

ANNEXE AU PROJET DE DELIBERATION N° 43405



**Création d'un franchissement de la Seine pour une liaison multimodale entre
LE POLE ECONOMIQUE D'ORLY-RUNGIS ET LE VAL D'YERRES – VAL DE SEINE**

BILAN DE LA CONCERTATION

Septembre 2019



SOMMAIRE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | L'objet de la concertation..... | 3 |
| 1.1 | Le contexte..... | 3 |
| 1.2 | Les prérequis du Département..... | 3 |
| 1.3 | Le projet soumis à concertation | 4 |
| 1.4 | Les questions de la concertation | 4 |
| 2 | Le dispositif d'information et de concertation | 5 |
| 2.1 | Phase de préparation de la concertation..... | 5 |
| 2.2 | Dispositif d'information du public..... | 6 |
| 2.3 | Dispositif de participation et de recueil des avis du public..... | 8 |
| 3 | Les données chiffrées de la concertation..... | 11 |
| 3.1 | Fréquentation des événements de la concertation | 11 |
| 3.2 | Contributions du public | 13 |
| 3.3 | Les contributions institutionnelles..... | 16 |
| 4 | Les thématiques abordées..... | 18 |
| 4.1 | Déroulé de la concertation | 18 |
| 4.2 | Les éléments présentés | 20 |
| 4.3 | La vision globale du projet présenté | 21 |
| 4.4 | Une justification du projet qui fait débat..... | 23 |
| 4.5 | Des craintes concernant la nature et la localisation du projet..... | 25 |
| 4.6 | Une demande forte : l'amélioration des transports en commun et des modes doux ainsi que le développement des solutions alternatives..... | 26 |
| 4.7 | Une forte préoccupation environnementale..... | 28 |
| 5 | Les principaux enseignements de la concertation..... | 31 |
| 6 | Conclusions et orientations issues de la concertation | 32 |
| 6.1 | Les conclusions du bilan de la garante..... | 32 |
| 6.2 | Les conclusions du bilan du maître d'ouvrage | 32 |

Le présent document est le bilan de la concertation préalable portant sur la création d'un franchissement de Seine pour une liaison multimodale entre le pôle économique d'Orly-Rungis et le Val d'Yerres – Val de Seine, qui s'est tenue du 15 mai au 5 juillet 2019.

Ce bilan s'attache à relater l'ensemble du processus, tant sur un plan quantitatif que sur un plan qualitatif.

Il vise à restituer fidèlement, sans parti-pris ni censure, les arguments qui ont été échangés en faveur ou en défaveur du projet, et qui viendront alimenter la réflexion du maître d'ouvrage.

En conclusion, il présente le bilan produit par la garante, l'analyse qu'en fait le Département de l'Essonne, maître d'ouvrage du projet, et les suites qu'il souhaite donner à la démarche.

1 L'objet de la concertation

1.1 Le contexte

La problématique de la circulation dans le Nord-Essonne et les difficultés de franchissement de la Seine dans ce secteur ont donné lieu à de nombreuses études qui n'ont pas abouti.

Afin d'actualiser sa lecture du sujet, le Département de l'Essonne a engagé fin 2015 une étude d'opportunité relative à un nouveau franchissement de la Seine améliorant la liaison Orly / Val d'Yerres – Val de Seine. Cette étude a conduit à l'analyse d'options variées, tant du point de vue de leur nature que de leur emplacement.

Elle a confirmé l'intérêt de créer un nouveau franchissement et a identifié Port-Courcel comme emplacement optimal.

Ces études ont également mis en évidence des réticences. Aussi, le Département a souhaité soumettre le projet à une concertation préalable très en amont, afin de faire porter les débats sur l'opportunité du projet et de donner aux habitants et partenaires la possibilité d'orienter la définition du programme du maître d'ouvrage.

1.2 Les prérequis du Département

Par délibération de son Assemblée en date du 4 février 2019, le Département a souhaité affirmer sa volonté d'élaborer un projet répondant à quatre exigences :

- que le projet soit utile et efficace c'est-à-dire que, disposant d'une rentabilité socio-économique élevée, il assure une réelle amélioration des conditions de circulation dans le nord du Département et le secteur concerné, et qu'il améliore ainsi significativement les conditions d'accès à la plateforme aéroportuaire d'Orly dans une logique de desserte est-ouest du nord du territoire
- que le projet représente un investissement financièrement raisonnable et responsable: au regard de la rigueur qui s'attache à l'utilisation des finances publiques, le maître d'ouvrage estime que le coût du projet doit rester proportionné aux objectifs recherchés et qu'il ne saurait excessivement excéder un montant pouvant se situer entre 90 et 120 M€
- que le projet soit exigeant sur le plan environnemental et qu'à ce titre, il intègre une dimension forte de multimodalité des usages

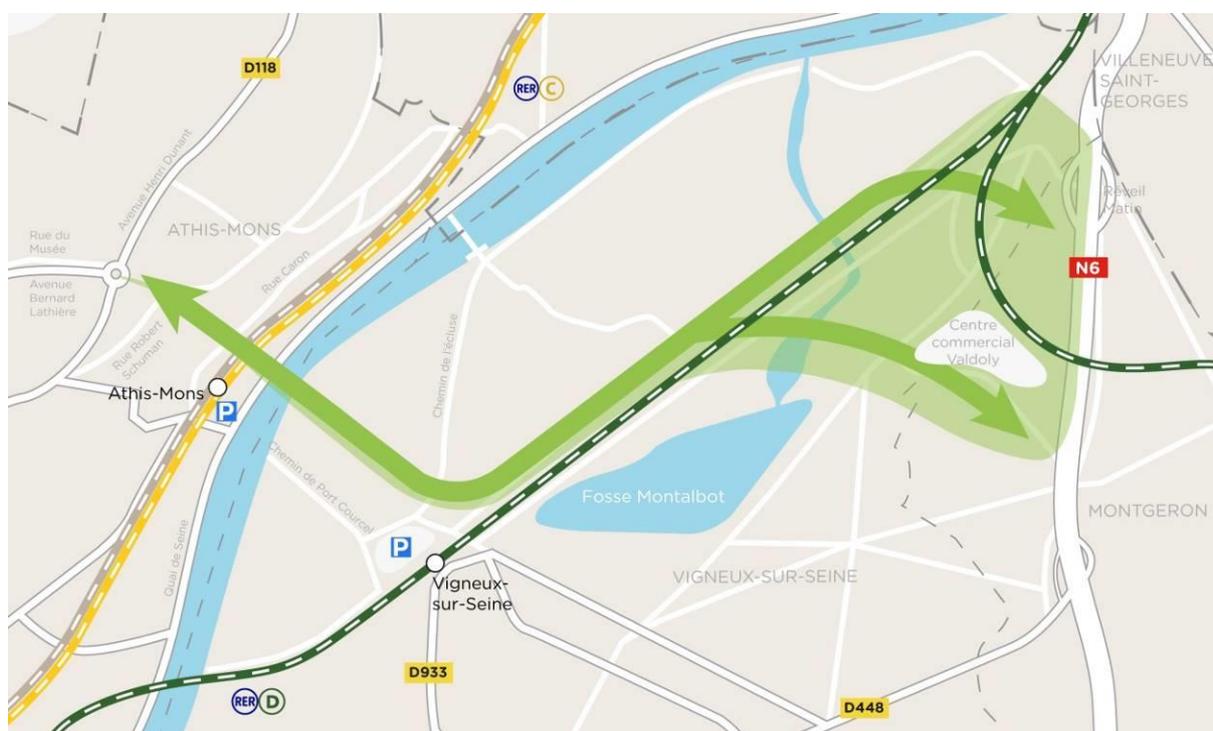
- que le projet intègre pleinement une dimension d'innovation et de prise en compte des usages futurs en matière de mobilité

1.3 Le projet soumis à concertation

Le projet soumis à la concertation est un projet de liaison multimodale d'une longueur de 3,6 km environ, permettant de relier Athis-Mons, Vigneux sur Seine et Montgeron.

A partir du giratoire avenue Henri Dunant (RD118) / rue du Musée / avenue Bernard Lathière (RD118A) à Athis-Mons, la liaison descend vers la Seine, en passant sous la rue Robert Schuman. Elle franchit ensuite en passage supérieur la rue Caron, le jardin Paul Jovet, les voies du RER C, le quai de l'Orge et la Seine pour rejoindre le secteur de la gare de Vigneux-sur-Seine.

Elle longe alors les voies du RER D, avant d'aller se raccorder à la RN6 au niveau de l'échangeur du Réveil-Matin ou de Valdoly.



1.4 Les questions de la concertation

Les questions soumises à la concertation étaient les suivantes :

- Ce projet est-il opportun ?
- Un projet pour quels usages ?
 - Quelle place attribuer à chaque mode de déplacement (transports en commun, véhicules particuliers, vélos, piétons...) ?
 - Quelles connexions prévoir avec les axes de transport existants ?
- Quelle insertion du projet dans son environnement ?
- Quelle place pour l'innovation au regard des enjeux de mobilité de demain ?

2 Le dispositif d'information et de concertation

2.1 Phase de préparation de la concertation

La concertation autour du projet de franchissement de Seine est organisée au titre de l'article L103-2 alinéa 3 du code de l'urbanisme qui indique que « *Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : (...) Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.* »

Lors de sa séance du 4 février 2019, l'Assemblée départementale, par sa délibération 2019-04-0003 a approuvé :

- Le lancement de la concertation préalable, la définition générale de ses modalités ainsi que son périmètre
- L'adhésion du Département de l'Essonne à la Charte de la participation du public, qui énonce les valeurs et principes définissant le socle d'un processus participatif vertueux

Par ailleurs, afin que la concertation bénéficie du plus haut niveau d'exigence en termes de transparence, de respect de la pluralité des positions et de qualité des débats, le Département a sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en vue de la nomination d'un garant.

Lors de sa séance du 6 février 2019, la CNDP a désigné Madame Isabelle JARRY comme garante de la concertation portant sur le projet de création d'un franchissement de la Seine pour une liaison multimodale entre le pôle économique d'Orly-Rungis et le Val d'Yerres – Val de Seine.

Des rencontres ont eu lieu entre Madame JARRY et les équipes du Conseil départemental en amont de la concertation, afin d'affiner le dispositif proposé par le Département.

Les élus et partenaires institutionnels ont été informés des modalités de la concertation lors de deux comités partenariaux qui se sont tenus les 25 mars et 9 mai 2019.

Par arrêté en date du 24 avril 2019, le Département a fixé :

- les dates : du 15 mai au 5 juillet 2019
- le périmètre de la concertation (26 communes : Athis-Mons, Boussy-Saint-Antoine, Brunoy, Chilly-Mazarin, Crosne, Draveil, Epinay-sous-Sénart, Juvisy-sur-Orge, Montgeron, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Quincy-sous-Sénart, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Viry-Chatillon, Wissous, et Yerres en Essonne ; Ablon-sur-Seine, Limeil-Brévannes, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villecresnes, Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne)
- le dispositif déployé pour informer le public de l'organisation de la concertation, expliquer le projet et recueillir les avis.



2.2 Dispositif d'information du public

Le Département a déployé un large dispositif à la fois pour informer le public de la tenue de la concertation et pour rendre le projet accessible au plus grand nombre :

- Des **flyers** et des **affiches** ont été mis à disposition de toutes les mairies qui le souhaitent. Sur le périmètre de la concertation, plus de 450 affiches et 3250 flyers ont ainsi été diffusés.



Création d'un franchissement
de la Seine pour une liaison
multimodale

Concertation
autour d'un projet de
**franchissement
de Seine**
du 15 mai
au 5 juillet 2019

franchissementdeseine91.fr

Du 15 mai au 5 juillet, le Département organise une concertation publique. Soutenez-vous la création d'une liaison multimodale entre le pôle d'Orly - Rungis et le Val d'Yerres - Val de Seine ? Quels seraient ses usages, son insertion dans notre environnement, sa dimension innovante ? A vous de répondre !

Informer

Un **site internet dédié** : franchissementdeseine91.fr
 Un **dossier de concertation** consultable dans votre commune et sur le site internet
 Une **exposition fixe** dans les communes d'Athis-Mons, Vigneux-sur-Seine et Montgeron
 Une **exposition itinérante** (programme détaillé sur le site internet)
 Une **newsletter régulière**

Dialoguer

5 réunions publiques

| | | |
|--|---|---|
| <p>Villeneuve-Saint-Georges 23 mai 2019 Espace Cocteau 8 avenue Carnot à 20h.</p> | <p>Montgeron 4 juin 2019 Cinéma « le Cyrano » 114 Avenue de la République à 20h.</p> | <p>Villeneuve-le-Roi 17 juin 2019 Salle des fêtes Pierre Martin Avenue du D^r Calmette à 20h.</p> |
| <p>Athis-Mons 20 juin 2019 Espace René l'Héguen 12 rue Edouard Vaillant à 20h.</p> | <p>Vigneux-sur-Seine 24 juin 2019 Salle Daniel Fery 68 avenue Henri Barbusse à 20h.</p> | <p>Des ateliers thématiques Des balades urbaines pédestres ou à vélo</p> |

Recueillir

vos avis

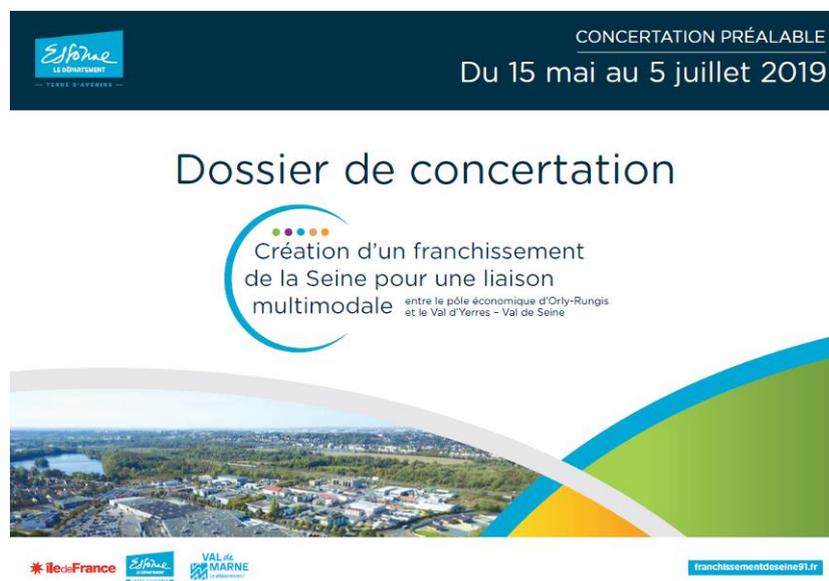
Des registres disponibles dans chaque commune La possibilité, via le site internet, de répondre à un questionnaire ou de déposer une contribution libre

franchissementdeseine91.fr





- Les annonces légales sont parues dans le Parisien et les Echos. La **presse papier et web** a relayé les informations concernant le déroulé de cette concertation.
- Les **sites Internet, réseaux sociaux et journaux des communes, des intercommunalités et du Département** ont également largement fait état de la concertation et ont annoncé les événements (réunions publiques en particulier).
- Un **site Internet dédié**, www.franchissementdeseine91.fr, a été mis en ligne le 15 mai. Outil central de la concertation, il permettait aux internautes à la fois de s'informer sur le déroulé de la concertation, de s'inscrire aux événements, de se renseigner sur le projet et de déposer une contribution.
- Une **adresse mail** dédiée, contact@franchissementdeseine91.fr, permettait d'interroger le Département sur le projet ou sur le déroulé de la concertation. La garante pouvait également être contactée par mail.
- Le **dossier de concertation** était téléchargeable sur le site de la concertation. Il était également consultable dans chacune des 26 communes du périmètre de la concertation, dans les quatre agglomérations concernées et au Département du Val-de-Marne.



- Une **exposition permanente** de 7 panneaux a été mise en place pendant toute la durée de la concertation dans les trois communes directement concernées par le projet (Montgeron, Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons) ainsi qu'à Villeneuve-Saint-Georges. Il a été proposé aux autres communes qui le souhaitaient de recevoir cette exposition de manière ponctuelle. 8 communes ont bénéficié du passage de cette exposition itinérante pendant environ une semaine. Les panneaux d'exposition pouvaient également être consultés sur le site Internet.



- Un **film** de présentation du contexte et du projet a été réalisé. Diffusé au début de chacune des réunions publiques, il pouvait également être visionné à partir de la page d'accueil du site Internet.
- Un **dépliant d'information** (A4 plié) présentant une synthèse du projet a été mis à la disposition des participants des différents événements.



2.3 Dispositif de participation et de recueil des avis du public

- **Les réunions publiques :**

Les réunions publiques sont à la fois un lieu d'information et d'échanges sur le projet. D'une durée de 2h15 à 3h, elles se déroulaient de la manière suivante :

- Accueil par le maire
- Présentation du projet par le maître d'ouvrage, avec en support, un film permettant d'expliquer le contexte et les études réalisées
- Temps d'échange avec la salle, d'une durée d'une heure et demie au minimum pour chaque réunion

5 réunions publiques ont été organisées pendant la concertation :

- Le 23 mai 2019, à l'Espace Cocteau à Villeneuve-Saint-Georges
- Le 4 juin 2019, au cinéma « le Cyrano » à Montgeron
- Le 17 juin 2019, à la salle des fêtes Pierre Martin à Villeneuve-le-Roi
- Le 20 juin 2019, à l'Espace René l'Helguen à Athis-Mons
- Le 24 juin 2019, à la Salle Daniel Fery à Vigneux-sur-Seine



- **Les ateliers thématiques :**

Les ateliers thématiques permettent de faire participer le public sur des thématiques ciblées. Grâce à un travail en petits groupes, ils facilitent l'expression des usagers du territoire. Pour faciliter l'organisation logistique, l'inscription préalable était recommandée. Les ateliers restaient cependant accessibles à tous.

4 ateliers thématiques ont été organisés :

- **Atelier « Alternatives »** : lundi 3 juin à 19h30 à Athis-Mons (Espace René L'Helguen). Cet atelier était destiné à expliquer les hypothèses alternatives déjà étudiées et à recueillir les projets alternatifs à celui soumis à la concertation
- **Atelier « Voisins »** : mardi 11 juin à 19 h 30 à Athis-Mons (Espace René L'Helguen). Dédié aux riverains des deux berges de la Seine, cet atelier s'est concentré sur les conditions d'insertion du projet dans son environnement immédiat
- **Atelier « Traverser la Seine autrement »** : lundi 1er juillet à 20 h à Montgeron (Salle George Sand – 2 avenue de la République). Comment franchir la Seine : à pied, en vélo, en trottinettes, en gyroroue, en voiture, en transports en commun ou bien avec les véhicules du futur (véhicules autonomes par exemple) ? Sur quels parcours, dans quelles conditions optimales pour les usagers comme pour les riverains ?
- **Atelier « Mon parcours »** : le 4 juillet à 20 h à Yerres (Salle de la Grange aux bois - Parc Caillebotte – 10 rue de Concy). Cet atelier était consacré aux futurs parcours de tous les usagers qui doivent franchir la Seine pour se rendre au travail, pour faire des démarches ou des courses, pour se promener ou se divertir...



- **Les balades :**

Les balades permettent d'échanger sur le projet au plus près du terrain. Dans un souci d'organisation et de sécurité, la participation était soumise à une inscription préalable sur le site de la concertation.

3 balades ont eu lieu pendant la concertation :

- Une balade pédestre en rive gauche, à Athis-Mons, le samedi 25 mai après-midi
- Une balade pédestre en rive droite, à Vigneux-sur-Seine le samedi 15 juin matin
- Une balade à vélo, sur les deux rives, le samedi 15 juin après-midi



- **Des débats mobiles :**

Afin d'aller à la rencontre des habitants du territoire, des débats mobiles ont été organisés en différents lieux :

- Mercredi 29 mai matin : marché de Montgeron
- Jeudi 6 juin matin : marché de Valenton
- Samedi 8 juin matin : marché d'Epinais-sous-Sénart
- Mercredi 12 juin en fin de journée : gare de Juvisy-sur-Orge
- Jeudi 13 juin matin et midi : bus 191-100 et guichet unique d'Orly
- Vendredi 14 juin en fin de matinée : centre commercial à Villeneuve-le-Roi
- Samedi 15 juin matin : centre commercial à Draveil
- Mercredi 19 juin matin : gare et marché de Yerres
- Mercredi 19 juin en fin de journée : gare d'Athis-Mons
- Mercredi 26 juin matin : gare et commerces de Brunoy
- Samedi 29 juin en fin de matinée : centre commercial à Athis-Mons
- Vendredi 5 juillet matin : gare de Montgeron

Ces débats ont permis d'une part d'informer la population de la tenue de la concertation et d'autre part de recueillir les avis de personnes qui n'auraient pas nécessairement contribué de leur propre initiative.

Outre ces événements à caractère événementiel, diverses possibilités étaient offertes à ceux qui souhaitaient contribuer :

- **Contributions libres sur le site :** il était possible de déposer des contributions libres, en s'identifiant ou de manière anonyme, pendant toute la durée de la concertation
- **Questionnaires :** un questionnaire pouvait être rempli en ligne, ou sur des formulaires papier, de manière anonyme ou non. Les questions posées étaient les suivantes :

Pensez-vous qu'un nouveau franchissement sur la Seine entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons améliorerait vos possibilités de déplacement ?

OUI

NON

NSP

Quels sont les modes de transport à privilégier sur cette liaison (classez les propositions de 1 à 4, de celle qui vous paraît la plus importante à la moins importante)

- La circulation des piétons
- La circulation des automobiles et des deux-roues motorisées
- La circulation des vélos
- La circulation des transports en commun

D'après vous, quels sont les points qui doivent être traités particulièrement par les concepteurs de ce projet ?

- **Cahiers d'acteurs** : il était proposé à tous ceux qui souhaitaient apporter une contribution argumentée et illustrée de déposer un cahier d'acteur. Les courriers ou cahiers d'acteurs transmis au Département pendant la concertation ont été mis en ligne sur le site Internet.
- **Registres papier dans toutes les communes** : des registres papier ont été mis à disposition du public dans chacune des 26 communes du périmètre, dans les 4 intercommunalités concernées et au Département du Val-de-Marne.

3 Les données chiffrées de la concertation

3.1 Fréquentation des événements de la concertation

- **Réunions publiques – 750 personnes environ**
 - Villeneuve-Saint-Georges : 50 personnes environ
 - Montgeron : 130 personnes environ
 - Villeneuve-le-Roi : 90 personnes environ
 - Athis-Mons : 300 personnes environ
 - Vigneux-sur-Seine : 180 personnes



- **Ateliers – 94 personnes**

- Atelier « Alternatives » : 29 personnes
- Atelier « Voisins » : 32 personnes
- Atelier « Traverser la Seine autrement » : 21 personnes
- Atelier « Mon parcours » : 12 personnes



- **Balades – 70 personnes environ**

- Balade pédestre rive gauche : 50 personnes environ
- Balade pédestre rive droite : 10 personnes
- Balade à vélo deux rives : 10 personnes

- **Débats mobiles – 621 personnes (488 questionnaires complétés)**

- Mercredi 29 mai matin : marché de Montgeron :
51 personnes (51 questionnaires complétés)
- Jeudi 6 juin matin : marché de Valenton
105 personnes (64 questionnaires complétés)
- Samedi 8 juin matin : marché d'Épinay-sous-Sénart
60 personnes (31 questionnaires complétés)
- Mercredi 12 juin en fin de journée : gare de Juvisy-sur-Orge
33 personnes (30 questionnaires complétés)
- Jeudi 13 juin matin et midi : bus 191-100 et guichet unique d'Orly
37 personnes (37 questionnaires complétés)
- Vendredi 14 juin en fin de matinée : centre commercial à
Villeneuve-le-Roi
64 personnes (62 questionnaires complétés)
- Samedi 15 juin matin : centre commercial à Draveil
46 personnes (28 questionnaires complétés)
- Mercredi 19 juin matin : gare et marché de Yerres
32 personnes (32 questionnaires complétés)
- Mercredi 19 juin en fin de journée : gare d'Athis-Mons
46 personnes (25 questionnaires complétés)
- Mercredi 26 juin matin : gare et commerces de Brunoy
56 personnes (51 questionnaires complétés)
- Samedi 29 juin en fin de matinée : centre commercial à Athis-



Mons

14 personnes (7 questionnaires complétés)

- Vendredi 5 juillet matin : gare de Montgeron
27 personnes (20 questionnaires complétés)

3.2 Contributions du public

- **Contributions libres sur le site Internet**

367 contributions libres ont été recueillies sur le site du projet, dont 177 anonymes, avec la répartition suivante par commune :

| | |
|--------------------------|-------------------|
| Ablon-sur-Seine | 4 contributions |
| Athis-Mons | 154 contributions |
| Boussy-Saint-Antoine | 5 contributions |
| Brunoy | 20 contributions |
| Chilly-Mazarin | 1 contribution |
| Crosne | 6 contributions |
| Draveil | 30 contributions |
| Epinay-sous-Sénart | 9 contributions |
| Juvisy-sur-Orge | 15 contributions |
| Limeil-Brévannes | 2 contributions |
| Montgeron | 28 contributions |
| Morangis | 0 contribution |
| Orly | 1 contribution |
| Paray-Vieille-Poste | 3 contributions |
| Quincy-sous-Sénart | 2 contributions |
| Rungis | 1 contribution |
| Savigny-sur-Orge | 6 contributions |
| Thiais | 1 contribution |
| Valenton | 1 contribution |
| Vigneux-sur-Seine | 33 contributions |
| Villecresnes | 1 contribution |
| Villeneuve-le-Roi | 6 contributions |
| Villeneuve-Saint-Georges | 3 contributions |
| Viry-Chatillon | 1 contribution |
| Wissous | 1 contribution |
| Yerres | 12 contributions |
| - | 21 contributions |

- **Questionnaires en ligne et papier**

Analyse quantitative

899 questionnaires en ligne ont été complétés (601 anonymement), dont 438 uniquement pour les débats mobiles (386 anonymement). 37 questionnaires papier ont été complétés et remis lors des réunions publiques, balades ou ateliers (5 anonymement).

La répartition des questionnaires par commune est retranscrite dans le tableau ci-dessous (pour les questionnaires dont la commune est renseignée) :

| COMMUNE | Nombre de questionnaires | Dont débats mobiles | Nombre de questionnaires en ligne | Nombre de questionnaires papier |
|--------------------------|--------------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Ablon-sur-Seine | 9 | 4 | 5 | 0 |
| Athis-Mons | 179 | 30 | 125 | 24 |
| Boussy-Saint-Antoine | 7 | 4 | 3 | 0 |
| Brunoy | 58 | 28 | 30 | 0 |
| Chilly-Mazarin | 5 | 0 | 5 | 0 |
| Crosne | 14 | 4 | 7 | 3 |
| Draveil | 72 | 29 | 41 | 2 |
| Epinay-sous-Sénart | 34 | 30 | 4 | 0 |
| Juvisy-sur-Orge | 24 | 11 | 13 | 0 |
| Limeil-Brévannes | 8 | 6 | 2 | 0 |
| Montgeron | 68 | 44 | 23 | 1 |
| Morangis | 4 | 1 | 3 | 0 |
| Orly | 2 | 0 | 2 | 0 |
| Paray-Vieille-Poste | 9 | 1 | 7 | 1 |
| Quincy-sous-Sénart | 7 | 5 | 2 | 0 |
| Rungis | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Savigny-sur-Orge | 18 | 5 | 13 | 0 |
| Thiais | 3 | 0 | 3 | 0 |
| Valenton | 39 | 39 | 0 | 0 |
| Vigneux-sur-Seine | 48 | 10 | 38 | 0 |
| Villecresnes | 4 | 1 | 3 | 0 |
| Villeneuve-le-Roi | 22 | 14 | 8 | 0 |
| Villeneuve-Saint-Georges | 19 | 11 | 8 | 0 |
| Viry-Châtillon | 9 | 8 | 1 | 0 |
| Wissous | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Yerres | 48 | 28 | 18 | 2 |
| Commune non renseignée | 226 | 125 | 97 | 4 |
| TOTAL | 936 | 438 | 461 | 37 |

Analyse qualitative

Aux 3 questions posées, les réponses apportées ont produit les résultats suivants :

Question 1 : Pensez-vous qu'un nouveau franchissement sur la Seine entre Vigneux et Athis améliorerait vos possibilités de déplacement ?

- 621 personnes ont répondu OUI, soit 66,35 %
- 261 personnes ont répondu NON, soit 27,88 %
- 54 personnes ont répondu NSP, soit 5,77 %

Question 2 : Quels sont les modes de transport à privilégier sur cette liaison du plus important au moins important : la circulation des piétons ; la circulation des automobiles et des deux-roues motorisées ; la circulation des vélos ; la circulation des transports en commun ?

| | 1er mode de transport à privilégier sur cette liaison. | 2ème mode de transport à privilégier sur cette liaison. | 3ème mode de transport à privilégier sur cette liaison. | 4ème mode de transport à privilégier sur cette liaison. |
|----------|---|--|--|--|
| 1 | Transports en commun 271 28,95% | Vélos 232 24,79% | Vélos 248 26,50% | Voitures 245 26,18% |
| 2 | Voitures 241 25,75% | Transports en commun 208 22,22% | Piétons 201 21,47% | Piétons 234 25,00% |
| 3 | Piétons 120 12,82% | Piétons 170 18,16% | Transports en commun 160 17,09% | Vélos 149 15,92% |
| 4 | Vélos 99 10,58% | Voitures 118 12,61% | Voitures 114 12,18% | Transports en commun 90 9,62% |
| * | NSP 205 21,9% | NSP 208 22,22% | NSP 213 22,76% | NSP 218 23,29% |

La ligne NSP correspond aux questionnaires n'ayant pas recueilli de réponse à cette question n°2.

Par ailleurs, dans le cadre des réponses sur les questionnaires papier, certains contributeurs n'ont pas classé l'ensemble des 4 modes demandés, ce qui explique les écarts entre chaque classement.

Question 3 : D'après vous, quels sont les points qui doivent être traités particulièrement par les concepteurs de ce projet ?

Sur les 936 questionnaires, seuls 471 contributeurs ont apporté une réponse, dont 102 n'ont proposé aucun point particulier à traiter. Par conséquent le nombre de contributions pour la question n°3 s'élève à 369, soit 39,42 % des participants.

Les thèmes abordés sont :

- L'environnement et les nuisances pour 141 contributions
- Les conditions de circulation pour 133 contributions
- L'avis sur le projet pour 98 contributions
- Les transports en commun pour 64 contributions
- Les modes de franchissement pour 25 contributions
- Les modes doux pour 24 contributions
- Les conditions économiques pour 22 contributions

- **Cahiers d'acteurs des particuliers**

Au cours de la concertation, la possibilité a été ouverte aux particuliers de déposer un cahier d'acteurs.

11 cahiers d'acteurs ont ainsi été transmis au Département. Ils sont joints en annexe à ce bilan.

- **Registres dans les mairies et intercommunalités**

30 contributions ont été recueillies dans les 31 registres mis à disposition du public

| COMMUNE / EPCI | CONTRIBUTIONS REGISTRES |
|----------------------|-------------------------|
| Ablon-sur-Seine | 0 |
| Athis-Mons | 7 |
| Boussy-Saint-Antoine | 0 |
| Brunoy | 0 |
| Chilly-Mazarin | 1 |
| Crosne | 1 |
| Draveil | 4 |
| Epinay-sous-Sénart | 0 |
| Juvisy-sur-Orge | 0 |
| Limeil-Brévannes | 0 |
| Montgeron | 4 |
| Morangis | 0 |
| Orly | 0 |
| Paray-Vieille-Poste | 0 |
| Quincy-sous-Sénart | 0 |
| Rungis | 0 |
| Savigny-sur-Orge | 1 |
| Thiais | 0 |
| Valenton | 0 |
| Vigneux-sur-Seine | 11 |
| Villecresnes | 0 |
| Villeneuve-le-Roi | 0 |

3.3 Les contributions institutionnelles

- **Communes et agglomérations**

Six communes ont délibéré sur le projet (1 contre et 5 pour) :

- **Athis-Mons** a adopté à l'unanimité une motion défavorable au projet lors de son Conseil municipal du 19 juin 2019. Cette motion a été intégrée au cahier d'acteur de la commune
- **Montgeron** a adopté un cahier d'acteur favorable du projet en Conseil municipal du 26 juin 2019
- **Villeneuve-le-Roi** a déposé un cahier d'acteur incluant un vœu adopté à l'unanimité des votants lors du Conseil municipal du 27 juin 2019. La commune a proposé aux habitants une pétition en faveur d'un nouveau franchissement. 500 personnes ont signé la pétition
- **Crosne** a approuvé à l'unanimité des votants un cahier d'acteur favorable au projet en Conseil municipal du 25 juin 2019
- **Yerres** a approuvé en Conseil municipal du 3 juillet 2019 un cahier d'acteur en faveur du projet
- **Valenton** a adopté à l'unanimité une délibération favorable au projet en Conseil municipal du 27 juin 2019

La commune de **Vigneux-sur-Seine** a transmis un cahier d'acteur favorable au projet et le maire de **Brunoy** a envoyé un courrier.

La **Communauté d'agglomération Val d'Yerres-Val de Seine** a approuvé un cahier d'acteur favorable au projet lors de son Conseil communautaire du 27 juin 2019.

- **Contributions institutionnelles**

Des contributions sous forme de cahiers d'acteurs ont été remises par :

- La CCI Paris – Ile de France
- ADP
- La Fédération Nationale du Transport Routier
- Ile-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports

Ces contributions sont toutes favorables au projet.

- **Associations et collectifs**

Un certain nombre d'associations se sont exprimées dans des cahiers d'acteurs, lors des réunions publiques ou en contribuant sur le site Internet du projet :

- L'Association Un Pont pour l'Avenir, SADUR (Association des Usagers du RER D) et l'Association des Commerçants de Yerres se sont prononcées en faveur du projet
- Certaines associations se sont exprimées en faveur d'un franchissement différent de celui présenté : le groupement FCDE (Fédération pour les Circulations Douces en Essonne) – Elan Savigny Environnement – Circule (Comité des Usagers du RER C en Essonne), le Collectif Nord-Est Essonne en Transition ainsi que l'Association Le Menhir Brunoy Ecologie
- D'autres associations ont fait part de leur désaccord avec le projet : l'Amicale du jardin Paul Jovet, Athis-Pont NON, l'Association Athis-Mons Aval – Habitat Fluvial, Citoyen en Seine, Montgeron-Environnement, RENARD (Rassemblement pour l'Etude de la Nature et l'Aménagement du Territoire) et les Amis du Coteau des Vignes

- **Elus**

Des élus et des groupes d'élus se sont prononcés sur le projet par des courriers ou des cahiers d'acteurs,

- favorablement pour certains :
 - Daphné Ract-Madoux, Conseillère municipale de Yerres
 - Nicolas Dupont-Aignan, Député de l'Essonne et Conseiller municipal de Yerres
- défavorablement pour d'autres :
 - Jean-Jacques Grousseau et Patrice Sac, Conseillers municipaux d'Athis-Mons
 - groupes Europe Ecologie Les Verts du Val d'Yerres Val de Seine et de l'Essonne
 - groupe Alternative Ecologiste et Sociale au Conseil régional d'Ile-de-France
 - Robin Reda, Député de l'Essonne et Conseiller municipal de Juvisy-sur-Orge

Par ailleurs, de nombreux élus ou anciens élus se sont exprimés lors de réunions publiques :

En faveur du projet (avec éventuellement certains points d'attention) :

- Le Département du Val-de-Marne a mandaté Ibrahima Traoré, Conseiller départemental du Val-de-Marne délégué aux infrastructures routières et aux mobilités, pour apporter son soutien au projet lors des réunions publiques de Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi

et Athis-Mons ; Daniel Guerin, vice-président du Conseil départemental et conseiller départemental du canton d'Orly s'est également exprimé en faveur du projet lors de la réunion publique de Villeneuve-le-Roi

- Des élus de Villeneuve-Saint-Georges : Sylvie Altman, maire ; Guillaume Poiret, maire-adjoint ; Philippe Gaudin, conseiller municipal
- Des élus de Villeneuve-le-Roi : Didier Gonzales, maire ; Jean-Marie Simon et Sandrine Ledieu, maires-adjoints
- Le maire de Crosne, Mickaël Damiati
- Le maire de Montgeron, Sylvie Carillon
- Le maire de Vigneux-sur-Seine, Thomas Chazal
- Des élus de Yerres : Olivier Clodong, maire ; Daphné Ract-Madoux, conseillère municipale
- L'ancien président du Conseil général de l'Essonne, Michel Berson, qui a rappelé le contexte et l'historique du projet

Contre le projet tel qu'il est présenté :

- Des élus d'Athis-Mons : Christine Rodier, maire et conseillère départementale ; Thierry Sapena, maire-adjoint ; Patrice Sac et Jean-Jacques Grousseau, conseillers municipaux
- Le maire de Draveil et conseiller départemental, Georges Tron
- Le conseiller régional du groupe Alternative Ecologiste et Sociale, François Damerval
- L'ancien élu EELV et ancien administrateur du STIF, Jacques Picard

Certains élus ont souhaité aborder des thématiques particulières ou obtenir des précisions :

- L'engorgement de la N7 (Pascal Petetin, maire-adjoint d'Athis Mons)
- L'impact du projet sur la N6 (Bruno Gallier, maire de Brunoy)
- La vocation de l'ouvrage et son impact en rive gauche (Eric Grillon, maire d'Ablon-sur-Seine et Jean-Bernard Paul, maire-adjoint)

4 Les thématiques abordées

Cette partie présente les principales thématiques abordées dans les contributions libres et les cahiers d'acteurs.

4.1 Déroulé de la concertation

- **Remerciements pour l'organisation des débats et pour le recours à une garante**

Plusieurs messages ont salué l'organisation de la concertation et le recours à une garante :

« Merci avant tout pour le travail effectué sur cette concertation publique. » (116)

« nous saluons (...) la concertation publique qui a été souhaitée par le département ; cette concertation, sous l'égide de la CNDP, permet l'expression publique » (cahier d'acteur APN)

- **Satisfaction concernant les modalités de la concertation et la qualité des échanges**

Les modalités de la concertation ont permis la tenue d'échanges parfois tendus mais de qualité, ce qui a été relevé dans certaines contributions :

« La concertation aurait pu donner lieu à ce duel sans issue. Il en fut tout autrement. Si les débats ont pu parfois être passionnés, ils ont aussi fait émerger des consensus. » (367)

« les diverses modalités d'échanges proposées (réunions, balades, ateliers) sont intéressantes. C'est une démarche innovante qu'il faut saluer » (cahier d'acteur Montgeron Environnement)

- **Un périmètre de concertation qui interroge**

Le périmètre de la concertation n'a pas toujours été compris.

Ainsi, les Athégiens ont craint que leur voix ne soit pas entendue compte tenu de l'ampleur du périmètre :

« Le nombre de communes incluses dans le périmètre est inadapté et ne permettra pas un rendu totalement objectif. » (cahier d'acteur Athis-Mons)

« Il est très facile de recueillir l'avis d'habitants vivant à plusieurs kilomètres de l'ouvrage mais ces derniers n'en subiront jamais les conséquences et encore moins les désagréments. C'est pourquoi considérer que l'avis des habitants d'Athis et de Vigneux vaut autant que les habitants des communes alentour n'est pas une preuve de considération des habitants. » (358)

Certaines contributions mentionnent que seules deux communes sont directement concernées, semblant ainsi ignorer que la liaison se poursuit jusqu'à Montgeron :

« La forme adoptée est aussi très surprenante : 24 communes dont seulement 2 impactées et seulement 1 de façon négative. Cela ne semble pas objectif. » (335)

Par ailleurs, un habitant de Massy regrette que sa commune n'ait pas été intégrée au périmètre :

« Habitant Massy je ne comprends pas pourquoi ma ville est exclue du périmètre de concertation. En effet, ce franchissement de la Seine permettrait de rejoindre non seulement les zones d'emploi d'Orly mais aussi celles de Massy, pôle économique de l'Essonne et pôle de transports en communs particulièrement riche (bus en site propre, RER B et C, TGV, bus toutes destinations) qui est une des portes d'accès principales au Plateau Paris Saclay en plein développement. » (368)

- **Sincérité de la démarche et de la présentation mise en doute**

Certaines contributions mettent en doute la démarche du Département, à la fois dans sa sincérité à ouvrir la question de l'opportunité du projet à la concertation :

« Vous vous engagez déjà à la poursuite du projet selon les dires de vos responsables techniques, en réalisant les études techniques et environnementales (3-4 ans), avant même d'avoir attendu la fin de la concertation. Votre décision semble déjà prise...» (cahier d'acteur Renaud Garbe)

« Aucune véritable décision ne peut sortir de cette concertation. Celle-ci sert à donner une illusion de démocratie et permettre l'acceptation sociale d'un projet dégradant l'environnement ainsi que la valeur des biens immobiliers locaux. » (361)

Et dans la manière de présenter le projet :

« la communication sur l'ouvrage a été très orientée » (cahier d'acteurs Mme Josselin)

« votre dossier pré-argumente furieusement en faveur de cet axe (au détriment d'une neutralité bienveillante avec des arguments pour et contre !)» (29)

« sur les panneaux démontables dans la salle, on nous montre la réalisation réussie du pont Schumann à Lyon, qui n'a rien à voir avec le projet du département et de la région! C'est de la désinformation volontaire. » (242)

- **Des partisans du projet qui se sont mobilisés moins activement que les opposants**

Les opposants se sont massivement mobilisés à la fois pour déposer des contributions libres et pour participer aux événements de la concertation (réunions publiques, ateliers, balades).

« Je continue de m'interroger car en 2 réunions dans les 2 seules villes concernées je n'ai pas encore entendu un seul argument de la part des pro ponts... » (279)

A l'inverse, les personnes interrogées au cours des débats mobiles ont majoritairement exprimé leur adhésion au projet. Ces personnes n'auraient, pour bon nombre d'entre elles, pas spontanément participé à la concertation.

4.2 Les éléments présentés

- **Compréhension parfois difficile du projet du fait d'une concertation volontairement très en amont, posant la question de l'opportunité et des usages futurs**

S'agissant d'une concertation organisée très en amont du projet, celle-ci visait à poser la question de l'opportunité du projet et de ses futurs usages. Un certain nombre de questions restaient donc encore très ouvertes à ce stade, ce qui a pu entraîner des incompréhensions. Certaines personnes ont ainsi eu l'impression que le Département souhaitait cacher des éléments :

« Votre plan est trop vague pour qu'on puisse donner un avis vraiment pertinent. »(231)

« aucun chiffre présentant les impact sanitaire et écologique n'a été présenté, le département prétextant des études à venir. »(320)

A l'inverse, cette réflexion menée aux prémices du projet a été vue par d'autres comme une opportunité :

« Il est (...) déstabilisant de pouvoir s'exprimer si en amont d'un tel projet. Habituellement, les populations sont consultées lorsque les projets ont été étudiés finement et sont même arrêtés en phase réglementaire d'enquête publique par exemple. Ici, le fait de n'avoir pas de projet concret permet de faire des propositions et d'avancer des idées auxquelles le CD91 n'aurait pas pensé. » (Cahier d'acteur Daphné Ract-Madoux)

- **Des discussions autour des études réalisées**

L'objectif principal du projet étant l'amélioration des conditions de circulation, sa justification repose en grande partie sur les études de trafic qui ont été réalisées.

Ces dernières, mises en ligne sur le site de la concertation, ont donné lieu à de nombreuses discussions, portant à la fois sur le manque de précisions :

« Des constats pas si partagés que ça entre les athégiens et les représentants du département, notamment sur les volumes de circulations qui auraient décidé du projet. L'intervention du technicien en charge m'a semblé très vague et ses allusions aux chiffres de la DRIRE totalement insuffisantes pour nous convaincre. »(246)

« Il faudrait une traçabilité des hypothèses aux résultats » (cahier d'acteur René Gasquet)

Sur l'absence de prise en compte du trafic induit :

« toute amélioration de l'offre de transport entraîne une réaction de la demande de trafic. Ce phénomène d'induction de trafic permet d'expliquer que l'augmentation de capacité d'une infrastructure de transport – par exemple d'une route – ne diminue pas la congestion de celle-ci, puisqu'elle attire de nouveaux usagers qui s'en étaient détournés du fait de l'encombrement. La

métaphore de l'« appel d'air » est parfois utilisée pour désigner le trafic induit. »<http://www.breves-de-maths.fr/creer-de-nouvelles-routes-peut-generer-davantage-dembouteillages/> »(168)

« Les habitants des communes avoisinantes ne réalisent pas à quel point la construction du viaduc routier sur le tracé envisagé, loin de désengorger leur propre secteur, constituerait un appel d'air pour de nombreux autres automobilistes sans compter le trafic poids-lourds qui exploserait... Ce que l'étude réalisée quant au gain de temps pour ces trajets est-ouest minore fortement » (338)

Et sur la nécessité de prendre en compte les nouvelles mobilités :

« Est-ce que les hypothèses de projection de trafic ont rigoureusement pris en compte l'avènement des nouvelles mobilités ? » (cahier d'acteur David Comby)

« Les études devront aussi tenir compte des modes de déplacement de demain qui ne seront pas forcément les mêmes qu'aujourd'hui. » (cahier d'acteur VYVS)

- **Présentation d'un seul projet et abandon des autres scénarii**

Certaines personnes regrettent qu'un seul projet ait été présenté :

« Comment croire donc qu'il n'existe qu'une seule option qui soit efficace, raisonnable, durable et innovante ? » (220)

Bien qu'un certain nombre d'éléments d'études aient été mis en ligne sur le site de la concertation, une partie des contributeurs aurait aimé avoir plus d'explications sur les motifs pour lesquels les autres scénarii étudiés ont été écartés :

« On devrait déjà avoir de vrais projets précis et une vraie explication du refus des autres projets ! » (72)

« Les autres solutions sont vite balayées par la vidéo d'introduction, et les autres endroits où positionner un franchissement également. » (319)

4.3 La vision globale du projet présenté

- **Un constat partagé concernant les difficultés**

Le constat des difficultés de franchissement de la Seine est partagé par la majorité des participants à la concertation, quelle que soit leur position par rapport au projet présenté :

« Nous partageons tous le même constat à l'heure de pointe du matin et du soir, celui de la saturation des voies routières existantes » (cahier d'acteur JJ Grousseau – P Sac)

« les habitants subissent (...) des accès saturés au réseau routier, un manque de liaisons transversales et d'accessibilité à la rive gauche de la Seine. » (cahier d'acteur Yerres)

- **La nécessité d'un nouveau franchissement**

L'insuffisance du nombre de franchissements actuel et le besoin de créer une nouvelle liaison est également un point massivement partagé :

« Les habitants des 2 rives sont unanimes, ils approuvent votre idée d'un franchissement de Seine, sur ce sujet la population est derrière vous » (347)

« Bien entendu, il faut multiplier les ponts sur la Seine dans le Grand Paris et en particulier en Essonne comme dans le Val-de-Marne » (cahier d'acteur Gérald Heulluy)

« Il est entendu que la nécessité d'une liaison venant pallier les insuffisances actuelles est partagée par l'ensemble des acteurs. » (cahier d'acteur Athis-Mons)

- **Une critique de la philosophie du projet**

De très nombreuses contributions considèrent ce projet comme issu du passé et ne répondant pas aux enjeux de mobilité du XXIème siècle :

« Qui veut encore d'un projet qui ne s'inscrit pas dans l'avenir ? » (69)

« Refus total que mon argent serve à payer une infrastructure s'inscrivant déjà dans le passé, soit un immense pont pour la voiture » (70)

« Un nouveau pont sur la Seine dédié aux voitures est un non-sens au 21ème siècle. » (104)

« Mais pourquoi perdre du temps avec un projet routier qui ne verra le jour, au mieux, que dans une quinzaine d'années, (voir plus si recours etc.) alors qu'aujourd'hui déjà les mobilités changent en raison des coûts et de la pollution générée par la voiture. D'ici plus de 15 ans les mobilités auront encore évolué et ce pont, nouveau-né, sera déjà dépassé de 30 ou 40 ans ! » (94)

A l'inverse, quelques contributions mettent en avant l'utilisation de cette infrastructure pour répondre aux enjeux de mobilité de demain :

« Demain, nous aurons des véhicules électriques, des véhicules à hydrogène, des véhicules à panneaux solaires, des transports en commun propres et tous ces transports passeront sur ce nouveau franchissement de Seine, contribuant ainsi à moins de pollutions environnementales. » (cahier d'acteur Un Pont pour l'Avenir)

« Ce pont (...) doit pouvoir s'inscrire dès sa mise à disposition comme un élément incontournable d'une nouvelle façon d'envisager les transports en Ile-de-France. » (cahier d'acteur Hervé Malaingre)

- **Une critique des moyens financiers engagés et des doutes sur le montant de l'opération**

Le montant estimé du projet est l'objet de nombreux commentaires. Un certain nombre d'avis mentionne un coût très élevé et susceptible de remettre en cause l'intérêt du projet :

« Si le coût ne permet pas de faire des avancées sur le plan du trafic, alors mieux vaut ne rien faire plutôt que de créer un projet qui n'aurait qu'un but électoral mais engloutira des dizaines de millions d'€ auprès des contribuables. » (226)

« Il n'est pas possible de donner un avis positif à ce projet en regard de cette petite diminution de trafic vis à vis de l'investissement annoncé très important. » (133)

D'autres avis mettent en doute l'enveloppe financière annoncée :

« Comment (...) ce viaduc avec franchissement de voies de chemin de fer, et d'un coteau sur un dénivelé de 50 mètres se terminant par un tunnel occasionnant une pente de 7% et d'une hauteur maximale côté Athis-Mons de piliers de 17 mètres peut coûter 120 millions d'euros. Auquel il faut rajouter une estimation au minima de 85 millions d'euros pour aménager les têtes de pont sur les deux rives. Impossible. » (255)

« Malheureusement, étant donné la grandeur et la complexité d'un tel ouvrage il ne fait aucun doute que son coût final pourrait être le double de celui avancé aujourd'hui ce fut le cas pour de nombreux ouvrages du même type ou d'autres par le passé et cela est systématique. » (298)

4.4 Une justification du projet qui fait débat

• Le projet et les documents de planification

Un certain nombre de contributions mentionne une incompatibilité ou une incohérence du projet présenté avec des documents de planification ou les engagements des élus :

« Si nos élus ne se contentaient pas d'un projet du siècle passé, consacré exclusivement au seul trafic et fret routiers, alors que dans le Projet de Territoire de l'agglomération, les mêmes visaient l'Excellence Environnementale. » (362)

« "Le PDUIF en vigueur, vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable à l'horizon 2020. La mise en œuvre des actions du PDUIF repose sur de nombreux acteurs dont principalement les collectivités locales. Il vise :

- une réduction de 2 % des déplacements individuels motorisés ;*
- une augmentation de 20 % de l'usage des transports collectifs et de 10 % des modes actifs.(...)"*

Il appartient au pouvoir public de mettre en oeuvre la réhabilitation et d'optimiser des réseaux existants avant de construire de nouvelle infrastructure routière et des réseaux de transports en commun et de circulation douce efficients. »(228)

« Comment vont s'articuler la compatibilité du projet de franchissement de la Seine avec le futur PCAET du Val d'Yerres Val de Seine et celui de l'EPT12 ? » (cahier d'acteur Citoyen en Seine)

• la cohérence du développement territorial en question

La problématique de l'aménagement du territoire en Ile-de-France est posée dans certaines contributions qui dénoncent un manque de vision globale :

« On a construit avant d'aménager le territoire (...). Le SDRIF repose entièrement sur une politique volontariste d'augmentation de la population (...) sans explication véritable. Aujourd'hui, l'espace urbain est déjà très dense, avec de moins en moins d'espaces verts et une saturation de toutes les infrastructures, des voies de communication et des transports en commun. » (cahier d'acteur Montgeron Environnement)

« Il existe pourtant d'autres solutions que de multiplier les flux automobiles entre les lieux d'habitations et les « bassins d'emploi »- par exemple créer des emplois près des « bassins d'habitation » au lieu de délocaliser et relocaliser en permanence »(300)

« On continue l'erreur d'implantation des villes nouvelles, il y a 60 ans, près voir trop près de Paris. Moralité, on a une agglomération immense d'environ 12 millions d'habitants sur une surface relativement petite. Aucun pays ne connaît ce genre d'urbanisation. » (328)

• Un besoin pour les acteurs économiques locaux et les salariés

L'enjeu de la création d'un nouveau franchissement de la Seine pour l'accès à l'emploi et pour le développement économique du Nord-Essonne est mis en avant par un certain nombre de contributeurs :

« En période de chômage, je ne vois comment on pourrait opposer un tel argument (il n'avait qu'à mieux choisir son lieu d'habitation) à un demandeur d'emploi qui trouve du travail à Rungis!!! La liberté de choix, dans le cadre du travail, ne concerne qu'une faible part des actifs »(145)

« Pour la CCI Paris Ile-de-France, cette nouvelle infrastructure est une absolue priorité », « Trois entrepreneurs sur quatre confient que le franchissement de la Seine représente un obstacle pour l'activité de leur entreprise » (cahier d'acteur CCI)

« Il est (...) très difficile aux entreprises d'accéder aux grands pôles économiques de la rive gauche de la Seine (Orly/Rungis, Massy...) puisque les voies de circulation, et notamment le pont de Villeneuve-Saint-Georges, sont quotidiennement saturées par le trafic. Cela restreint considérablement leurs possibilités de répondre aux demandes de la rive gauche, d'y acquérir de nouveaux marchés et entrave donc leurs capacités d'extension et de développement. » (cahier d'acteur Crosne)

- **Un ouvrage attendu par certains depuis longtemps**

De nombreuses personnes font part de leurs attentes concernant un ouvrage dont on parle depuis longtemps :

« Depuis plus de 50 ans nous attendons ce moment. J'habite près du pont de Villeneuve et plus de 2400 voitures heure aux moments de pointe passaient dans ma rue. Un nouveau plan de circulation a été créé mais cela a déplacé le problème sans le solutionner. C'est un vrai cauchemar que de vouloir passer ce pont tant pour la police qui est à Villeneuve Saint Georges et les ambulances ou les pompiers. Merci au département de l'Essonne. » (53)

« oui au pont, cessons de tergiverser et lançons enfin ces travaux tant attendus ! »(95)

« Ce projet nous fait rêver mais n'a jamais été mis en place »(152)

Cette longue attente fait douter certains de la réalisation du projet :

« ça ne se fera pas car d'autres vont être complètement contre... et on est reparti pour 30 ans !!! » (352)

- **Des avis divergents sur l'efficacité du projet**

Les avis sont assez partagés, quant à l'efficacité du projet. Certains sont persuadés de l'amélioration des conditions de circulation et d'un meilleur usage des voiries :

« Un pont, c'est une barrière qui disparaît et c'est de la liberté retrouvée. Et je ne vois pas sur quelle base certains prétendent que cette nouvelle infrastructure amènerait de la circulation supplémentaire, bien au contraire cela va fluidifier le trafic. » (58)

« Ce nouveau franchissement de la Seine est un élément incontournable de l'amélioration des conditions de circulation de tous les usagers sans systématiquement créer des nuisances ou les déplacer. » (cahier d'acteur FNTR)

« Je suis étonnée de ne pas avoir entendu parler de cette consultation par la mairie de Draveil car nous sommes considérablement impactés par cet afflux de voitures qui viennent de Montgeron, de Vigneux pour traverser la Seine par Juvisy, Villeneuve St Georges étant depuis longtemps complètement saturé. (...) Ce pont supplémentaire pourrait désengorger la D31 en haut de Draveil et la D448. » (284)

D'autres sont très réservés sur le résultat :

« Selon moi, amener un flux important de véhicules sur une voie déjà bloquée et archi bloquée ne va pas "fluidifier" la circulation »(17)

« Le syndrome est toujours le même : on crée des routes pour résorber/amoinrir le trafic de circulation routière et en fait on permet l'accroissement du trafic. »(19)

« Chacun est prêt à consentir à un temps de trajet maximal quotidien. Si le temps de trajet baisse alors automatiquement la longueur du trajet quotidien augmente afin de maximiser l'avantage économique. » (cahier d'acteur Dominique Dutoit)

- **L'impact sur la N6 et la N7**

De nombreuses contributions mentionnent les difficultés actuelles de circulation sur la N6 et la N7 et leur crainte, d'une part que ces difficultés limitent l'intérêt du projet :

« Vous prévoyez un pont mais la n7 est déjà surchargée surtout au niveau du pont d'Orly. »(6)

« Les alentours de la N7 et la N7 sont saturés aux heures de pointes. Un flux plus important de voitures ne serait que cauchemardesque pour tous les automobilistes. » (46)

Et d'autre part, que ces difficultés ne soient encore augmentées par la réalisation du projet :

« La construction d'un nouveau pont facilitant le transit à hauteur de VSG ne peut qu'attirer vers la RN6 de nouveaux flux donc nuisances (bruit, pollution par les gaz de combustion et risques (que la transformation en "boulevard urbain" ne saurait éliminer)) »(89)

« La création d'une nouvelle liaison génère toujours un trafic induit. Cela risque-t-il d'aggraver la situation sur la RD7 entre Juvisy et l'aéroport alors que la capacité devrait être réduite par la prolongation du T7, par ailleurs très utile ? » (cahier d'acteur ADP)

4.5 Des craintes concernant la nature et la localisation du projet

- **Des craintes concernant le positionnement de la liaison en rive droite**

Alors que le positionnement du projet en rive gauche est présenté de manière précise, seul le principe d'un raccordement à la N6 est défini en rive droite à ce stade de l'étude. Il en résulte pour la représentation du projet des flèches d'intention et un fuseau, ce qui a entraîné des interrogations chez certains riverains :

« Un tracé longeant le quartier de la Glacière en empruntant par la rue du Bac d'Ablon pour rejoindre le diffuseur du Valdoly impacterait fortement un quartier résidentiel pavillonnaire. Il en résulterait une dégradation de la qualité de vie du quartier (pollution, bruit, embouteillages dans le quartier), des riverains au bord du projet et une dépréciation des biens immobiliers. » (cahier d'acteur Jean-Marie Galvier)

« Je suis étonné du peu de préparation sur le débouché de cette nouvelle voie sur Montgeron. En regardant les différentes études réalisées, je découvre avec étonnement que sont utilisés; la rue Mercure ou la rue du bac d'Ablon. Ces solutions auraient un impact fort sur le quartier de la Glacière. Ce quartier a déjà subi la déviation de la N6, qui a coupé la ville en deux, isolant complètement ce quartier. » (193)

- **Un ouvrage de grande ampleur**

De nombreuses contributions mentionnent l'ampleur de l'ouvrage, regrettant que le Département ne l'indique pas plus clairement :

« Mr Durovray ne se départit jamais du terme de franchissement positif et soft mais c'est un VIADUC qu'il veut faire » (311)

« Sans a priori sur le projet de franchissement, j'ai participé le samedi 15 juin à la balade à vélo organisée par le Département. J'ai ainsi pris la mesure de l'ouvrage qui est projeté:- hauteur de l'ouvrage jusqu'à 18 mètres : c'est plutôt un viaduc qu'un pont de liaison » (337)

La pente de l'ouvrage est identifiée par certains comme un frein à l'usage et un générateur de pollution supplémentaire :

« le projet présenté par le Département semble être clairement un viaduc lors du franchissement des voies ferrées du RER C et de la Seine. Notre sentiment : Les vélos et encore moins les piétons

n'auraient aucun plaisir voire même aucun intérêt à emprunter ce type d'ouvrage rectiligne et venteux. Ou alors en descente uniquement ! (estimée de 5 à 7% par endroit). » (278)

« Un gros problème de pollution viendrait des véhicules montant la pente de 7% aggravé par les embouteillages ou les moteurs seraient soumis à des efforts d'accélération en sur-régime. » (326)

- **La problématique des poids lourds**

De nombreux contributeurs émettent des craintes sur le nombre de poids lourds qui seraient amenés à passer sur l'ouvrage, en mentionnant l'éventuel trafic supplémentaire lié d'une part au projet Haropa à Vigneux-sur-Seine et d'autre part à l'abandon annoncé des trains entre Perpignan et Rungis :

« Tout porte à croire que de très nombreux poids-lourds pourraient emprunter ce pont tout neuf reliant zones commerciales, plateformes logistiques et potentiellement un port autonome. » (cahier d'acteur Athis-Pont Non)

« Il est clair que le pont / viaduc est fait pour recevoir le trafic des camions qui sera augmenté du fait de la suppression de la ligne SNCF qui desservait Rungis. » (cahier d'acteur Geneviève Delsol)

La problématique de régulation des poids lourds est identifiée au-delà du projet de franchissement en discussion :

« La ville sollicite l'extension de la zone d'aménagement de la N6 en boulevard urbain de Brunoy à Montgeron pour assurer une totale régulation des poids lourds à l'échelle de la desserte locale et départementale. » (cahier d'acteur Montgeron)

- **Des inquiétudes suite à l'étude sur l'entretien des ponts**

Suite à l'effondrement du viaduc de Gênes durant l'été 2018, un rapport a été rendu sur l'état des ponts en France. La publication de ce rapport pendant la phase de concertation a donné lieu à des contributions :

« [ce pont] aggraverait la problématique du coût de maintenance des ponts, à laquelle l'Etat et les collectivités territoriales sont actuellement confrontés » (295)

4.6 Une demande forte : l'amélioration des transports en commun et des modes doux ainsi que le développement des solutions alternatives

- **Des attentes concernant l'amélioration des transports en commun et des aménagements cyclables**

De nombreuses contributions appellent à une amélioration des réseaux TC et modes doux, ce qui permettrait de diminuer la part modale de la voiture et donc la congestion routière :

« L'aménagement cyclable doit être prioritaire et doit être repensé et aboutir à de vrais aménagements dans les villes concernées, afin d'offrir les infrastructures sécurisées qui mènent à un accroissement de l'usage du vélo et la diminution du trafic automobile. »(75)

« La solution la plus rapide à mettre en place et la plus écologique est la mise en place de transports en commun efficaces (1 véhicule transportant plusieurs personnes, différentes lignes, fréquence suffisante). » (97)

« Faites plutôt quelque chose au niveau de l'efficacité des transports : ligne C lamentable, très peu de bus à Athis et fréquence faible, rien à Villeneuve le roi et Ablon ! Alors développez plutôt des lignes de transport propre écologiquement, plus fréquentes et réservez ou faites des couloirs seulement pour ces modes de transport. » (238)

- **Une incompréhension suite au retard de la prolongation de T7 et le souhait que les lignes du Grand Paris se prolongent à l'Est**

Nombreux sont les contributeurs qui ne comprennent pas pourquoi la prolongation de T7 à Juvisy n'est pas réalisée :

« il faut développer la liaison entre la gare de Juvisy et les zones d'emploi (Orly, Rungis, ...) par les bus et tramways comme le T7 (pourquoi est-il arrêté ???). » (260)

« le projet du Tram est programmé depuis 2000 pour finaliser le Grand Pôle Intermodal de Juvisy, et il est bloqué par les élus de Juvisy ? » (269)

« Pourquoi a-t-on stoppé le tram 7 ? Pourquoi ne fait-on pas la prolongation jusqu'à Juvisy ? » (294)

En complément de la prolongation du T7, une extension des lignes du Grand Paris vers l'est du territoire est attendue :

« Transports en commun transversaux est / ouest rapides > prolongation L 14 ou L 18 » (344)

« Entraîner les élus des deux départements (comme a su le faire le 94 avec Orbital) vers la seule vraie solution : La descente d'une branche de la ligne 18 vers le Val d'Yerres » (355)

- **Un besoin de créer des parkings de rabattement à proximité des gares**

De nombreuses contributions pointent du doigt l'insuffisance des stationnements à proximité des gares, ce qui constitue un frein à l'utilisation des transports en commun :

« Les RER ou le Tramway T7 ne comportent aucune zone de stationnement digne de la population de la zone et de la région, en nombre de places ou en tarifs. » (cahier d'acteur AAAF)

« développement des parkings sécurisés (VL + vélos) à proximité des gares en grande et très grande banlieue » (343)

« Une incitation aux habitants de laisser leur voiture pour les déplacements quotidien lié au travail à la maison et prendre les transports en commun. Ceci nécessite des parkings gratuits et suffisamment grands et une plus grande offre des transports en commun. » (293)

- **Une forte demande d'un ouvrage réservé aux TC et aux modes doux**

La création d'un ouvrage réservé aux transports en commun et aux modes doux est une solution qui pourrait remporter l'adhésion d'une large population.

« Un pont entre Vigneux et Athis n'aurait un sens que dans la mesure où il serait uniquement dédié aux transports en commun et aux circulations douces (vélo, piétons). » (8)

« La réalisation d'un franchissement dédié aux transports collectifs et aux modes actifs est une excellente occasion de donner un signe fort aux nord-essonniens en leur montrant qu'il est possible de se déplacer autrement qu'en voiture particulière. » (cahier d'acteur FCDE – ELAN – Circule)

Un certain nombre de personnes plaide pour un ouvrage de rive à rive :

« Le projet d'un pont multimodal de la berge de la Seine en face la gare d'Athis-Mons et la berge côté Vigneux semble indispensable comme cela existait avant 1942. » (340)

« peut être qu'un pont réservé "transport en commun " de rive à rive suffirait alors. » (366)

D'autres pourraient envisager un ouvrage TC et modes doux sur le tracé envisagé par le Département :

« On pourrait envisager la construction d'un Tramway sur le tracé proposé, de même philosophie qu'Orbival. Certes l'infrastructure serait un point douloureux pour les riverains d'Athis-Mons, mais cela aurait un sens en termes de mobilités vertes, en termes de réduction des bouchons et d'émission de GES, et offrirait des services pour les habitants des 2 rives. Ce serait le pont de l'acceptation. » (cahier d'acteur M Josselin – F Witkowski)

- **La nécessité d'une liaison de berge à berge pour les cycles et les piétons, en correspondance avec les RER C et D**

La demande de création d'une liaison de berge à berge, permettant une liaison entre les gares de Vigneux-sur-Seine et d'Athis-Mons emporte une forte adhésion :

« Les dysfonctionnements sur les lignes de RER sont légions et [une interconnexion entre les gares de Vigneux et d'Athis] permettrait de donner plus de choix pour les habitants des deux rives. » (cahier d'acteur Daphné Ract-Madoux)

« La passerelle avec accès handicapé et vélo pour joindre les gares de Vigneux et Athis-Mons semble être une des pistes à étudier. » (272)

« On pourrait également construire une passerelle pour piéton et vélo au niveau de la gare d'Athis-Mons ce qui rapprocherait les 2 gares de Vigneux (RER D) et d'Athis-mons (RER C) pour un parcours de 5 à 10 min à pieds. » (224)

- **Une volonté de promouvoir des solutions alternatives**

Un certain nombre de contributions mentionne des solutions alternatives permettant la diminution de l'usage de la voiture : covoiturage, télétravail, lissage des heures de pointe...

« il faudrait également penser à négocier avec les entreprises et les administrations à décaler les heures de prises de services ou de fin de services des salariés ou fonctionnaires (en décalant d'1 heure), cela permettra de désengorger la circulation et de se rendre compte que le réseau routier est suffisant pour absorber le flux de voiture. » (102)

« Puisque le projet ne semble pas faire l'unanimité, une autre solution consisterait à réduire la quantité de véhicules franchissant les ponts de Ris, Draveil ou Villeneuve...

Comment ? En incitant au covoiturage

Comment ? en faisant payer les passages des ponts pour les véhicules avec un seul occupant... » (219)

« Le télé-travail ainsi que des pistes cyclables dignes de ce nom seront bien plus efficaces pour désengorger la circulation. » (356)

4.7 Une forte préoccupation environnementale

- **Les enjeux de pollution : un argument des partisans et des opposants du projet**

La diminution de la pollution est un objectif partagé par tous : il est utilisé à la fois par les partisans du projet

« Depuis le temps que nous attendons ce pont, c'est une bonne chose de réduire les embouteillages, ça va aussi réduire la pollution »(31)

« Nouveau franchissement de la Seine indispensable pour désengorger Villeneuve et ses abords ce qui diminuera la pollution. » (64)

Et par ceux qui s'y opposent :

« Il ne me semble pas judicieux à notre époque de privilégier l'utilisation de véhicule individuel très polluant, autant plus que le tracé de ce grand axe passe à côté d'une école élémentaire. » (86)

« La pollution automobile est donc dangereuse à Paris et ailleurs en France et tolérable pour les athégiens? » (164)

- **Un projet qui impactera des zones naturelles**

L'impact environnemental du projet présenté fait l'objet de nombreuses alertes :

« un jardin surplombé par un viaduc de 15 ou 20m de large est privé de soleil et c'est donc immédiatement un jardin mort en terme de botanique. » (cahier d'acteur Amicale du jardin Paul Jovet)

« ce projet n'est pas compatible et ne pourra être compatible avec l'environnement, les boisements des coteaux et les berges de Seine. » (cahier d'acteur Renaud Garbe)

« Le coteau des vignes est un espace naturel sensible de 20 hectares situé sur la commune d'Athis-Mons. (...) Le département contribue financièrement à valoriser et entretenir ce poumon vert local, comme il le fait pour d'autres espaces verts. Au-delà de la biodiversité et de l'absorption du CO₂ la thermographie des villes de Vigneux et d'Athis montre l'intérêt des espaces verts îlots de fraîcheur. Il est incompréhensible de les détruire et d'ajouter de la pollution par cette liaison A10_A6_N6. » (348)

- **Nuisances liées au chantier puis à l'ouvrage**

Les riverains craignent également les nuisances associées au projet, tant en phase de chantier qu'après :

« POLLUTIONS pendant la construction du VIADUC et non du PONT: passages en continu des camions pour amener le matériel et les matériaux, nuisances sonores des travaux toute la journée, poussière et émanations de produits toxiques dûs aux matériaux de construction, etc....

Une fois le VIADUC construit :

- POLLUTIONS DE TOUTES SORTES : AIR (émission de particules fines), Nuisances sonores des véhicules de toutes sortes dont voitures, bus motos, camions, ODEURS produites par les gaz d'échappements, DECHETS jetés par les fenêtres des véhicules, Eau. » (210)

« Il convient d'apporter une attention toute particulière aux pollutions sonores et aux gaz d'échappements générés par le trafic routier sur les populations riveraines et sur le centre de loisirs primaire du château de Port-Courcel, fréquenté par des enfants de 6 à 10 ans. » (cahier d'acteur Vigneux-sur-Seine)

- **Intégration visuelle**

L'impact visuel de l'ouvrage est une source d'inquiétude pour les riverains, et un point d'attention relayé par les collectivités :

« Demeurant Vigneux secteur Longueraie je suis contre car dégradation du visuel et décote probable de la valeur de nos biens.» (48)

« La nouvelle infrastructure devra s'intégrer au paysage et ne pas dénaturer l'esthétique des bords de Seine. » (cahier d'acteur Montgeron)

« Une attention accrue doit être portée sur l'impact visuel de tout ouvrage en milieu naturel et en milieu urbain. Les voies doivent être insérées dans le paysage. Afin de réduire l'impact visuel. » (cahier d'acteur Vigneux-sur-Seine)

- **Un nécessaire accompagnement des riverains**

De nombreux riverains ont exprimé leur inquiétude quant à la diminution de la valeur de leur bien immobilier :

« Nous venons d'acheter sur Athis-Mons, au-delà des désagréments, nous allons voir notre patrimoine dévalorisé par la construction d'un pont à proximité immédiate.

Il est faux de dire que nous étions au courant, aucun document public récent ne mentionnait la reprise de ce projet controversé.

Si ce projet doit se concrétiser, il devrait se faire avec un accompagnement des populations impactées directement. Il faudrait envisager des compensations sous forme d'aide financière pour faciliter le déménagement ou pour aménager des protections contre les pollutions (y compris sonore et visuelle). » (201)

« Ma maison havre de paix avec vue sur la Seine sera invendable et invivable. » (236)

Certains promoteurs du projet ont souligné l'indispensable accompagnement des riverains si le projet est réalisé :

« Au-delà d'un intérêt collectif que je comprends dépasse le débat territorial Athégien, les habitants qui seront à l'ombre du pont sont en droit de connaître (...)- l'impact immobilier sur les propriétaires dont les biens seront décotés (quelles indemnisations ?) » (161)

« Les gens qui souhaiteront s'en aller du périmètre devront être indemnisés au prix du marché avant le projet et non après publication du projet. » (cahier d'acteur Un Pont Pour l'Avenir)

« Si l'intérêt général d'un nouveau pont en Nord Essonne (...) est évident, il n'en reste pas moins que pour les habitants affectés par sa construction, cela reste un drame. (...) Le respect de la vie des personnes touchées doit donc être pris en compte de manière fondamentale au cœur du projet proposé. » (Cahier d'acteur Hervé Malaingre)

- **Impact sur la qualité et le cadre de vie**

En synthèse, l'impact du projet sur la qualité de vie des habitants du périmètre fait débat, entre ceux qui sont actuellement impactés par le manque de franchissements et qui voient dans le projet une opportunité d'amélioration :

« Les villes de Villeneuve le Roi et de Villeneuve Saint Georges sont très encombrées et les voitures utilisent des rues destinées à la desserte locale pour gagner du temps. Ainsi dans mon quartier, nous devons supporter le bruit et la pollution plus les encombrements pour passer du pont de Villeneuve au petit pont du Bouvray à Orly (secteur de la Gare des Saules). »(36)

« Ce pont nous permettrait vraiment de revivre »(151)

« Fluidifier les grands axes, c'est aussi ré-oxygéner nos cœurs de villes. » (cahier d'acteur VYVS)

Ceux qui refusent que leur cadre de vie soit dégradé :

« Je suis extrêmement inquiète par ce projet de viaduc dit multimodal qui aurait pour conséquences de dégrader fortement nos conditions d'habitat et de vie: le viaduc passerait à quelques mètres de notre maison et de l'école de nos enfants, couperait notre quartier en deux et nombre d'espaces verts ne pourraient être préservés... » (149)

« Qui voudrait voir une autoroute se construire en bas de sa fenêtre (à Vigneux) ou au-dessus de sa tête (à Athis) ! Je défie quiconque de répondre par l'affirmative ! Qui voudrait voir sa qualité de vie

fortement dégradée ? Qui voudrait voir son patrimoine, le travail d'une vie, perdre une grande partie de sa valeur ? » (51)

« L'impact de ce projet de pont serait dramatique pour les deux rives:

- pour le quartier de Mons (ses habitants et ses maisons de la fin du XIXeme)

- pour le parc naturel de Courcel, sa végétation & faune abondantes, son manoir.

Des deux côtés le projet détruira irrémédiablement des espaces encore préservés aujourd'hui. » (163)

Et ceux qui émettent des doutes :

« tout en défendant l'intérêt général, la qualité de vie des habitants d'aujourd'hui ne doit pas être sacrifiée au profit de projets longs, coûteux et dont l'impact ne permet pas de dire avec certitude qu'ils permettront aux habitants de mieux vivre » (courrier Robin Reda)

5 Les principaux enseignements de la concertation

Les principaux enseignements de la concertation sont les suivants :

- **Une forte participation :**

- S'agissant d'une première expérience d'une concertation de cette ampleur au niveau du département de l'Essonne, il convient de noter l'adhésion de la population au dispositif proposé et la participation significative à tous les événements de la concertation
- Les personnes directement concernées par le projet se sont fortement mobilisées, certaines étant présentes à la quasi-totalité des événements
- L'objectif de rechercher et de faciliter la mobilisation de tous, conformément à la Charte de la participation du public, à laquelle le Département a adhéré, a été rempli : les débats mobiles ont permis d'atteindre un public moins disponible ou moins enclin à participer

- **Des expressions diverses :**

- La majorité des élus du territoire a apporté son soutien au projet, certains faisant état de points d'attention ou de vigilance. Les oppositions proviennent principalement des élus d'Athis-Mons, qui se sont prononcés à l'unanimité contre le projet présenté.
- Les partenaires institutionnels se sont exprimés en faveur du projet, via des courriers ou des cahiers d'acteurs (IDFM, ADP, CCI) ou par leur participation active aux réunions publiques (CD94).
- Les associations environnementales se sont fortement mobilisées afin d'insister sur la nécessaire prise en compte de la dimension environnementale dans la conception, la réalisation et l'utilisation future du projet.
- Les habitants se sont largement exprimés : d'une part, on constate une opposition importante, provenant principalement des riverains du projet. D'autre part, les personnes plus éloignées, utilisateurs potentiels de la future liaison, se sont massivement prononcées en faveur du projet (84% des personnes rencontrées lors des débats mobiles y sont favorables).

- **Des éléments de consensus :**

- Le constat des difficultés de traversée de la Seine est partagé par l'ensemble des participants.

- La nécessité de création d'un nouveau franchissement fait l'objet d'un large consensus.
- De fortes attentes se sont exprimées en faveur de l'amélioration des transports en commun et des aménagements cyclables.
- Le souci de préserver l'environnement et le cadre de vie est partagé.
- La nécessité de s'adapter aux évolutions des modes de vie et des mobilités a été largement exprimée, l'exercice étant rendu complexe par les mutations qui se profilent dans le domaine des mobilités.
- L'analyse globale des déplacements et des trafics sur un large périmètre intégrant la N6 et la N7 semble nécessaire pour définir les mesures complémentaires garantissant l'efficacité du franchissement envisagé.

6 Conclusions et orientations issues de la concertation

6.1 Les conclusions du bilan de la garante

La garante, Madame Jarry, a remis son bilan de la concertation le 5 août 2019. Ce bilan présente le déroulement de la concertation ainsi qu'une synthèse des observations et propositions des participants.

Au-delà d'une réunion houleuse à Athis-Mons et de la défiance qui s'est parfois exprimée à l'égard des élus, la garante souligne la qualité des échanges et l'implication des participants. La disponibilité et l'engagement de la maîtrise d'ouvrage ont également été relevés.

En conclusion du rapport, partant du constat unanime de la nécessité d'agir pour faciliter la traversée de la Seine, la garante adresse des recommandations au maître d'ouvrage, qui reprennent les principales propositions ou tendances des participants :

- Le développement des transports en commun, avec notamment la réalisation d'une voie dédiée aux bus sur l'ouvrage et la création d'une liaison entre les gares RER d'Athis-Mons et de Vigneux-sur-Seine
- L'intégration des modes doux (vélos et piétons), leur permettant de se déplacer de manière sécurisée
- La prise en compte de l'exigence environnementale, de manière à proposer un projet aussi respectueux de l'environnement que possible
- L'association étroite à l'avancement de tout projet de franchissement des habitants et élus d'Athis-Mons
- La réalisation d'un travail prospectif sur les nouvelles mobilités, afin d'affiner les différents scénarios d'usage
- La poursuite d'une démarche participative aux différents stades d'élaboration du projet

6.2 Les conclusions du bilan du maître d'ouvrage

Considérant le constat partagé de la nécessité d'un nouveau franchissement, le Département de l'Essonne confirme sa volonté de poursuivre les études en vue de la réalisation d'un franchissement localisé à Port-Courcel, qui répond aux enjeux d'accessibilité du pôle d'Orly-Rungis et d'amélioration des mobilités est-ouest au nord du Département.

Soucieux de prendre en considération la diversité des avis exprimés, il propose d'appliquer les recommandations de la garante et notamment de travailler les points suivants :

- **Développer** des transports en commun, et notamment des infrastructures lourdes,
- **Prendre en compte** une exigence environnementale forte à la conception, la réalisation et l'exploitation de ce projet d'aménagement, et son intégration dans les sites concernés,
- **Concevoir** un projet innovant, en adéquation avec les défis de mobilité à venir,
- **Envisager les usages de ce nouveau franchissement dans une complémentarité optimum avec les franchissements existants,**
- **Intégrer** dans le projet une fonctionnalité de maillage local pour modes actifs entre les gares du RER C à Athis-Mons et RER D à Vigneux-sur-Seine,
- **Evaluer** les impacts de la liaison sur un large périmètre intégrant notamment la N6 et la N7

Compte-tenu des inquiétudes locales concernant les véhicules particuliers exprimées notamment par les riverains du projet, le Département souhaite étudier les moyens de limiter les nuisances en réservant l'infrastructure à des usages spécifiques (autopartage, véhicules à mode de propulsion moins polluant, etc...), sous la réserve que ces restrictions **ne dégradent pas l'évaluation socio-économique du projet et permettent de préserver sa fonctionnalité de liaison structurante entre la rive droite de la Seine et le pôle d'Orly-Rungis.**

Le Département affirme sa volonté de conduire un projet exemplaire en prenant en compte du mieux possible les usages futurs en terme d'innovations des modes de déplacement, de manière à imaginer leur évolutivité et de limiter au maximum les impacts pour l'environnement et la santé des riverains.

Enfin, conformément aux recommandations de la garante, le Département propose d'associer étroitement les habitants et élus d'Athis-Mons, Vigneux-sur-Seine et Montgeron à l'avancement du projet et de poursuivre la démarche participative initiée.

ANNEXES :

- Délibération du 4 février 2019
- Arrêté d'ouverture de la concertation
- Bilan de la garante de la CNDP
- Tableau des contributions
- Tableau des questionnaires
- Bilan des débats mobiles
- Synthèse des balades et ateliers
- Cahiers d'acteurs et courriers