertation et les modalités d'échanges autour de celui-ci.

Il est disponible en version numérique sur la plateforme d'information et d'expression et en version imprimée dans les mairies des 12 communes dont les territoires sont traversés par l'autoroute.

—
La plateforme numérique d'information et d'expression d'APRR, qui présente l'essentiel du projet et vous permet de poster vos contributions.

—
Les outils de communication déployés pour faire connaître la démarche : flyer, affiche, post réseaux sociaux...



2 Pour contribuer

- Les registres disponibles dans les mairies des 12 communes dont le territoire est traversé par l'autoroute et de 3 communes (Corbeil-Essonnes – Mennecey – Soisy-sur-École) également concernées par le projet.
 - La plateforme numérique d'information et d'expression d'APRR.
 - Les temps de rencontre dédiés, détaillés ci-dessous.
- Afin d'animer de façon directe et vivante le dispositif de concertation, APRR a prévu d'organiser cinq temps d'échanges grand public ouverts à tous.

2 réunions publiques réparties sur le territoire afin de permettre à tous de participer en proximité. Ces deux réunions publiques présenteront le projet dans son ensemble, et se dérouleront sur la base du même contenu. Le déroulé comprendra un temps de questions/réponses entre la salle et les intervenants.

14 JANV. 2025 à 18h30
à Cély-en-Bière

17 JANV. 2025 à 19h30
au Coudray-Montceaux

3 ateliers thématiques qui auront pour objectif d'échanger en groupes plus restreints sur des thématiques particulières du projet. Afin d'assurer les meilleures conditions de discussion, ces ateliers se tiendront sur inscription, avec un nombre limité de places. Les dates et lieux précis des ateliers, ainsi que le formulaire d'inscription, seront communiqués sur la plateforme numérique d'information et d'expression.

- À Villabé, atelier dédié aux mobilités : positionnement, services associés, optimisation, etc.
- À Auvernaux, atelier dédié aux questions agricoles : impacts du projet.
- À Ormoy, atelier dédié aux sujets environnementaux et cadre de vie : impacts du projet, démarche ERC (éviter, réduire, compenser), etc.



LE BILAN DE LA CONCERTATION

Un mois après la fin de la concertation, les garants publieront le bilan de la concertation, dans lequel ils mettront en évidence les thèmes et arguments qui ont fait débat, avant de formuler leurs attentes pour la suite du projet. En réponse, et après échange avec les services de l'État, APRR devra publier sous deux mois les conclusions tirées de la concertation. Sur la base des conclusions du bilan, les études de détail seront engagées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet. Le projet détaillé sera présenté dans le dossier d'enquête publique et chacun pourra à nouveau s'exprimer sur le projet auprès du commissaire enquêteur.

8. LES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION

Le calendrier du projet

La programmation des travaux

LE CALENDRIER DU PROJET

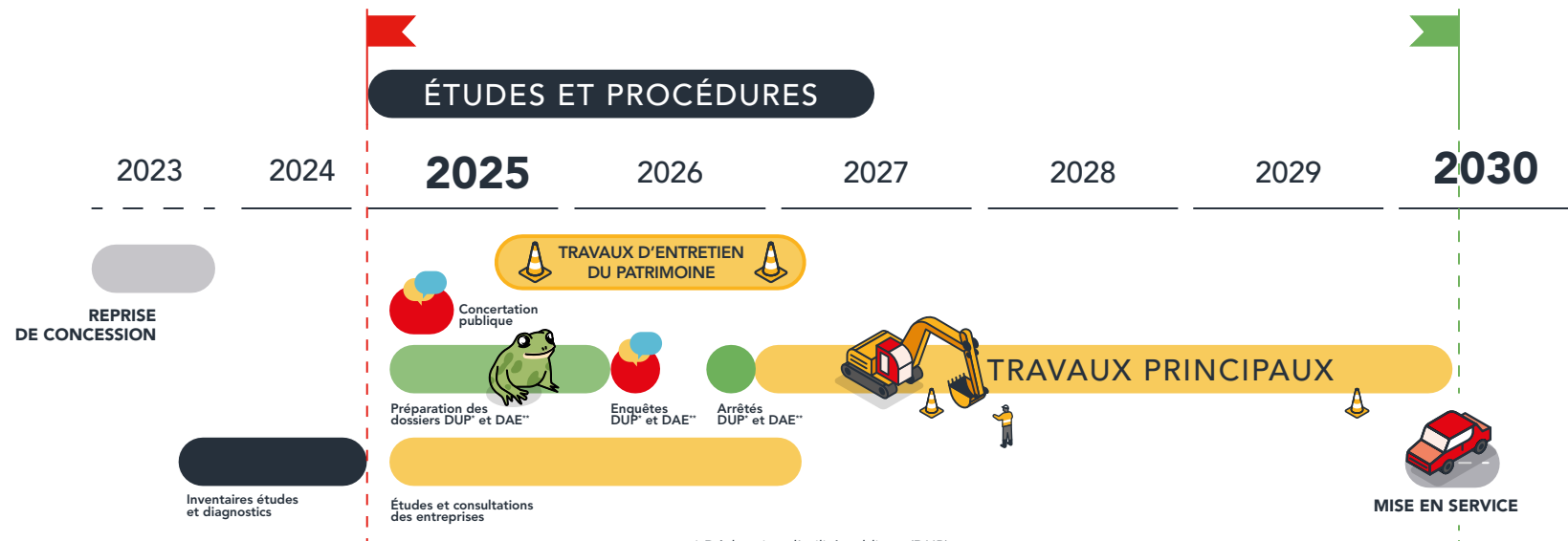
Les grandes étapes sont récapitulées dans le planning ci-dessous avec des jalons importants :

- la concertation début 2025,
- les enquêtes publiques au début de l'année 2026 dans le cadre des procédures administratives : déclaration d'utilité publique et déclaration d'autorisation

environnementale en vue d'obtenir les arrêtés correspondants avant la fin de l'année 2026,

- le déplacement et/ou la protection des réseaux existants préalablement aux travaux principaux (avec notamment la canalisation d'adduction d'eau potable et la fibre optique longue distance),

- les acquisitions foncières nécessaires aux travaux d'ici à 2027,
- la réalisation des travaux d'aménagements de 2027 au début de l'année 2030.



* Déclaration d'utilité publique (DUP) : Procédure permettant la mise en comptabilité des documents d'urbanisme (PLU, SCOT...) et l'expropriation au besoin sachant que les acquisitions à l'amiable sont systématiquement privilégiées par APRR.

** Déclaration d'autorisation environnementale (DAE) : Procédure permettant d'autoriser un projet ayant un impact sensible sur l'environnement moyennant la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation suffisantes.

Cette procédure est également liée à la protection des eaux et milieux aquatiques.

Les dossiers correspondants sont soumis en enquête publique, durant laquelle le public est invité à s'exprimer.

Chacune de ces procédures est ensuite sanctionnée par un arrêté préfectoral.

Nota : les travaux d'entretien du patrimoine débiteront quant à eux dès l'année 2025

LA PROGRAMMATION DES TRAVAUX

La programmation des travaux et le phasage du chantier seront mis au point après les études de détail. Les objectifs seront de minimiser la gêne aux usagers et aux riverains dans un contexte de fort trafic et de sécurisation du chantier.

La définition précise du phasage des travaux et des conditions de circulation des usagers de l'autoroute et des voies franchies prendra en compte :

- les besoins propres aux travaux qui résulteront des études techniques,
- les besoins de maintien des circulations en coordination avec les différents gestionnaires (DIRIF, Départements, EPCI, communes, SNCF R) :
- largeur de voie,
- nombre de voies,
- capacité de fermeture de certaines voies sous certaines conditions (en journée, de nuit, le week-end...),
- les itinéraires de déviation.

Bien entendu une communication spécifique sera mise en œuvre pendant les travaux pour informer les usagers des conditions de circulation.

Cette communication prendra appui sur les canaux habituels d'APRR et sur la mobilisation de relais, pour disposer d'un éventail de canaux le plus large possible, au plus près des habitants et usagers : radio 107.7, site internet, informations SMS, panneaux, affichettes, dépliants, presse...

