



cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DE LA GARANTE

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

Concertation préalable

15 MAI – 5 JUILLET 2019

Isabelle Jarry
Garante
Commission nationale du débat public

5 août 2019

Bilan de la garante
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

15 MAI – 5 JUILLET 2019

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET.....	5
CHIFFRES CLÉS ET DISPOSITIFS DE LA CONCERTATION.....	7
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	11
Une concertation très riche.	11
Mais des positions clivantes	12
Deux rives, des besoins différents	13
Deux logiques et des visions opposées.....	13
La position de la Ville et des habitants d'Athis-Mons.....	15
Les modalités de la concertation parfois contestées.....	15
Un processus très en amont.....	16
CONTEXTE ET HISTORIQUE DU PROJET.....	17
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	19
1. LES SOUTIENS AU PROJET	19
Pour une plus juste répartition de la circulation.....	19
Fluidifier la RN6	20
Réduire la pollution et les nuisances	20
Un pont pour accéder aux emplois... et en créer.....	21
La position favorable d'institutionnels	22
Le département du Val-de-Marne	22
Le questionnaire et les débats mobiles	23
2. FAVORABLES SOUS CONDITIONS.....	24
Un pont, mais multimodal.....	24
Des transports en commun également.....	25
Respecter l'environnement.....	25
3. LES OPPOSITIONS AU PROJET.....	26
Les critiques faites au projet.....	26
Les principaux impacts relevés.....	28
les impacts sur le site du projet.....	28
les impacts sur l'environnement.....	28
les impacts sur la biodiversité.....	29
les impacts sur le patrimoine naturel et architectural.....	31
les impacts sanitaires.....	31
Le respect d'autres engagements en faveur de l'environnement.....	32
Le coût du projet.....	32
4. LA QUESTION DU TRAFIC	33
Des hypothèses de trafic très discutées.....	33
Le sujet du trafic induit.....	34
Les répercussions sur les autres axes routiers.....	34
Les évolutions du trafic (aérien et routier)	36
Un désaccord sur les études et les prospectives de flux.....	38
La suspicion d'un dessein plus vaste ou différent.....	38
5. LES ACCÈS ET USAGES	40
Les deux options côté rive droite sont discutées.....	40
Les usages du pont.....	40

Quelle multimodalité ?	42
À vélo sur le nouveau pont.....	42
Un pont ne suffit pas, il en faut plusieurs.....	43
Ce que dit le questionnaire	43
6. LES ALTERNATIVES ET PROPOSITIONS DIVERSES	44
Pour un développement des transports en commun	44
le RER	45
le métro	45
le tramway	45
le bus	45
la desserte nocturne du bassin d'emplois Orly-Rungis	46
à terme, quels transports en commun ?	46
Un pont réservé aux transports en commun et aux modes doux	48
pour un pont plus léger de berge à berge	48
les demandes des cyclistes	49
un autre tracé	50
Des solutions alternatives	51
le covoiturage / autopartage	51
les plans de déplacements inter-entreprises.....	51
le télétravail	52
la question des parkings	52
développer l'activité économique de la rive droite	52
la gratuité des transports en commun	53
Revenir sur certaines solutions écartées	53
le téléphérique	53
les navettes fluviales	53
Que faire dans l'immédiat ?	54
La conformité avec les autres documents d'aménagement	55
7. POUR UN OUVRAGE INNOVANT	55
Les nouvelles mobilités en question	56
Une troisième voie	57
LES CONTRIBUTIONS	58
AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	59
La réunion d'Athis-Mons, point chaud de la concertation	59
La part du politique.	59
Des échanges de qualité.	60
Des équipes très disponibles.	61
RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE	62
ANNEXES	63

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE :**

Conseil départemental de l'Essonne (sous la présidence de François Durovray)

- **CONTEXTE :**

Nouveau cycle d'études sur l'amélioration des conditions de circulation engagé en 2015 par le Département de l'Essonne, en association avec le département du Val-de-Marne
Vote en 2017 par le Département et la Région Ile-de-France du Plan « anti-bouchons et pour changer la route »

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION :**



- **OBJECTIFS :**

L'ouvrage, un pont multimodal entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, aura pour vocation :
– d'améliorer la desserte du pôle d'Orly-Rungis pour les habitants de la rive droite,

- de résorber l’engorgement des ponts de Villeneuve-Saint-Georges et Draveil, distants de 7km et insuffisants pour absorber la circulation quotidienne,
- de fluidifier les déplacements d’est en ouest, et retour,
- de faciliter les échanges entre les deux rives.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Pont multimodal d’une longueur de 3,6 km partant de Port-Courcel (Vigneux-sur-Seine), franchissant les voies de chemin de fer et la Seine, débouchant en hauteur sur le coteau d’Athis-Mons, se poursuivant en tunnel sous la rue Schuman pour aboutir au rond-point de l’avenue Henri Dunant sur la D118.

- **COÛT :**

Entre 90 et 120 millions d’euros.

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**

Entre 2026 et 2030 selon la durée des procédures et des travaux.

CHIFFRES-CLES ET DISPOSITIFS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Désignation du garant : 6 février 2019
- Dates de la concertation : 15 mai — 5 juillet 2019
- Publication du bilan : 5 août 2019

- **PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

Le périmètre de la concertation englobait 2 départements : l'Essonne (91) et le Val de Marne (94), et 26 communes :

Ablon-sur-Seine

Athis-Mons

Boussy-Saint-Antoine

Brunoy

Chilly-Mazarin

Crosne

Draveil

Épinay-sous-Sénart

Juvisy-sur-Orge

Limeil-Brévannes

Montgeron

Morangis

Orly

Paray-Vieille-Poste

Quincy-sous-Sénart

Rungis

Savigny-sur-Orge

Thiais

Valenton

Vigneux-sur-Seine

Villemecresnes

Villeneuve-le-Roi

Villeneuve-Saint-Georges

Viry-Châtillon

Wissous

Yerres

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS DE LA CONCERTATION**

- 5 réunions publiques

le jeudi 23 mai à **Villeneuve-Saint-Georges** (Val-de-Marne, rive droite)

le mardi 4 juin à **Montgeron** (Essonne, rive droite)

le lundi 17 juin à **Villeneuve-le-Roi** (Val-de-Marne, rive gauche)

le jeudi 20 juin à **Athis-Mons** (Essonne, rive gauche)

le lundi 24 juin à **Vigneux-sur-Seine** (Essonne, rive droite)

- 4 ateliers thématiques

Atelier « Alternatives », lundi 3 juin à Athis-Mons

Cet atelier était destiné à recueillir les projets alternatifs au projet soumis à la concertation : un

meilleur tracé ? un autre type de franchissement ? d'autres modes de déplacement ?

Les participants étaient conviés à découvrir les hypothèses alternatives qui avaient déjà été étudiées et à proposer celles qui pourraient être mises à l'étude

Atelier « Voisins »: mardi 11 juin à Athis-Mons

Dédié aux riverains des deux berges de la Seine, cet atelier se concentrait sur les conditions d'insertion du projet dans son environnement immédiat : quels impacts potentiels pour ceux qui vivent à proximité et surtout comment les limiter ?

Atelier « Traverser la Seine autrement » : lundi 1er juillet à Montgeron

Comment franchir la Seine : à pied, en vélo, en trottinette, 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 ? Les participants étaient invités à imaginer toutes les manières de franchir le fleuve, que ce soit sur le pont envisagé dans le projet soumis à concertation ou ailleurs et sur d'autres voies...

Atelier « Mon parcours » : le 4 juillet à Yerres

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... Quel que soit leur mode de transport, quel que soit le but de leur déplacement, les participants étaient conviés à imaginer leur futur parcours et leurs usages futurs avec un nouveau franchissement du fleuve.

— 3 balades urbaines

Une balade pédestre rive droite au départ d'Athis-Mons, le samedi 25 mai après-midi

Une balade pédestre rive gauche au départ de Vigneux-sur-Seine, le samedi 15 juin matin

Une balade à vélo sur les deux rives au départ de Vigneux-sur-Seine, le samedi 15 juin après-midi.

— des débats mobiles

Douze rendez-vous se sont tenus dans les communes de Montgeron, Valenton, Epinay-sous-Sénart, Juvisy-sur-Orge, Villeneuve-le-Roi, Draveil, Yerres, Athis-Mons, Brunoy. Ils avaient pour but de recueillir l'avis du public dans des lieux de forte fréquentation : marchés, gares, centres commerciaux, supermarchés, bus 91-100. Ces rencontres sur le terrain, animées par une équipe dédiée, ont permis à environ 570 personnes de prendre connaissance et de s'exprimer sur le projet.

le mercredi 29 mai, marché de Montgeron

le jeudi 6 juin, marché de Valenton

le samedi 8 juin, marché d'Epinay-sous-Sénart

le mercredi 12 juin, gare de Juvisy

le jeudi 13 juin, à bord du bus 191-100 (guichet unique d'Orly)

le vendredi 14 juin, Intermarché de Villeneuve-le-Roi

le samedi 15 juin, Auchan de Draveil
 le mercredi 19 juin, gare et marché de Yerres
 le jeudi 20 juin, gare d'Athis-Mons
 le mercredi 26 juin, gare et monoprix de Brunoy
 le samedi 29 juin, centre commercial d'Athis-Mons
 le vendredi 5 juillet, gare de Montgeron

- **AUTRES MODALITÉS DE LA CONCERTATION**

- un site internet dédié, <franchissementdeseine91.fr>, sur lequel les participants pouvaient déposer des contributions, des cahiers d'acteurs, accéder à une foire aux questions.

Sur ce site était consultable le dossier complet du projet (45 pages), ainsi que des études préalables (études de déplacement, études d'opportunité, étude de trafic).

- le dossier de concertation était mis à disposition dans chacune des 26 communes du périmètre de la concertation.

- une exposition permanente

Installée dans les communes de Montgeron, Vigneux-sur-Seine, Villeneuve-Saint-Georges et Athis-Mons durant toute la durée de la concertation et aux horaires d'ouverture habituels.

- une exposition itinérante

Du 17 au 24 mai à Yerres (CEC, 2 rue Marc Sangnier)

Du 21 au 29 mai à Viry-Châtillon (Mairie)

Du 24 au 29 mai à Ablon (Espace Alain-Poher)

Du 27 mai au 14 juin à Orly (Guichet unique – 7 avenue Adrien Raynal)

Du 3 au 8 juin à Epinay-sous-Sénart (Hall de la Mairie provisoire au Relais Ouest – 1 rue Jules Massenet)

Du 3 au 15 juin à Morangis (Hall de la Mairie – 12 avenue de la République)

Du 4 au 8 juin à Chilly-Mazarin (Cité Administrative, 2e étage, 31 avenue Pierre Brossolette)

Du 15 au 22 juin à Crosne (Espace René Fallet)

- des registres papier déposés dans les mairies

- un questionnaire (papier et en ligne)

- **PARTICIPANTS :**

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 – 570 personnes environ

Marché de Montgeron : 50 personnes

Marché de Valenton : 105 personnes

Marché d'Épinay-sous-Sénart : 60 personnes

Gare de Juvisy : 33 personnes

Bus 91-100 : 37 personnes

Intermarché Villeneuve-le-Roi : 64 personnes

Auchan Draveil : 46 personnes

Gare et marché de Yerres : 32 personnes

Gare d'Athis-Mons : 46 personnes

Gare et Monoprix de Brunoy : 56 personnes

Centre commercial d'Athis-Mons : 14 personnes

Gare de Montgeron : 27 personnes

Contributions en ligne – 369 personnes**Cahiers d'acteurs – 41 cahiers****Questionnaire – 936 personnes**

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

A l'initiative du Conseil départemental de l'Essonne, une concertation s'est tenue du 15 mai au 5 juillet 2019, portant sur un projet de franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine. Ce projet de création d'une liaison multimodale entre le Val d'Yerres–Val de Seine et le pôle économique d'Orly-Rungis faisait l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article L. 103-2 alinéa 3 du Code de l'Urbanisme.

À la demande du Président du Département, la concertation, bien que ne relevant pas d'une obligation de saisine de la Commission nationale du débat public, s'est tenue sous l'égide d'une garante, Mme Isabelle JARRY, désignée le 6 février 2019 par la CNDP.

La garante, personnalité neutre et indépendante, s'est assurée que la concertation se déroulait dans le respect des principes de la CNDP : transparence des informations fournies et des échanges, équivalence de traitement entre tous les acteurs, argumentation des divers points de vue et positions. Elle était présente à chacune des rencontres publiques, réunions, ateliers et balades urbaines.

Le dispositif visait à recueillir les avis et la participation du plus grand nombre, parmi les habitants du périmètre défini. Ceux des communes les plus proches du projet (Athis-Mons, Vigneux-sur-Seine, Montgeron) ont participé activement aux rendez-vous de la concertation (réunions publiques, ateliers), mais de nombreux habitants des communes plus éloignées du périmètre se sont également exprimés, en postant des contributions sur le site du projet.

Une concertation très riche...

Le dispositif a réuni de très nombreux participants et les échanges ont été riches d'interventions et de propositions, souvent très contrastées.

Loin de faire l'unanimité, le projet a donné lieu à des controverses nourries entre ses soutiens et ses détracteurs. Des oppositions franches se sont fait entendre, dans une atmosphère souvent sereine et constructive, parfois plus tendue.

Ce bilan retrace aussi fidèlement que possible les arguments des uns et des autres, aussi bien ceux entendus lors des temps d'échanges (réunions, ateliers, balades urbaines) que ceux formulés en ligne. Le très grand nombre d'avis, de contributions et de cahiers d'acteurs montre à quel point la concertation a été suivie et a attiré le public. J'ai tenté, face à la masse considérable des expressions, de synthétiser aussi rigoureusement et exhaustivement que possible les diverses expressions.

Par respect pour tous ceux qui se sont exprimés, qui se sont déplacés et qui ont participé aux réunions et ateliers, j'ai fait le choix de citer de nombreuses interventions, qui viennent alimenter et illustrer cette synthèse¹.

J'ai choisi de relayer le plus grand nombre possible d'avis, l'objectif de cette concertation étant de permettre au maître d'ouvrage de poursuivre ses études et d'orienter son projet en fonction des propositions, amendements et pistes de réflexion que les échanges ont pu apporter.

Si les remarques de ceux qui ne souscrivent pas au projet tel qu'il était présenté apparaissent ici plus nombreuses, cela ne doit pas faire oublier tous ceux qui appellent de leurs vœux la création d'un nouveau pont.

Le questionnaire le laisse apparaître clairement, plus de 66% des personnes répondent qu'un franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine améliorerait leurs déplacements. Ce bilan retrace la tentative des habitants des deux rives d'en dessiner les contours pour demain.

... mais des positions clivantes.

La concertation a pu donner le sentiment, pour ceux qui ont assisté aux réunions et aux ateliers, ou encore à l'examen des cahiers d'acteurs et dans une moindre mesure des contributions, d'avoir vu s'exprimer essentiellement les opposants au projet, et vu avancer majoritairement des arguments défavorables au futur pont.

La manière dont deux personnes ont quitté, dès les premières minutes, le dernier atelier qui se tenait dans le parc Caillebotte à Yerres, le 4 juillet, est emblématique de ce sentiment : comprenant que la plupart des personnes présentes (pour la plupart habitants d'Athis-Mons) étaient venues présenter leurs objections au projet, elles ont préféré repartir, restant sourdes aux demandes pressantes de tous les participants qui les enjoignaient de se joindre à la discussion et de prendre part à l'atelier. Cet incident, que la garante est la première à regretter (d'autant plus que les échanges ce soir-là ont été riches et intéressants, abordant des sujets qui ne l'avaient pas été jusque là), montre bien combien les habitants de la rive droite et ceux qui apportaient leur soutien au projet ont pu souvent se sentir « minoritaires », ou du moins totalement submergés par la mobilisation continue des opposants, tout au long de la concertation. C'est arrivé également lors d'une balade urbaine : deux participantes favorables au pont ont préféré partir à peine arrivées, se sentant trop isolées au milieu des détracteurs du projet.

Au terme de la réunion de Montgeron, nombre d'habitants de la commune ont eu l'impression de ne pas avoir fait entendre leur voix, tandis que les Athégiens s'exprimaient en masse. Ce sentiment traduit un déséquilibre réel entre les deux rives, dû autant à la situation géographique qu'au contexte économique et environnemental.

¹ Les cahiers d'acteurs sont notés CA suivi du numéro (ex. CA5), une liste en est donnée en fin de document dans les annexes.

Les contributions citées ne sont pas numérotées, simplement notées en italiques.

Il en va de même pour les interventions reprises des réunions publiques.

Deux rives, des besoins différents.

Un sentiment de partage irréconciliable des deux rives de la Seine a souvent pu être ressenti et exprimé.

« *Nous serons toujours les vilains petits canards de la rive droite qui viennent polluer ceux de la rive gauche. Il faut faire évoluer les offres de mobilités autres que le tout automobile* » dit un contributeur.

Un participant a fait remarquer que les Athégiens avaient bénéficié d'aménagements qui avaient amélioré leurs conditions de vie (T7...), alors que rien n'avait été fait en termes de transports en commun sur la rive droite.

Plusieurs personnes ont souligné l'absence de volonté politique en matière de développement des transports collectifs du côté droit de la Seine (CA5...).

D'autres ont fait valoir que dans les années 1970, les élus des communes de la rive droite ne voulaient pas de travaux : afin de préserver les zones d'habitat résidentiel et le cadre de vie des habitants, ils s'opposaient à tout aménagement. Il en est résulté un manque d'ambition pour des modes de transports plus collectifs et un certain immobilisme entraînant une situation de plus en plus dégradée au fur et à mesure que la population augmentait, résumant certains.

Beaucoup de soutiens au projet considèrent que « *la voiture ne va pas disparaître* ». La « culture » de la voiture individuelle, jugée indispensable en zone périurbaine, est encore très vivace et l'on comprend, à écouter ceux qui témoignent des encombrements et des temps de parcours, que bien des habitants de la rive droite ne conçoivent pas, car ils n'en disposent pas, d'autres modes de déplacement. C'est ce qui empêche certains d'entre eux d'entendre les arguments de ceux qui plaident pour un ouvrage réservé aux modes doux et aux transports collectifs. Ils invoquent l'activité des commerçants qui vont au MIN de Rungis, les camionnettes, les artisans, les commerciaux qui sillonnent le territoire. « *La circulation dans nos villes ne disparaîtra pas.* »

Le CA12 accuse le Président du Département « *d'opposer les habitants des deux rives sans jamais rechercher un travail commun* ». C'est ce travail commun qu'ont pourtant cherché à entreprendre de nombreux participants aux ateliers et aux rencontres. Le constat d'un besoin de franchissement est partagé par tous. Les questions posées par le Département (quel pont ? pour quels usages ? dans quelles conditions d'acceptabilité ?) n'ont pas reçu de réponse unanime, mais il a été souvent remarqué que seule une solution qui satisferait le plus grand nombre de citoyens avait des chances de voir le jour. Sur ce point, la réponse la plus unanime a été sans conteste le besoin de transports en commun, que tous réclament (voir plus loin).

Deux logiques et des visions opposées.

« *Ce pont déplacera les embouteillages de la rive droite sur la rive gauche* » disent les uns, « *il faut répartir le trafic, même si c'est une nuisance pour la rive gauche* » disent les autres.

Face à ceux qui justifient leur refus du pont au nom de l'écologie et de la protection de l'environnement : « *votre besoin de vous déplacer est donc plus important que votre santé et l'environnement ?* », les partisans du pont répondent : « *on pourra planter des arbres à Athis et à Vigneux pour respecter les enjeux climatiques* ».

Dans ce contexte, deux logiques s'affrontent face à la congestion routière : ceux qui demandent plus de ponts, ceux qui militent pour moins de voitures.

Le modèle des années 60, qui a vu se développer le réseau routier et autoroutier, ainsi que la formidable expansion de la voiture individuelle, est remis en cause 70 ans plus tard, pour des raisons environnementales.

Non seulement ce modèle est contesté, mais une majorité de contributions font état d'une aspiration à changer les habitudes de circulation. Les transports en commun (à condition qu'ils soient performants, réguliers et bien interconnectés) sont plébiscités. Les pistes cyclables sont fortement demandées, non seulement par les cyclistes, mais par ceux qui envisageraient de prendre un vélo (ou un vélo électrique) mais en sont dissuadés par l'absence d'équipements adaptés, ce qui rend ce mode de déplacement dangereux et donc délaissé.

Des partisans du pont avancent que les alternatives proposées par les opposants ne suffiront pas à répondre au besoin croissant de déplacement d'une population en augmentation constante.

Mais au-delà des chiffres, ce sont deux visions de l'avenir qui s'affrontent : l'une se référant à un modèle d'aménagement qui implique l'accroissement des axes routiers pour accompagner le développement de la métropole étendue, l'autre qui appelle à un changement profond de paradigme et à la prise en compte urgente des alertes climatiques. C'est ce que le CA19 appelle un « conflit intergénérationnel ».

Les deux associations, Athis-Pont-Non rive gauche et Un Pont pour l'Avenir rive droite, symbolisaient ces deux positions antagonistes, en apparence irréconciliables, mais prêtes de part et d'autre à confronter les points de vue et à rechercher des points de consensus. La concertation a eu cette vertu, d'une part de faire se rencontrer les individus (une personne est davantage que ses idées, c'est aussi une histoire, des affects, une intelligence en mouvement...), d'autre part de favoriser un climat d'échange et de discussion, surtout dans les petits formats des ateliers et des balades sur le terrain.

Au-delà des positions antagonistes, il faut saluer la constance de ceux qui ont, de part et d'autre, assisté à toutes les réunions ou presque, créant au fil des semaines un climat de bonne tenue et de courtoisie rarement entamées. Les « fidèles » de la concertation (Un pont pour l'avenir, Athis-Pont-Non, Citoyen en Seine, Circule), en échangeant leurs points de vue, même divergents, ont permis que des pas soient faits dans la direction de l'autre, que la compréhension du point de vue d'autrui fasse son chemin dans les esprits et qu'une atmosphère de dialogue s'instaure. Les équipes du département, présentes en permanence aux rencontres, peuvent témoigner du bon esprit des ateliers, dont le format plus confidentiel ôtait l'impression de frustration qui a pu suivre les grandes réunions publiques, en particulier celle d'Athis-Mons.

La position de la Ville et des habitants d'Athis-Mons.

Vent debout contre le projet, les habitants d'Athis-Mons qui ont participé à la concertation, principalement riverains du futur ouvrage et élus, ont été particulièrement incisifs dans leurs critiques et leur opposition au projet. Dans son cahier d'acteur (CA22), la Ville d'Athis-Mons déplore l'absence de transparence sur les caractéristiques du projet (hauteur, largeur, pente, gigantisme du pont...), ainsi que les conséquences pour la Ville d'un ouvrage qui sacrifiera le cadre de vie des Athégiens.

Une motion votée à l'unanimité par tous les élus athégiens a été jointe au cahier d'acteur de la Ville, particulièrement critique envers un projet jugé « impossible », en décalage avec les attentes des citoyens d'aujourd'hui, en particulier l'exigence environnementale.

Les modalités de la concertation parfois contestées.

Comme dans tout processus participatif, des voix se sont élevées contre la manière dont la concertation était organisée.

— **un périmètre jugé trop large** : un certain nombre de participants ont fait valoir que le périmètre était trop étendu et aurait dû être restreint aux communes directement impactées (CA12, CA19, etc.).

D'autres (CA5, etc.), quant à eux, ont trouvé logique de concerter large sur un tel projet, qui concernera les habitants de nombreuses communes, bien au-delà de celles de Vigneux-sur-Seine et d'Athis-Mons.

— la **difficulté à se représenter l'ouvrage** : certains ont considéré que la communication du Département était trop évasive, tant sur l'allure du projet (pont à forte pente) que sur ses caractéristiques (hauteur pour franchir le dénivelé du coteau d'Athis) et d'autres ont souligné la minimisation de son usage (« *il n'est pas fait mention des camions...* » dit le CA19).

D'autres ont même considéré qu'on leur « vendait du rêve : *« sur les panneaux démontables dans la salle, on nous montre la réalisation réussie du pont Schuman à Lyon, qui n'a rien à voir avec le projet du département et de la région ! C'est de la désinformation volontaire. Cela donne l'impression qu'on prend des habitants pour des imbéciles. »*

En l'absence de projections visuelles du futur ouvrage, il était malaisé pour la plupart des participants de se représenter le profil, la hauteur, le volume, mais aussi l'encombrement d'un pont qui a souvent été qualifié de « viaduc ». « *Il faudrait disposer d'un visuel en 3D avec des cotations afin de s'en faire une image réelle* » ont demandé des personnes dès la réunion de Montgeron.

- Le Département, dans le courant de la concertation, a fourni le schéma d'une vue profilée, permettant de représenter la pente et l'allure générale du pont. Les équipes du projet ont précisé qu'à ce stade encore précoce, il n'était pas possible de donner un modèle 3D ou une

représentation plus précise du projet : « les fonctionnalités et les usages vont déterminer la nature de l'ouvrage et son profil. A ce stade, c'est prématuré ».

- Des repères techniques ont également été donnés : l'ouvrage s'élèvera à une hauteur comprise entre 15 et 18 mètres au-dessus du quai de l'Orge. Sa largeur sera de 14 à 18 mètres selon le nombre de voies (2, 3 ou 4 voies).

Un processus très en amont.

Une **consultation précoce** : le choix du Département de soumettre le projet à concertation à une phase assez peu avancée du projet a dérouté bon nombre de participants. Certains ont considéré que l'absence d'études plus abouties sur les options de raccordement rive droite par exemple, ou sur les impacts nuisait à la réflexion, empêchant le public de disposer d'éléments plus précis et en rendant la présentation insuffisante (CA24).

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

« On ressent le sentiment d'être leurré. (...) Dossiers bien présentés mais lacunaires, promoteurs du projet très « partisans ». Au final, l'adhésion au projet fait appel aux émotions et non à la rationalité. Ce sentiment est sans doute dû à une consultation très en amont qui laisse le débat très ouvert ; il n'en reste pas moins présent. » (CA4)

Tandis que d'autres y voyaient un avantage :

« Il est par contre déstabilisant de pouvoir s'exprimer si en amont d'un tel projet. (...) Ici, le fait de n'avoir pas de projet concret permet de faire des propositions et d'avancer des idées auxquelles le CD91 n'avait pas pensé. » (C17)

- Le maître d'ouvrage a rappelé à plusieurs reprises son choix d'une concertation très en amont, et donc très ouverte à la discussion. L'intention du Département était bien de mettre au débat l'opportunité de l'ouvrage et ses caractéristiques, avant d'engager la poursuite des études. Les usages du pont, en particulier, n'étaient pas encore définis dans le projet, pas plus que le nombre de voies, et donc la largeur de l'ouvrage.

De ce la même manière, **l'absence d'études d'impact** a été souvent regrettée, le projet n'ayant pas encore fait l'objet des études d'impact réglementaires. Pour autant, certains participants à la concertation auraient voulu en savoir plus : c'était, selon eux, un préalable à la discussion. Les impacts environnementaux ont été le plus souvent évoqués, de nombreux participants considérant qu'ils seraient exorbitants, mais également les impacts en termes de pollution de l'air et de bruit. L'insertion paysagère de l'ouvrage dans le site a également été évoquée comme un élément qui aurait permis une meilleure représentation du projet.

Le public, peu habitué à s'exprimer dans la phase de genèse des projets, n'a pas toujours apprécié le flou laissé à la forme et aux usages du futur ouvrage, considérant que les options étaient trop ouvertes, alors que la nature du projet, pour sa part, était déjà déterminée.

- Le Département a précisé que l'ensemble des éléments d'approfondissement (études d'avant-projet, études environnementales et études d'impact) seraient réalisés - conformément au cadre légal en matière de grand projet - en vue de l'enquête publique préalable à la DUP.

La question de l'opportunité étant posée, le maître d'ouvrage a indiqué avoir souhaité recueillir l'avis du public avant que les caractéristiques de l'ouvrage soient décidées et figées.

CONTEXTE ET HISTORIQUE DU PROJET

Nombreux sont les participants qui l'ont fait remarquer : ce projet de franchissement par pont n'est pas nouveau, selon les contributions il date des années 1960, certains même le font remonter bien avant, au milieu des années 1930.

« *Né en 1953, j'en entendais déjà parler par mon père* » note un habitant de Brunoy.

Le dossier de concertation donne un aperçu des différentes étapes de 1961 à 2015 dans sa rubrique 3.1.

Un historique du projet a été rappelé par Michel BERSON (entre autres lors de la réunion publique de Montgeron). En tant qu'ancien maire de Crosne, puis député et conseiller général, enfin président du Conseil général de l'Essonne de 1998 à 2011, il a suivi ce dossier de près et en précise les étapes : le projet ARISO (Autoroute Interurbaine de Seine-et-Oise), né dans les années 1950, poursuivi à partir de 1965 par l'A87, projet de troisième rocade autoroutière parisienne qui reprenait les tracés de l'ARISO, finalement abandonné en 1985 au profit de la Francilienne. Dans les années 1970-1980, un projet qui prévoyait une liaison entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons a été abandonné lui aussi. Un autre projet voit le jour dans les années 1960, d'une voie souterraine sous Villeneuve-Saint-Georges, qui avait pour but de dissocier les flux nord-sud et est-ouest sous la N6. Ce projet, qui aurait détruit un certain nombre d'habitations, n'a pas vu le jour. Un projet de viaduc entre Athis-Mons et Crosne, sans liaison avec les voiries locales, est également abandonné.

Michel BERSON ajoute que la ville d'Athis-Mons s'est toujours élevée contre tous ces projets. Lui-même était favorable, dans les années 1990, à un ouvrage réservé aux TC² et aux modes doux.

Les emprises réservées pour ces projets seront finalement levées en 2013 à Athis-Mons, et en 2016 à Vigneux-sur-Seine. M. BERSON rappelle que tous ces projets de franchissement étaient alors sous le pilotage de l'État et ont occasionné un certain nombre d'études. C'est aujourd'hui le Département qui pilote les études et le projet.

Nombreux sont les participants qui ont souligné l'ancienneté du projet et les multiples tentatives qui avaient été faites, au fil des décennies, pour réaliser un ouvrage qui, de toute évidence, fait défaut dans la zone. Beaucoup d'habitants des communes de la rive droite se sont plaints, dans leurs contributions, de ce qu'il soit si difficile de faire aboutir un projet de franchissement, pourtant annoncé depuis tant d'années.

On constate pourtant qu'aucun pont supplémentaire n'a été construit, signe sans doute de la complexité du dossier et des contraintes tant géographiques et urbanistiques que budgétaires qui ont pesé et continuent de peser sur un tel ouvrage.

² TC : Transports en commun

C'est en 2015, à la faveur du plan régional « anti-bouchons et pour changer la route » initié par la Présidente de la Région Ile-de-France, dont l'objectif est d'assurer l'avenir du réseau routier régional et de lutter contre les principaux points de congestion, que le Département a résolu de reprendre les études sur un projet de franchissement.

Comme le précise le dossier, le pont de Villeneuve-Saint-Georges constitue un des plus gros points noirs de la circulation en Ile-de-France et la population doit faire face à des conditions de circulation de plus en plus difficiles. La demande des usagers pour de meilleures conditions de déplacement est donc très forte, d'autant que l'expansion du territoire laisse prévoir des difficultés grandissantes, avec une population en croissance continue.

Villeneuve-Saint-Georges est sinistrée par les bouchons (4200 véhicules/jour, comme le rappellent plusieurs contributeurs), les communes de la rive droite (Montgeron, Crosne, Vigneux-sur-Seine, Draveil, Brunoy, Yerres, etc.) sont saturées sur leurs voiries secondaires et la nécessité de nouveaux axes routiers ralliant l'ouest depuis les communes de la rive droite est exprimée par de nombreux contributeurs.

C'est bien de cette circulation d'est en ouest qu'il s'agit, en particulier pour tous ceux qui rejoignent chaque jour le pôle économique d'Orly-Rungis, pourvoyeur de nombreux emplois. Les temps de parcours quotidiens donnés par certains contributeurs ou participants témoignent de difficultés extrêmes pour franchir la Seine. La congestion des axes routiers autour du pont de Villeneuve est très importante, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir, asphyxiant totalement les quartiers voisins dans lesquels se déversent les véhicules en quête d'une issue. « *Montgeron et Crosne étouffent sous la pollution des véhicules qui cherchent à éviter Villeneuve-Saint-Georges* »

Le Département a retenu, au terme d'études qui sont en partie présentées dans le dossier de concertation et disponibles en totalité sur le site internet dédié au projet, l'option d'un pont multimodal (plusieurs modes de transport) entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine. C'est ce projet, non encore abouti mais choisi par le Département comme option préférentielle, qui a été porté à la concertation.

RESULTATS DE LA CONCERTATION

1. LES SOUTIENS AU PROJET

« Un pont c'est une barrière qui disparaît, et c'est de la liberté retrouvée. »

De nombreux témoignages émanent de personnes très impactées par les bouchons : parmi eux les habitants de la rive droite qui travaillent sur la plateforme aéroportuaire d'Orly ou dans le secteur du MIN de Rungis et, ne disposant d'aucun transport collectif efficace entre leur domicile et leur lieu de travail, sont dans l'obligation de prendre la voiture. *« Nous n'avons pas d'autre solution »* avancent plusieurs contributeurs. Beaucoup l'ont exprimé également en réunion publique.

Quant à ceux qui empruntent les bus traversant la Seine par le pont et ralentis dans leur avancée comme tous les autres véhicules, ils rendent compte de conditions de transport tout aussi difficiles : *« le bus nous fait descendre pour finir le trajet à pied tellement c'est encombré pour accéder à la gare de Villeneuve-Saint-Georges »*.

L'association Un Pont Pour l'Avenir (UPPLA) qui réunissait une partie des soutiens au projet sur la rive droite, et dont plusieurs membres ont suivi assidument la concertation, rappelle dans son cahier d'acteur les principaux arguments en faveur du pont (CA5) : la difficulté de traverser la Seine, dans un sens comme dans l'autre, est soulignée, en particulier pour les salariés de la rive droite qui se rendent sur les zones d'Orly, de Rungis, ou de Saclay, mais aussi pour les habitants de la rive gauche qui voient leurs voiries secondaires se remplir de véhicules, du fait de l'engorgement des deux ponts de Villeneuve et Draveil ; les prévisions d'accroissement de la population en Essonne et de développement de la plateforme d'Orly sont avancées et font craindre une augmentation de la circulation, ce qui dépréciera encore les conditions de déplacement ; une plus grande facilité pour les habitants de la rive droite à atteindre les emplois situés majoritairement sur la rive gauche ; un gain de fluidité du trafic qui permettra de réguler avantageusement la circulation routière, afin de réduire les bouchons, et donc la pollution de l'air.

Pour une plus juste répartition de la circulation.

L'exaspération de ceux qui subissent au quotidien ces conditions de circulation est telle qu'ils souhaitent que soient **réparties plus équitablement les nuisances**. Ils sont certes conscients des impacts importants qu'aurait la construction d'un pont sur la commune d'Athis-Mons, mais considèrent que **l'intérêt général doit primer sur les intérêts individuels**, d'autant qu'ils sont eux-mêmes terriblement désavantagés par les difficultés de traversée du fleuve. *« S'opposer à la création d'un nouveau pont est dogmatique. »*

Considérant qu'un nouveau pont, en répartissant les flux, verrait se **fluidifier la circulation sur les deux ponts existants** (pont de Villeneuve-Saint-Georges et pont de Draveil), de nombreux

résidents des communes de la rive droite considèrent la construction de l'ouvrage comme le juste rétablissement d'une situation qui les pénalise au quotidien bien davantage que les habitants de la rive gauche. L'association Un Pont pour l'Avenir recommande d'indemniser correctement les propriétaires impactés qui souhaiteront vendre et de déplacer les jardins affectés par la construction du pont. *« Il n'est pas pensable qu'un projet d'intérêt général ne puisse aller à son terme pour des raisons d'impact territoriaux. »* (CA5)

Fluidifier la RN6.

Permettre une **circulation plus fluide sur la RN6** est un autre argument des partisans du projet. Cette voie est très empruntée (52 000 véhicules/jour) par les automobilistes qui montent vers le nord (Créteil, Paris) ou cherchent à traverser la Seine pour se rendre sur la rive gauche. L'axe est donc très saturé : selon les partisans du projet, un nouveau pont diluerait le trafic et diviserait d'autant les temps de parcours. De nombreux témoignages dans les contributions font état de temps de parcours en voiture exorbitants (près d'une heure de Vigneux à Orly, etc.)

La Ville d'Yerres, comme d'autres communes voisines, est favorable au franchissement routier : *« La fluidité de la RN6 passe par la création de ce pont viaduc de franchissement de la Seine pour faciliter l'accès des Yerrois vers la rive gauche pour ceux qui y sont employés »* peut-on lire dans son cahier d'acteur (CA40).

Plusieurs néanmoins alertent sur la **nécessité de dégager ou d'aménager les voiries connexes** au futur pont : *« Il faut aussi prolonger par une 2X 2 voies dans la vallée de l'Yerres, sinon ça n'a pas de sens. »*

Réduire la pollution et les nuisances.

Une **diminution de la pollution** par résorption même partielle des bouchons est avancée comme un argument de taille en faveur du pont. De nombreuses plaintes s'expriment contre les artères des centres villes saturés. Les contributeurs se plaignent de ne pouvoir ouvrir leurs fenêtres, ou évoquent la santé des enfants dont les écoles sont longées par des bouchons.

« Notre ville est complètement engorgée, la qualité de vie des habitants est très dégradée. »

La Ville de Villeneuve-le-Roi mentionne une pétition signée par plus de 500 habitants en faveur du pont. Cette pétition a été initiée par la Ville qui l'a mise en ligne sur le site de la commune : (<https://www.villeneuve-le-roi.fr/actualites/a-la-une/projet-de-franchissement-de-la-seine/>).

Dans son cahier d'acteur, la Ville de Villeneuve-le-Roi rappelle les **nuisances subies du fait de la congestion routière** qui remonte haut le long de l'avenue Le Foll, dans les quartiers pavillonnaires et à proximité de plusieurs écoles (CA36).

Des préoccupations de santé publique animent également les auteurs du CA37 de la Ville de Crosne qui constate des **effets néfastes sur la santé** de ses habitants, du fait de la pollution générée par une circulation de transit excessive. Elle souhaite donc délester le trafic de sa

commune en créant un nouveau pont entre Athis et Vigneux-sur-Seine, tout en souhaitant que le nouveau pont soit ouvert aux mobilités douces.

La fédération des transports routiers fait valoir dans son cahier d'acteur ses performances en termes d'empreinte environnementale (22% de baisse des émissions de CO₂ en 10 ans), ainsi que les perspectives des véhicules GNV (gaz naturel pour véhicules) et d'autres sources d'énergies alternatives (hydrogène, électricité) (CA29).

Les entreprises de transport appellent de leurs vœux la création d'un nouvel ouvrage, faisant valoir les innovations technologiques qui feront de leurs camions des **véhicules plus propres** à l'avenir. Ils mettent également en avant la nouvelle gestion dynamique des flux grâce aux outils numériques qui accompagnent désormais les flottes de transport routier de marchandises.

Un pont pour accéder aux emplois... et en créer.

La CCI d'Ile-de-France (CA10) s'exprime en faveur du projet en reprenant les arguments du maître d'ouvrage (désenclavement de la rive droite, desserte des pôles Orly-Rungis, fluidification du trafic, désengorgement des quartiers d'habitat dense).

Elle plaide également pour l'amélioration en parallèle de l'offre en transports en commun, qui soulagerait le réseau viaire. Elle souligne également le **frein que représente l'absence de franchissement au développement économique de la rive droite**, aujourd'hui secteur essentiellement résidentiel.

Cet argument est repris par un certain nombre de contributeurs (CA5, CA40) qui font état du **frein à l'emploi** sur la plateforme d'Orly que constitue pour les habitants de la rive droite le fait d'avoir à traverser la Seine ; beaucoup se disent pénalisés par des temps de parcours trop longs. On peut noter, avancent certains, que seulement 5% des emplois de la plateforme d'Orly sont occupés par des habitants du Val d'Yerres Val de Seine alors qu'ils ne sont qu'à 7 km.

Le même argument est repris par la Ville de Vigneux-sur-Seine (CA35) qui souligne son **déficit d'emplois** et un revenu moyen par foyer fiscal inférieur à la moyenne dans sa commune.

L'argument fonctionne dans les deux sens, et les communes de la rive droite font souvent état de leur **difficulté à attirer des entreprises**, dissuadées de s'implanter dans un secteur mal desservi et très embouteillé. La Ville d'Yerres l'exprime dans son cahier d'acteur (CA40) : « *En effet, la desserte routière de la Ville d'Yerres constitue un handicap contre lequel la Municipalité se mobilise avec ardeur car elle est préjudiciable tant à l'accueil d'entreprises et donc d'emplois sur son territoire, qu'aux déplacements de ses concitoyens aujourd'hui obligés d'aller travailler sur d'autres zones d'emplois.* »

Les motivations liées à l'emploi apparaissent dans plusieurs contributions et cahiers d'acteurs (CA10, CA21, etc.), dont les auteurs rappellent que la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine a l'un des plus faibles taux d'emploi de la Région Ile-de-France, alors que l'un des principaux pôles d'emploi (Orly-Rungis-Saclay) employant 180 000 personnes, se situe à quelques kilomètres seulement. Faute de moyens de transport collectifs efficaces, et de

franchissement de l'obstacle que constitue la Seine, de nombreux habitants de la rive droite peinent à accéder à ces emplois ou renoncent à postuler. Cela apparaît dans plusieurs contributions, et a été exprimé à plusieurs reprises en réunion.

La Ville de Crosne fait valoir que la **Zone d'Activité Economique de la Plaine Haute** (800 emplois) **peine à se développer** du fait de sa difficulté d'accès depuis les gros pôles économiques de la rive gauche (Orly-Rungis-Massy) : la congestion quotidienne du pont de Villeneuve-Saint-Georges entrave les capacités d'extension et de développement des entreprises de cette ZAE.

La position favorable d'institutionnels.

Plusieurs cahiers d'acteurs institutionnels ont fait valoir leur soutien au projet.

Ile de France Mobilités écrit dans son cahier d'acteur : « L'évolution régulière de l'offre de bus, soutenue par Ile-de-France Mobilités, afin de l'adapter aux besoins de déplacement tout en tenant compte de l'évolution de la voirie, bénéficierait à cet égard de la création d'un pont. Ce projet représente une double opportunité pour améliorer la desserte en transports collectifs entre la rive droite de la Seine et le pôle d'Orly-Rungis. D'une part le nouveau pont pourrait être le support de nouveaux itinéraires bus, (...), d'autre part la création de ce pont aura pour effet de désaturer les franchissements de Seine voisins, ce qui améliorera les conditions de circulation des bus qui les empruntent déjà à l'heure actuelle. » (CA26)

Aéroports de Paris apporte également son soutien à une meilleure desserte de l'aéroport, que ce soit pour les utilisateurs du transport aérien ou pour les salariés de la plateforme. « Le dossier de concertation montre qu'une dégradation forte des temps de transports est attendue sans évolution du réseau. Ces délais pourraient augmenter de 20 à 30% d'ici 2030 selon les données du dossier de concertation et à l'inverse être améliorés si le projet proposé par le département est mené à bien. Le groupe ADP est très sensible aux actions et projets qui permettraient d'améliorer le fonctionnement du réseau de routes et de transports en lien avec l'aéroport de Paris-Orly. De ce point de vue, la programmation de la réalisation du contournement sur de l'aéroport (...) est un point très positif et le groupe ADP souhaite œuvrer au bon déroulement de cette opération. De la même façon, le projet présenté par le département à la concertation présente des informations rassurantes. » (CA27)

Le département du Val-de-Marne.

Étroitement associé à la concertation, le département du Val-de-Marne s'est exprimé aux réunions publiques par la voix de son vice-président, Ibrahim TRAORÉ, en faveur du projet. Ce dernier a fait état, en plusieurs occasions et à la faveur de ses interventions, du soutien de son département au projet de nouveau franchissement. Directement impacté sur son territoire par le bouchon du pont de Villeneuve-Saint-Georges, le département du Val-de-Marne est très affecté par des conditions de circulation particulièrement dégradées sur plusieurs de ses communes, en particulier Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon... Le vice-président a rappelé les positions communes des deux départements et affirmé la volonté de coopération

du Val-de-Marne vis-à-vis du projet de franchissement. Il a en outre affirmé qu'un pont ne servait pas qu'aux voitures, et que ce nouveau franchissement offrirait aux habitants des deux rives la possibilité de se déplacer autrement.

Le questionnaire et les débats mobiles.

Parmi les outils mis à disposition du public, le **questionnaire**, disponible en ligne ou sur papier, a été complété par près d'un millier de personnes (937 pour être exact), entre autres lors des débats mobiles et au cours des rencontres publiques.

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 ?

Nom.....

Prénom.....

Commune de résidence.....

E-mail.....

- Je souhaite recevoir des informations sur le projet de franchissement de la Seine

Ce document est destiné à recevoir vos contributions dans le cadre de la concertation préalable 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.

La mention de vos coordonnées est facultative. Votre contribution peut être anonyme.

Cependant, vos données à caractère personnel donneront du poids à votre contribution :

- En permettant au Département de comptabiliser le nombre de contributeurs différents ;
- En légitimant votre participation à la concertation.

Elles seront utilisées à des fins d'analyse et de qualification des contributions.

Le responsable de traitement est le Département de l'Essonne. Les registres seront conservés pendant une durée de 5 ans avant d'être archivés ou détruits.

Conformément au chapitre III du RGPD et à la section 2 du chapitre V de la Loi « Informatique et Libertés » modifiée, vous disposez de droits concernant le traitement de vos données. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données et de vos droits, le Département vous invite à consulter les mentions d'information complémentaires sur le site internet du projet : franchissementdeseine91.fr

Les résultats de l'analyse des réponses montrent que 66,35% des personnes ayant complété le questionnaire ont répondu OUI à la première question, montrant la volonté de nombreux habitants du secteur de voir se créer un nouveau franchissement.

Les deux tiers des personnes interrogées considèrent donc qu'un ouvrage entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine améliorerait leurs possibilités de déplacement, ainsi que le formulait la question posée.

27,88% des personnes ont quant à elles répondu NON, estimant que cela n'apporterait pas d'amélioration aux conditions de leur mobilité. 5,77% ne savaient pas répondre à la question 1.

Les **débats mobiles**, durant lesquels des professionnels de la médiation venaient au devant du public dans différents lieux de la vie quotidienne (voir liste p.8), se sont déroulés tout au long de la concertation, en complément des réunions et rencontres publiques. Ces rendez-vous se tenaient en l'absence du maître d'ouvrage et de la garante. Ils ont permis à de très nombreux habitants des communes de la concertation, qui ne pouvaient se déplacer aux réunions ou qui n'auraient pas spontanément participé à la concertation, d'une part de s'informer sur le projet que beaucoup d'entre eux ignoraient, d'autre part de donner leur point de vue et de faire connaître leurs besoins et exigences.

Les débats mobiles, en s'installant dans des lieux de vie et de passage, ont également présenté l'intérêt de toucher des publics qui ne viennent traditionnellement pas aux réunions et ne participent pas volontiers aux ateliers, soit pour des raisons de contraintes personnelles (familiales, professionnelles, etc.), soit par crainte de ne pouvoir s'exprimer ou faire entendre leur voix devant une assistance plus familière de l'exercice.

Sur les 570 personnes rencontrées et interrogées, 475 environ se sont dites favorables au projet, contre 95 défavorables.

Les interrogations des personnes entendues rejoignent en grande partie celles exprimées dans la suite de ce bilan, sur la fluidification du trafic, la présence de voies pour les transports en commun sur le pont, la nécessité de veiller à l'empreinte environnementale et la durabilité de l'ouvrage, les effets du pont sur les temps de trajet... La performance environnementale arrive en premier dans les contributions laissées par les participants, devant les questions de multimodalité et de performance technique de l'ouvrage ; la question de l'innovation et le financement du projet sont également évoqués.

2. FAVORABLES SOUS CONDITIONS

Un pont, mais multimodal.

Si les contributeurs et participants à la concertation qui réclament la construction d'un nouveau pont sont nombreux, une part non négligeable d'entre eux privilégient un ouvrage qui **permettrait le passage de tous les modes**, y compris les transports en commun (bus, bus en voie dédiée, etc.), dont beaucoup s'accordent à dire qu'ils doivent être développés.

Certains suggèrent également de prévoir une piste cyclable indépendante sur le pont, et d'aménager des pistes cyclables jusqu'au pont, pour sécuriser l'accès des cyclistes.

Des transports en commun également.

En matière de transports en commun, certains considèrent que seul le **prolongement de la ligne 18 jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges** pourrait régler efficacement une partie des problèmes ; « *mais ça risque d'être long* », s'inquiète un contributeur

La ville de Brunoy, si elle appelle de ses vœux un nouveau franchissement de Seine pour ses habitants qui se rendent sur le pôle d'Orly-Rungis, se dit **favorable à des liaisons par TC** : tramway, métro, voire téléphérique (est cité l'exemple de l'étude entre Valenton et Créteil) qui lui semblent propres à désenclaver plus efficacement le territoire, sans les nuisances de la route (CA18).

La Ville de Montgeron, favorable au pont, demande « *de développer une offre de transport collectif en site propre entre les deux rives* » (C22).

La nécessité d'inscrire la réflexion menée dans le cadre des dispositifs prévus par la Loi LOM apparaît également dans plusieurs contributions (CA22, etc.).

De façon générale, en particulier dans les contributions, rares sont les soutiens du projet qui ne mentionnent pas la **nécessité de favoriser dans le même temps le développement des transports en commun**.

Respecter aussi l'environnement.

La Ville de Vigneux-sur-Seine se dit favorable à un franchissement, mais affirme son **attachement à une qualité de vie** (bruit, pollution, nuisances visuelles) pour ses habitants qui seraient riverains de l'ouvrage ; Vigneux-sur-Seine rappelle que le pont devra correspondre au projet d'aménagement durable de la ville (PADD) qui a fait de la santé un de ses axes forts. La Ville demande également que le projet respecte l'environnement particulier des berges de Seine (CA35).

Une **intégration harmonieuse dans le paysage** est souhaitée par les communes de la rive droite. La CCI demande également une **exigence forte d'intégration paysagère**, dans un contexte très contraint.

Dans de nombreuses contributions de personnes favorables au projet, cette préoccupation apparaît ; en effet beaucoup ont conscience des forts impacts urbanistiques d'un tel projet, lesquels, selon eux, doivent être conciliés avec des enjeux environnementaux de plus en plus présents.

Certains ont fait valoir qu'un pont, même de cette ampleur, pouvait être très beau et s'intégrer esthétiquement dans son cadre. « *Il faudra lancer un concours d'architecture* » ont suggéré des contributeurs.

L'auteur du CA38 propose plusieurs aménagements visuels et d'usage tenant compte des évolutions des transports dans la décennie à venir.

3. LES OPPOSITIONS AU PROJET

« *Le problème n'est pas la route, mais la voiture.* »

En contrepoint des très nombreux soutiens au projet, une opposition compacte s'est manifestée très tôt, laquelle s'est exprimée massivement durant toute la concertation, tant dans les réunions publiques que dans les contributions et les cahiers d'acteurs.

L'opposition au projet était en grande partie portée par des habitants d'Athis-Mons, réunis en particulier autour de l'association Athis-Pont-Non, mais elle a rassemblé également des habitants de Vigneux-sur-Seine, de Montgeron, de Brunoy, et d'autres communes voisines.

Reprenant un à un les arguments du dossier et ceux des partisans du nouveau pont, les opposants au projet ont cherché tout au long de la concertation à les contester, à en démontrer l'imprécision et parfois l'incohérence. S'ils ont pu apparaître, en particulier dans les espaces d'expression publics (réunions, ateliers, balades urbaines), comme mobilisés davantage que les défenseurs du pont, ils ont également tenté d'être force de proposition, en développant des arguments et en défendant des solutions qui dépassaient souvent le strict cadre de leurs positions individuelles.

Constituée essentiellement d'habitants d'Athis-Mons et dans une moindre mesure de Vigneux, Montgeron et d'autres communes proches du projet, cette opposition s'est emparée de la concertation pour exprimer ses craintes, sa colère, son refus du pont, mais aussi pour tenter, comme le demandait le maître d'ouvrage, de cerner plus précisément les contours d'un projet qui devra, en voyant le jour, être plus consensuel pour les populations des deux rives.

Face à la forte mobilisation et à l'expression soutenue de leurs critiques et propositions, il m'a semblé utile d'en faire un inventaire aussi complet que possible, considérant que le maître d'ouvrage, en lançant cette concertation, attendait non pas seulement une validation du projet tel qu'il était présenté, mais bien des amendements, suggestions et propositions aussi larges et diverses que possible.

Les critiques faites au projet.

Les arguments les plus récurrents concernant le projet lui-même ont trait :

— à l'ancienneté du projet :

Le projet présenté est jugé ancien, « *ressorti des tiroirs après des décennies...* » « *C'est un projet d'un autre siècle, anachronique, pas repensé depuis les années 1960/1970.* » « *Depuis plus de 5 décennies, les élus locaux et départementaux ont toujours, après des débats âpres mais dotés in fine de bon sens, renoncé au projet de franchissement de la Seine entre Vigneux et Athis-Mons. Les élus départementaux d'aujourd'hui dérogeraient-ils à ce bon sens pour se livrer à cette aberration ?* »

— au parti-pris de projet routier, jugé obsolète au 21^{ème} siècle :

La voiture n'est plus un mode de transport d'avenir, il faut oublier le « tout voiture » pour se tourner vers de nouveaux modes de déplacement, plus respectueux de l'environnement.

- à son manque de pertinence dans un contexte de changement climatique :
« *La nécessité de réduire l'usage de la voiture s'impose pour des raisons écologiques et sanitaires ; le projet investit dans la mobilité individuelle, la plus énergivore* », relève le CA13
- aux prévisions futures de circulation, difficiles à évaluer dans une période de grandes mutations
- à l'impact réel d'un 3^{ème} pont sur les encombrements, contesté
- aux accès et débouchés de l'ouvrage, lesquels, déjà saturés, laissent craindre une congestion plus importante encore
- au fait qu'un nouveau pont déplacera le problème des bouchons sans le régler
- à la taille du pont, de par la nature des obstacles à franchir : « *ce n'est pas un pont, c'est un viaduc* »
- aux impacts très importants qu'aurait la construction d'un pont sur le quartier d'Athis-Mons où déboucherait l'ouvrage :
« *Pourquoi détruire un des rares quartiers verts ?* »
- à ses impacts de part et d'autre de la Seine sur des zones naturelles préservées
- à la destruction du Jardin Jovet et de la colline de Mons
- à son impact sur la santé car générateur de pollution de l'air
- à l'ajout de nuisances à celles déjà existantes (bruit, avions, urbanisation croissante, etc.)
- au dessein d'un projet de liaison plus vaste ayant pour vocation de relier la RN6 à l'A6, transformant le pont en un grand axe routier, voire autoroutier
- à la non-conformité de l'ouvrage avec les exigences de certains documents de programmation :
- au doute sur sa réelle multimodalité, alors que les voiries locales de Vigneux et surtout d'Athis-Mons en seront écartées du fait du passage en surplomb
- à son caractère non-innovant au regard des nouvelles mobilités attendues et prévisibles dans les décennies à venir

D'autres arguments sont régulièrement avancés, qui tiennent aux intentions supposées du maître d'ouvrage :

- le projet présenté au public est partial, déjà décidé, toutes les autres hypothèses sont éliminées d'emblée, il n'y a qu'un modèle présenté
- le projet retenu n'est pas étudié entièrement (deux options de tracé sur la rive droite), sans parler des études d'impact qui n'interviendront que dans une phase ultérieure, empêchant d'avoir une idée sur les impacts réels du projet
- le projet reprend sans le dire le projet de liaison A6-N6 abandonné par l'ensemble des élus locaux
- le projet répond à des motivations électorales visant à répondre essentiellement à une demande des communes de la rive droite

Ces différents points de vue seront développés dans les chapitres suivants.

Les principaux impacts relevés.

➤ *les impacts sur le site du projet*

Les habitants d'Athis-Mons ont été les plus nombreux à se mobiliser contre un ouvrage qui aurait un impact urbanistique considérable sur le quartier de Mons (rue Caron, etc.).

Les villas du 19^{ème} siècle construites face à la Seine, qui constituent le charme d'un quartier ancien, verdoyant et au cadre de vie très préservé, se verraient surplombées par un pont rejoignant depuis la rive droite la partie haute du coteau.

Les piles du pont et la largeur de l'ouvrage défigureraient ce quartier, s'alarment ses habitants, le plongeant dans l'ombre, entraînant bruit et pollution au-dessus des rues du coteau, des écoles, du Jardin Paul Jovet.

« *Ça va tuer la vie à Athis Mons* », « *le tracé est aberrant, Athis-Mons est sacrifié* » peut-on lire dans de multiples contributions.

Certains vont plus loin : « *Projet mortifère pour toute la zone de Orly à Viry-Chatillon* »

De la même manière, certains font remarquer que le départ du pont, rive droite, outre qu'il détruirait les zones arborées de Port-Courcel, aurait un impact sur l'urbanisme de la rive droite.

« *La vue va être dégradée depuis Vigneux* ».

D'autres mentionnent la décote probable de la valeur immobilière sur les communes directement impactées. « *Je suis contre ! Qui voudrait voire 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 ? De grands espaces verts et de loisir, de plus en plus rares dans le coin, vont également être dégradés. Le pont doit rester une légende !* »

Les propriétaires qui ont acheté récemment à Athis-Mons ont témoigné qu'ils n'avaient pas été prévenus de l'éventualité du projet, les emprises ayant été levées à Athis-Mons en 2013.

➤ *les impacts sur l'environnement*

C'est sans doute le sujet qui a suscité le plus de réactions. Le principal grief fait au projet par de nombreux participants est de constituer une atteinte conséquente à l'environnement, en termes de :

- destruction d'espaces verts jouant le rôle de poumon vert
- péjoration d'un beau paysage, rare dans le tissu très urbanisé
- disparition du Jardin Paul Jovet, ressource de biodiversité (oiseaux, batraciens, plantes variées, espèces protégées) et lieu de convivialité, de pédagogie et de lien social du quartier Caron
- impact sur la zone humide de Vigneux
- bruit causé par le passage permanent des véhicules
- bétonnage des berges de la Seine
- destruction ou péjoration de la zone naturelle de la fosse Talbot, réserve de biodiversité

« *Pourquoi, dans ces conditions, construire un pont, alors qu'on est à l'heure actuelle, dans de nombreuses villes, dans une logique de réduction de la voiture ?* » demandent les détracteurs du

projet. Les actions de la Ville de Paris (et celles d'autres villes) pour réduire la place de la voiture sont citées en exemple.

Le Département est accusé de ne pas prendre la mesure des enjeux climatiques et de proposer un projet à contre-courant des tendances de préservation de l'environnement. « *Je ne veux pas avoir à m'expliquer devant les générations futures* » note un contributeur ; « *projet impensable aujourd'hui, il faut changer nos comportements sous peine d'extinction de l'humanité* » avance un autre ; « *Il faut protéger les espaces verts existants et ne pas détruire la colline de Mons.* »

À l'heure de la COP 21, de l'accord de Paris, des rapports alarmants du GIEC, des constats de perte de biodiversité et d'épisodes caniculaires à répétition, la préservation de l'environnement est un sujet qui a dominé les débats.

Référence est souvent faite dans les contributions aux résultats des récentes élections européennes, qui ont vu le parti écologiste arriver en 3^{ème} position des suffrages, preuve selon les contributeurs de l'importance que prend le sujet aux yeux des citoyens.

Très sensibles à la question de la réduction des GES (gaz à effet de serre), entre autres le CO₂ et autres émissions des moteurs thermiques, de nombreux participants ont considéré qu'il n'était pas opportun de construire aujourd'hui un pont routier, favorisant le passage de véhicules polluants et répondant à un modèle dont ils appellent de leurs vœux la disparition. « *Créez des espaces verts pour respirer.* »

Même ceux qui sont favorables au pont demandent souvent qu'on veille au développement parallèle de transports en commun et que l'ouvrage ne soit pas un pont réservé exclusivement aux voitures et camions. On peut lire cette demande dans de nombreux cahiers d'acteurs et contributions.

Des exemples cités d'initiatives dans d'autres villes de France ou d'Europe favorisant l'adaptation des métropoles au réchauffement climatique (reverdissement, forêts urbaines, dynamique de végétalisation), développement des TC, incitation des salariés à les utiliser, etc. sont évoquées dans plusieurs contributions et cahiers d'acteurs (CA19, etc.).

La mesure de restriction de la circulation selon les niveaux Crit'Air prise dans le périmètre de l'A86 est avancée dans le CA23 comme un exemple de la volonté de réduire le nombre de véhicules individuels. « *Pourquoi l'Essonne ferait-elle exception à cette démarche ?* » demandent à sa suite plusieurs internautes.

- François DUROVRAY a convenu des nuisances environnementales et a répondu à une habitante d'Athis-Mons « on vous doit des réponses par rapport à ça ». Le président a assuré que le département se plaçait dans une logique de croissance verte, et que les nuisances causées par l'ouvrage, après avoir été évaluées par les études d'impact, seraient compensées.

➤ **les impacts sur la biodiversité**

Le CA7 dresse la liste des espèces animales (près de 140) qui seraient impactées par le projet de pont. Il rappelle le rôle de « corridor écologique d'intérêt régional » joué par la Seine et ses milieux humides annexes. « *Toutes ces transformations du paysage francilien ont mené à une*

simplification importante des territoires périurbains et ruraux, et à une fragmentation forte des espaces de nature urbaine. (...) La fragmentation par les infrastructures de transport, qui entraîne des collisions, des perturbations sonores et, pour les plus grandes voies, un isolement des populations animales, est nettement plus élevée en Ile-de-France que dans les régions limitrophes. Par ailleurs, ces milieux naturels abritent des espèces protégées et menacées à l'échelle régionale et nationale inscrites sur la liste rouge des espèces menacées. » (CA7)

Le CA16 remarque que « aucune mesure conservatoire et compensatoire pour diminuer la fragmentation éco-paysagère n'a été proposée » dans les études préalables conduites par le Département et consultables en ligne sur le site du projet.

Le CA2 de l'Amicale du Jardin Paul Jovet plaide pour le maintien et la préservation de cet espace sauvage de 4 000 m², financé en partie par le Département, et qui serait totalement détruit par un pont que les piliers et l'ombre portée de l'ouvrage condamneraient. « Outre sa collection botanique de plantes rares, le jardin abrite un certain nombre d'espèces animales, dont plusieurs protégées. (...) Aucune plante ne pourrait pousser dans un tel environnement. Même constat en ce qui concerne la faune : les animaux, principalement les oiseaux, fuiraient cet endroit devenu pour eux inhospitalier et plus en mesure de les nourrir. » Nombre de contributions font référence à ce jardin et à ses espèces protégées : « Triton palmé, crapaud accoucheur, Tulipa Sylvestris, Sequoia deux fois centenaire ».

- Les équipes du projet ont répondu que le Jardin JOVET serait en effet impacté, mais ne serait pas détruit par le nouveau pont. Les inventaires faune/flore et les études d'impact seront réalisés dans la suite des études, et la démarche ERC (éviter-réduire-compenser) mise en œuvre, ont avancé les responsables.

L'association Renard dans son CA33 regrette que « aucune étude n'ait été réalisée sur les impacts environnementaux du projet », même si le calendrier d'un tel projet doit faire intervenir des études approfondies dans ce sens, mais à un stade plus avancé.

Les **espaces agricoles** cultivés entre Orly, Athis, Ablon et Vigneux sont évoqués (CA33) et les cultures (blé tendre, orge, maïs, pâturage et jachères) mentionnées. La promenade à pied du 15 juin au matin a permis à certains de faire remarquer les champs cultivés sur la rive droite de la Seine.

Les **zones humides des « Rives de la Seine »** sont considérées par plusieurs associations de protection de la nature comme des réservoirs de biodiversité à préserver.

Sur la commune de Draveil, un arrêté de biotope protège la « fosse aux carpes » relève l'association RENARD (CA33). Le pont constituerait une forte coupure et aurait un impact très fort sur ces zones fragiles et sur les « corridors écologiques » pour la faune sauvage qui y trouve refuge et s'y déplace, mentionne ce cahier d'acteur.

Un inventaire naturaliste précis des espèces animales (mammifères, oiseaux, reptiles, insectes, chauve-souris, etc.) présentes sur les berges de la Seine à Vigneux-sur-Seine est donné par le CA33.

Certains évoquent également les trames verte et bleue et s'inquiètent de leur maintien dans le cadre du projet.

➤ *les impacts sur le patrimoine naturel et architectural*

CA16 et CA33 demandent que soient considérés les impacts:

- sur le **ru de l'Oly** qui doit être réouvert et renaturé sur des portions canalisées au niveau du centre commercial du Val d'Oly,
- sur les **boisements** déjà entamés par d'autres infrastructures réalisées ou à venir,
- sur la **ferme de Noisy**³.

La question du devenir du centre de loisirs de Port-Courcel et du Château qui accueille les enfants est également posée : « *quelles seront les nuisances pour ce centre de loisirs ?* » questionnent quelques contributions.

➤ *les impacts sanitaires*

La pollution de l'air (particules fines, voiture = 1^{ère} source de pollution de l'air pour les riverains) est souvent évoquée comme une nuisance particulièrement sévère d'un ouvrage routier.

« *Nous subissons déjà le trafic aérien, quid de ceux qui seront sous ce pont ?* »

« *Il suffit d'aller interroger les pneumologues pour voir que l'accroissement des maladies respiratoires n'est pas une illusion mais bien une réalité.* »

« *Nous serons attentifs aux études d'impact sur la santé publique compte tenu des données actuelles avérées sur les populations et en particulier sur les enfants, ainsi que sur les personnes de plus de 60 ans.* »

Les bouchons sont mentionnés à de très nombreuses reprises comme des sources de pollution. Le pont tel qu'il est présenté inquiète certains contributeurs, en particulier en raison de sa forte déclivité.

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

Les villes de la rive droite comme de la rive gauche sont déjà très encombrées : certains doutent de la capacité du pont à réduire ces encombrements, mais craignent au contraire que la circulation nouvelle ne vienne aggraver cette pollution.

Nombre de contributeurs rappellent les effets néfastes de la pollution automobile sur la santé, responsable d'une aggravation des maladies respiratoires, asthme, bronchites, et des maladies cardio-vasculaires.

- Les équipes du projet ont rappelé qu'en matière de santé, des études d'impact fines seraient menées au cours des procédures réglementaires préalables à l'enquête publique.

³ La ferme de Noisy est la dernière ferme de l'ancien hameau de Noisy à Vigneux, acquise au 19^{ème} siècle par la famille Chodron de Courcel.

Le respect d'autres engagements en faveur de l'environnement.

Le CA7 rappelle les engagements du département dans la **préservation de la biodiversité** (« *intervention de Mme Vermillet aux Assises nationales de la biodiversité en juin 2019 à Massy* »), ceux de la Région en faveur d'un **arrêt de l'artificialisation des sols**, et enfin ceux de l'État à travers le **Plan pour la biodiversité** lancé en mai 2018. « *Le projet que vous défendez est clairement en contradiction avec les volontés politiques internationales, de gouvernement, de la région, du département et des citoyens français* » (CA7)

Le CA13 fustige un projet contraire aux **Accords de Paris**, et aux politiques régionales, en particulier le **Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France** (PDUIF) dont il développe les objectifs.

Le CA16 demande quelle sera la compatibilité entre le projet et le futur **Plan Climat Air Énergie Territorial** (PCAET) du Val d'Yerres Val de Seine et celui de l'**EPT12**.

« *Il est important, notent les auteurs, d'assurer la cohérence du projet avec les autres politiques publiques en cours sur le territoire. Celles-ci font l'objet de planifications sectorielles dont la mise en œuvre est susceptible d'interagir avec les objectifs du PCAET et avec lesquelles le PCAET n'entretient pas forcément un lien réglementaire. Concrètement, certaines planifications peuvent porter des enjeux antagoniques avec ceux du PCAET.* »

Un contributeur mentionne les zones protégées, ainsi que les **sites classés** soumis aux avis de l'Architectes des Bâtiments de France et demande si le tracé est validé par les autorités.

Dans son cahier d'acteur (CA8), l'association Territoires en Liens considère que le projet est contraire au **Pacte de la Transition citoyenne** (32 mesures concrètes pour des actions écologiques, solidaires et démocratiques) ; ne respecte pas les **trames verte** (végétation), **bleue** (cours d'eau), **brune** (sol), et **noire** (éclairage) ; ne contribue pas à la réduction des GES ; ne va pas dans le sens d'un renforcement et d'un développement des TC ; ne favorise pas les mobilités alternatives.

Le CA33 de l'association RENARD cite quant à lui le **Schéma Régional de Cohérence Écologique** d'Ile-de-France (SRCE).

Le coût du projet.

Le budget annoncé par le Département n'a pas paru convaincant à certains participants : plusieurs personnes ont fait remarquer que, au vu de l'ampleur de l'ouvrage et de ses contraintes techniques, le coût du pont serait supérieur à celui indiqué dans le dossier.

L'argument de la complexité technique du projet est avancé par de nombreux participants, au regard des obstacles à franchir (voies SNCF, route, fleuve), du dénivelé d'une cinquantaine de mètres pour franchir le coteau d'Athis, du tunnel sous la rue Schuman.

Le maître d'ouvrage a répondu que le coût présenté était un budget prévisionnel réaliste et raisonnable, basé sur des ratios de projets similaires.

Plusieurs participants alertent néanmoins sur les données géologiques du terrain : limons argilo/sableux et calcaires présentant parfois des lits tourbeux (CA11), influence du changement climatique et des épisodes météorologiques de plus en plus extrêmes conduisant à des modifications des terrains (CA12), ce qui pourrait entraîner des surcoûts en imposant des dispositifs sécurisant la tenue des piliers.

Plusieurs participants ont fait remarquer que l'incertitude quant à la forme finale du projet faisait planer un doute sur son budget à l'arrivée. Le maître d'ouvrage a assuré que plusieurs scénarios avaient été étudiés et a précisé que les chiffrages faisaient l'objet d'une présentation aussi fine qu'elle peut l'être au niveau des études préliminaires (90M€ pour 1x2 voies et 120M€ pour 2x2 voies).

Un contributeur propose quant à lui un PPP (partenariat public privé) « *comme pour l'A86, A14, etc.* ».

- Outre les fonds propres du Département, ceux de la Région et de l'État, le Président François DUROVRAY a évoqué à deux reprises la possibilité d'un recours au fonds d'investissement qui actionne la solidarité des départements franciliens (à hauteur de 150M€). Il a en outre précisé que pour l'instant, tant que les caractéristiques de l'ouvrage n'étant pas définies, il n'était pas possible de prévoir son coût exact. La poursuite des études permettra d'affiner le budget global de l'ouvrage.

Le président a également rappelé que le coût du bouchon de Villeneuve-Saint-Georges avait été chiffré, dans une étude datant de 2005, à 22 millions d'euros/an. Il a précisé que la rentabilité socio-économique du nouvel ouvrage devrait être assurée.

4. LA QUESTION DU TRAFIC

Des hypothèses de trafic très discutées.

Les hypothèses de trafic ont été l'un des grands sujets de la concertation.

De très nombreux contributeurs sont revenus sur les modèles utilisés par le département pour établir ses projections de trafic, soit en les questionnant, soit en les contestant.

Beaucoup de participants ont considéré que l'exercice de prospective des flux à venir dans les 10 ou 15 ans à venir était complexe, incertain, et que l'évolution des conditions de déplacement, des nouveaux outils numériques, des nouvelles mobilités, etc., remettait en cause les projections avancées par le maître d'ouvrage.

Voici les principales objections qui ont été formulées à l'encontre du projet, en termes de circulation :

— le nouvel ouvrage ne remplira pas sa **fonction de désengorgement** des circulations, car il sera **aussitôt saturé** par l'afflux des véhicules (davantage de voies = davantage de trafic), contrairement à ce qui est annoncé (CA12 etc.)

« Aucune nouvelle route n'a jamais désengorgé la région. A peine ouvert, chaque nouvel axe est saturé. La croissance permanente de la population de l'Idf en est la cause. »

— le pont **attirera du trafic** (cf. *infra* la question du « trafic induit »). Plusieurs contributeurs ou participants citent en exemple l'A5 à Melun qui n'a rien arrangé à la circulation, ou les axes de la Francilienne et de l'A86 qui repoussent toujours plus loin la ceinture autour de Paris, sans jamais résorber les bouchons

— il aura des **répercussions importantes sur les axes routiers environnants** (N7, N6), qui ne pourront absorber le trafic d'un nouvel afflux de véhicules par le nouveau pont.

Le sujet du trafic induit.

De nombreux participants doutent que le volume des flux reste constant avec l'arrivée d'un nouveau franchissement et que la répartition des circulations se fasse équitablement entre les deux ouvrages existants et le nouveau pont. Certains prévoient plutôt une augmentation du trafic avec la possibilité d'emprunter un nouvel axe.

De façon générale, il a été souvent reproché au maître d'ouvrage de n'avoir pas assez tenu compte du **trafic induit** dans ses prévisions.

Le CA15 traite de la question du trafic induit (volume de trafic supplémentaire généré par la création d'une infrastructure de transport) : l'auteur prévoit l'installation exponentielle de nouvelles aires de chargement des camions, de sorte qu'à l'arrivée de l'ouvrage d'ici une dizaine d'années, le pont sera déjà saturé. « *C'est ce qu'on nomme le trafic induit.* » (CA15). Il remarque que de nouvelles entreprises de logistique se sont installées de part et d'autre de la Seine à l'annonce du projet de nouveau pont.

Le même cahier d'acteur cite l'exemple de Villeneuve-le-Roi qui accueille sur son territoire 21 transporteurs routiers de fret de proximité et 14 de fret interurbain, contribuant à embouteiller la RD136. L'auteur cite également les communes d'Orly-Ville et d'Athis-Mons comme territoires d'accueil des entreprises de transport.

La question du trafic induit est également soulevée par le CA de Aéroports de Paris : « *Celui-ci (l'ouvrage) risque-t-il d'aggraver la situation sur la RD7 entre Juvisy et l'aéroport alors que la capacité devrait être réduite par l'implantation de la prolongation du T7, par ailleurs très utile ?* » (CA27)

Les répercussions sur les autres axes routiers.

La question des accès et débouchés du nouvel ouvrage a suscité de nombreux commentaires.

— Il faut d'abord, selon certains, **régler le trafic sur la N7** (RD7) car le nouveau franchissement accroîtrait l'embouteillage de cette voie devant le souterrain d'Orly (CA12) ; la question du raccordement sur la D7 au niveau du tunnel d'Orly apparaît dans de nombreuses contributions et dans les cahiers d'acteurs. L'argument est repris par Aéroports de Paris, par ailleurs favorable

à tout projet visant à améliorer sa desserte (tant pour les voyageurs que pour les salariés) : « *L'essentiel des voyageurs utilisant le nouveau barreau rejoindra la RD7 via le carrefour des Portes de l'Essonne dont les dysfonctionnements sont d'ores et déjà importants aujourd'hui et appelleraient des réponses immédiates. Les mouvements du soir du nord vers l'est devraient logiquement augmenter. Ils se font aujourd'hui par une voie de « tourne à gauche » dont l'insuffisance contribue à bloquer le carrefour et à créer des situations dangereuses. Le réaménagement du carrefour constitue sans nul doute un préalable à une réalisation du barreau.* » (CA27)

- Les responsables du projet ont précisé que le département travaillait à un scénario de croisement en souterrain au niveau de la RN7, dans le but d'améliorer le mouvement de croisement Est-Ouest. « On a dix ans pour réguler les flux d'échanges nord-sud et est-ouest, adapter la capacité du rond-point et affecter les flux en fonction des circulations (77% des véhicules viennent de la rive droite et vont à Orly). »
- L'engorgement des axes existants est une question fondamentale que les équipes cherchent à résoudre : le nouveau pont va réorganiser les trafics. « Il faudra de toute façon reprendre le giratoire. » Il précise également que la Seine comme axe de transport n'est pas assez utilisée et le fret fluvial sous-développé.

— Nombre de contributeurs font valoir qu'Athis-Mons et les communes de la rive droite (Montgeron, Vigneux-sur-Seine, Brunoy, Yerres, etc.) sont déjà **saturées sur leurs voies locales**. Un nouveau pont risque selon eux d'aggraver cette situation.

« *Zone de Brunoy : un nouveau pont ne peut qu'attirer vers la RN6 de nouveaux flux, donc les nuisances qui vont avec.* »

« *Par ailleurs, l'impact sur les communes voisines ne sera pas négligeable, renforçant probablement les problèmes de congestion (et donc de pollution) sur Montgeron, Draveil, Brunoy, Epinay sous Sénart, ...* »

Le maire de Brunoy, favorable au projet, a demandé que des mesures d'accompagnement soient prévues pour éviter le report des circulations sur les voies secondaires de sa commune.

La crainte d'une **circulation de plus en plus importante dans les voies secondaires d'Athis-Mons** (rue Koenig, côte d'Avaucourt, etc.) s'est exprimée à plusieurs reprises : « *ce pont engendrera bien des reports de circulation mais sur Athis-Mons, lorsque à la sortie du giratoire [les véhicules] suivront la route aujourd'hui empruntée par de nombreux poids lourds vers le centre-ville (Dunant-Blum-Sembat av. de Morangis et de Verdun)* »

- Sur ce point, les équipes techniques ont précisé que les études de trafic (en ligne sur le site du projet) montraient une augmentation dans les voies locales, même sans franchissement (pour exemple, 1800 à 2600 véhicules/jour dans la rue Caron à Athis-Mons).

— Plusieurs font état de leur inquiétude que le pont ne serve de lien plus large entre la N6 et l'A6 et ne soit le **support de camions** qui traversent la Seine : « *le mot « camion » ou « poids lourds » n'apparaît pas dans le dossier, or ils sont 10 000/jour sur la RN6* » (CA13).

- Le vice-président en charge des transports et des mobilités, Nicolas MÉARY, répond que le Département travaille sur un « Plan fret » afin de mieux gérer les flux logistiques.

— L'appel d'air provoqué par le nouveau pont aura pour conséquence l'**engorgement de la D448** qui traverse Draveil, soulignent certains habitants de cette ville.

— Le CA16 analyse le document « Simulation du trafic à horizon 2030 » du dossier et observe, au vu des schémas des pages 20 (simulation référence horizon 2019) et 65 (simulation projet option 1 horizon 2030), que « *le bénéfice pour désengorger les bouchons existants n'est pas convaincant, les voies sont toujours autant saturées en 2030* ».

— La demande d'un **aménagement de la RN6 en boulevard urbain** de Brunoy à Montgeron est portée par plusieurs acteurs (CA22, etc.).

La ville de Brunoy fait valoir dans son cahier d'acteur (CA18) que le projet ne peut se faire sans un aménagement de la RN6 dans sa partie située dans l'agglomération. Les auteurs indiquent que seul un **enfouissement de la nationale dans sa traversée de Brunoy** peut garantir aux habitants une meilleure qualité de vie, en termes de qualité de l'air et réductions des nuisances sonores, ainsi qu'en termes de circulation aux abords de la place de la Pyramide.

— Certains considèrent qu'il est plus qu'opportun de s'engager à un **contournement de Villeneuve-Saint-Georges sur la RN6**, « *repoussé depuis 40 ans* » (CA31) ; il est nécessaire pour cela de s'associer au département du Val-de-Marne, plaident ceux qui considèrent que cette option permettrait de réduire l'engorgement du pont de Villeneuve.

Enfin, plusieurs personnes ont discuté le lieu de passage du futur pont, proposant de privilégier un **franchissement entre Choisy-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges**.

« *Le seul franchissement qui pourrait désengorger le trafic routier devrait se faire au nord d'Orly (au niveau de Villeneuve Triage ou même Choisy sud).* »

Les évolutions du trafic (aérien et routier)

Des participants ont souligné l'importance de considérer les évolutions dans les années à venir du trafic aérien sur Orly et du trafic routier dans toute la zone concernée par le futur pont.

C'est un élément du projet qui a souvent retenu l'attention du public, car de nombreuses personnes font valoir les changements profonds qui sont à l'œuvre, et dont il est difficile de prévoir les évolutions exactes, même si quelques tendances se dessinent.

La volonté de la plateforme d'Orly de se développer en est une, assurent certains, ce qui peut laisser prévoir dans l'avenir un trafic aérien plus intense, avec en corollaire les nuisances que cela implique.

Côté routier, d'autres affirment (CA4) que le projet ne pourra qu'aggraver les bouchons déjà présents, en bouleversant en profondeur les flux de circulation.

Le CA4 propose une lecture des mesures de trafic à partir des relevés de la DIRIF. L'auteur du CA4, M. Gasquet, s'est livré à un examen local sur le RB6, au niveau du point de comptage DIRIF Siredo M002 à Brunoy. Des ensembles de dossiers d'étude de trafic sont prises en compte : l'un conduit dans le cadre de l'aménagement de la Croix de Villeroy, l'autre produit dans le cadre de la présente concertation, présentant des simulations de trafic à horizon 2030.

Cet habitant de Brunoy souligne la péjoration croissante des abords de la RN6 à Brunoy, dont les embouteillages détériorent le cadre de vie. Tendence aggravée selon lui par l'aménagement du carrefour de la Croix de Villeroy sans aménagement parallèle de la traversée de la ville, faisant de Brunoy le nouveau verrou du trafic.

Le CA4 analyse les évolutions de trafic au regard des études à horizon 2030 et en conclut que Brunoy pourrait, avec le nouveau franchissement de Seine, ravir à Villeneuve-Saint-Georges la palme de la ville la plus bouchonnée du secteur.

« *Seule une traversée sans feux de Brunoy peut permettre d'écouler ce trafic sans congestion majeure. C'est vrai aujourd'hui, ce sera encore plus vrai en 2030* » écrit M. Gasquet qui propose la création dans Brunoy d'une voie parallèle à la Nationale, telle que décrite dans le dossier d'aménagement « RN6 : Montgeron et Lieusaint : traversée de la forêt de Sénart 1991-1992 ».

Ce contributeur demande que soit repris ce dossier, qu'il soit actualisé et intégré au dossier du projet, sous peine de sacrifier Brunoy.

Le CA4, à l'instar d'autres participants, s'interroge par ailleurs sur les éventuels effets de la pente du pont sur la saturation : il rappelle l'exemple de la cuvette de Savigny-sur-Orge dont la pente (plus faible que celle annoncée du futur pont) génère des bouchons du simple fait de sa déclivité.

L'instauration de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) à Paris et dans le périmètre de l'A86 a été évoquée (CA28). Pour rappel, la ZFE a pour vocation d'accélérer l'élimination progressive des véhicules les plus polluants, au moyen de la vignette Crit'air, afin de préserver la qualité de l'air. Certains imaginent que cette ZFE pourrait dans l'avenir s'étendre au-delà de l'A86 et réduire de ce fait l'usage de certains véhicules.

Le paradoxe de Braess (1968) qui appartient au cadre de la théorie des jeux, a été cité plusieurs fois, tant en réunions publiques que dans les contributions et par certains cahiers d'acteurs. Il est développé dans le CA9, qui décrit l'impossibilité mathématique de connaître l'impact d'un nouvel ouvrage sur la durée des trajets. Ce paradoxe interdit de promettre une diminution des temps de transport par le simple fait d'ajouter un nouveau pont. Cette diminution ne peut être assurée, simplement espérée ou pronostiquée, mais sans certitude.

- Nicolas MÉARY est revenu sur le paradoxe de Braess, et sur la gestion des flux dans les grandes colonies de fourmis (« *même très nombreuses, elles ne génèrent pas d'embouteillages* »), citée par un participant. « Si les fourmis y arrivent, c'est qu'elle se coordonnent, a répondu M. MÉARY. On pourrait imaginer que les véhicules intelligents se coordonnent de la même manière ». Le vice-président en charge des mobilités a souvent invoqué une transformation radicale des déplacements dans un avenir proche, et la nécessité de prévoir un ouvrage qui répondra à ces changements, tout en conservant son objectif premier de traversée du fleuve.

Un désaccord sur les études de trafic et les perspectives de flux.

C'est un sujet qui a divisé les participants : selon les uns, les flux vont croître et même de manière plus importante que ne l'annonce le dossier du maître d'ouvrage ; selon les autres, les flux vont se stabiliser, voire décroître.

Le CA9 de M. Dutoit développe des hypothèses d'évolution du trafic routier dans les décennies à venir : *« Je prétends que rien n'assure qu'à moyen terme, la flotte de véhicules continue de croître. (...) Rien n'assure que dans 15 ans, nous soyons dans le besoin de répondre à une augmentation du trafic routier individuel. Les voitures pourraient avoir un effectif de réduction. Les réglementations pourraient devenir sévères en environnement urbain. »*

Certains affirment que les flux peuvent décroître si l'on conduit une politique active de réduction de la voiture individuelle (CA30), comme cela se pratique à Paris par exemple, et par le développement des transports en commun, qui permettrait aux salariés de laisser leur voiture au garage en privilégiant un mode de transport plus efficace et moins impactant pour l'environnement.

D'autres encore demandent si ont été prises en compte dans les calculs prospectifs certaines innovations qui ne manqueront pas de faire baisser le nombre de véhicules individuels ou utilitaires sur les routes (navettes autonomes, livraisons par drone, etc.).

- Les équipes du projet reprennent les résultats des études et assurent que les ponts de Villeneuve et Draveil seront délestés et verront leur trafic diminuer de 15 à 20%. Cela fait gagner, selon les prévisions, 25 minutes de moins sur les temps de parcours entre la gare de Vigneux et la plateforme d'Orly. Sans le franchissement, ajoutent les responsables, le trafic sera là et les voitures continueront de créer bouchons et pollution.
- François DUROVRAÏ a répondu qu'une étude de trafic spécifique dans les communes de la rive gauche serait engagée.

La suspicion d'un dessein plus vaste ou différent.

Plusieurs voix ont laissé entendre que le projet, loin d'assurer une desserte strictement départementale, n'était qu'un maillon d'un plus vaste objectif routier consistant à relier l'est et l'ouest bien au delà des deux rives de la Seine.

« Un tel viaduc favorisera principalement un accès rapide et routier au plateau d'Orly, sans développer une desserte locale entre les communes riveraines des deux rives de la Seine. Il n'apportera qu'un flux continu de véhicules de nouveaux embouteillages, avec leur flot de nuisances et de pollution supplémentaire... » (CA25)

« Au fur et à mesure des débats, la vraie intention du Département apparaît clairement. Ce pont n'est pas une réponse à la question unitaire de mobilité indiquée par le Département. Ce pont est un maillon du projet politique de création d'une ceinture routière autour de Paris, située entre l'A86 et la N104. »

Certains acteurs (CA11) font valoir la cartographie issue du comité de pilotage élargi « Liaisons Nord-Essonnes » n°1 (7 juin 2018) sur une liaison N6, N7, A6, N20, A10, A86.

D'autres acteurs, comme la CCI, affirment justement la nécessité de cette « *continuité routière* » pour assurer la liaison avec Orly, mais aussi le plateau de Saclay, Massy, Saint-Quentin-en-Yvelines.

Certaines personnes imaginent un but encore différent : « *Sous prétexte d'une liaison est-ouest, il s'agit de désengorger Villeneuve-Saint-Georges et la N6, après 50 ans d'inaction des élus. Les Athégiens seront tentés de rejoindre Paris par la N6 et cela engorgera encore plus Villeneuve-Saint-Georges : c'est une liaison nord-sud déguisée.* »

Le CA11 rappelle la **réalisation en cours de plusieurs plateformes logistiques** au niveau d'Orly et ses alentours ; plusieurs participants ont également évoqué la possibilité que certaines zones inondables des bords de Seine côté rive droite (appartenant à HAROPA⁴) soient transformées en plateformes de chargement/déchargement du transport fluvial. De nombreux poids lourds pourraient alors emprunter ce franchissement pour aller de la rive droite à la rive gauche. La plateforme multimodale du Port Autonome de Paris à Vigneux est également évoquée dans le CA35.

La suppression éventuelle de la ligne SNCF desservant Rungis depuis le Sud de la France (train frigorifique de primeurs Perpignan-Rungis) fait craindre à certains un afflux de camions vers la zone, qui pourraient s'ajouter au trafic déjà existant.

Le CA16, en analysant les simulations de trafic établies par le département, constate que le trafic routier va bien s'étendre sur la commune de Vigneux-sur-Seine et regrette de « *ne trouver aucune donnée sur les nuisances et pollutions engendrées par ce nouveau trafic* ».

Enfin, le chiffre de **15% de réduction du trafic** avec la mise en service d'un nouveau pont a paru bien faible à certains au regard de ce que représenterait sa construction : un ouvrage de grande taille, des nuisances importantes.

Le doute et l'incertitude sur la capacité d'un nouveau pont à fluidifier le trafic, si elle a semblé évidente à tous ceux qui attendent désespérément de meilleures conditions de circulation, a tout de même entamé les certitudes des participants plus sceptiques.

- François DUROVRAY l'a répété : « Aujourd'hui il n'existe pas d'alternative et on doit trouver des solutions. L'ambition n'est pas de faire un aspirateur à voitures, mais de favoriser des flux qui sont appelés à évoluer dans le futur. ». Il a en outre assuré que ce pont était destiné à des trafics locaux, à l'échelle du département. « Il y a certes un tracé global, mais la logique n'est pas nationale. »

⁴ HAROPA, ports de Paris Seine Normandie, réunit les ports de Paris, Rouen et Le Havre.

5. LES ACCÈS ET USAGES

Les deux options côté rive droite sont discutées.

Non encore établi avec précision à ce stade des études, le tracé côté rive droite propose deux options, l'une qui rejoindrait le diffuseur de la N6 au **Réveil-Matin**, l'autre au niveau du **centre commercial du Valdoly**.

Plusieurs participants, dont un habitant de Vigneux-sur-Seine auteur d'un cahier d'acteur (CA3) ont fait remarquer que le passage le plus au sud (longeant le quartier de la Glacière par la rue du Bac d'Ablon pour rejoindre le diffuseur du Valdoly) **impacterait un quartier résidentiel et pavillonnaire**. La qualité de vie des riverains en serait affectée (bruit, pollution, embouteillages dans le quartier), ainsi que la valeur immobilière du quartier. « *Si le tracé sud devait être retenu, « la route d'accès au pont devrait obligatoirement passer entre la voie ferrée et le centre commercial (rue du Bourbonnais) afin de limiter au maximum les nuisances* », préconise l'auteur du CA3. De plus, on peut noter que les voies d'insertion à la N6 vers le nord et le sud manquent au diffuseur, précise ce contributeur.

En revanche, le tracé le plus au nord **impacterait une zone industrielle déjà dégradée** et serait donc « *sans conséquence pour les quartiers résidentiels de Vigneux et Montgeron* ». De manière générale, les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet ont en grande majorité **privilegié le tracé nord**. « *Il y a de l'espace, note le CA3, pour la création de la seule bretelle de sortie manquante sur la N6 en provenance du sud.* »

Le maire de Vigneux-sur-Seine a demandé que le point d'entrée de la gare de Vigneux soit travaillé avec soin, en particulier concernant les impacts sur le bruit et la pollution sur le secteur où se fera le raccordement.

- Les équipes du projet ont souligné que les options de raccordement demeuraient une question ouverte. « On est là pour discuter de ce qui convient le mieux. » Les impacts potentiels (impacts sur le bâti, sur la santé...) seront analysés de près également, ont assuré les responsables du projet. Le Président DUROVRAY a assuré que les habitations ne seraient pas impactées.

Les usages du pont.

Les usages du pont ont occupé une partie des échanges : que faut-il faire passer sur ce pont ? Les avis sont très partagés, mais on peut distinguer trois grandes tendances :

- un **pont routier ouvert à toutes les mobilités**, avec voie de bus et piste cyclable
- un **pont réservé exclusivement aux transports en commun** et modes doux
- un **pont modulable avec des voies alternées** aux heures de pointe, une interdiction aux poids lourds à certaines heures, une voie réservée aux piétons le week-end, etc.

Le CA17 propose d'avoir au moins 3 voies pour une gestion dynamique du trafic — 2 voies dans le sens le plus chargé de la circulation et une voie dans l'autre. Une voie complète réservée le dimanche pour les piétons et cycles, en plus du trottoir et de la piste cyclable.

« Faire également des études fines de projection de trafic avec des restrictions par exemple, comme les voies réservées au covoiturage, voitures « propres » et TC afin de permettre des choix futurs, interdiction aux camions à certaines heures. » (CA17)

Plusieurs contributeurs ont fait remarquer que plus on souhaitait de voies pour le pont, plus l'ouvrage s'élargissait et devenait ce que certains redoutent, à savoir un viaduc très imposant. D'autres ont avancé que l'usage d'un pont aussi monumental avec une pente de 5 à 7% ne conviendrait pas aux modes doux, et qu'il était impossible de faire cohabiter d'un côté voitures, bus et camions, de l'autre vélos et piétons, sur un ouvrage de cette dimension. *« Ce n'est pas un ouvrage conçu pour les usagers de deux-roues, encore moins pour les piétons. Les uns et les autres seraient plus en sécurité sur une modeste passerelle dédiée franchissant la Seine, prolongée par un itinéraire en site urbain. Il faudrait donc un parcours de substitution. » (CA24).*

De nombreuses configurations ont été mentionnées, en particulier pendant lors des ateliers (3 juin à Athis-Mons, 1^{er} juillet à Montgeron) :

- modulations des usages en fonction des horaires (heures creuses, heures pleines)
- pont adaptable et modulable, avec des voies qui peuvent changer d'usage selon les heures et les jours
- usage différencié semaine / week-end (avec des voies réservées aux piétons et cycles le dimanche)
- autosolisme (une personne seule par voiture) interdit
- accès interdits aux plus gros poids lourds à certaines heures de déplacement (heure de pointe du matin et du soir)
- accès interdit aux poids lourds de gros tonnage
- péage sélectif à envisager
- réglementation plus stricte du transport de marchandises et de produits dangereux
- limitation aux véhicules Crit'Air 1 et 2
- application numérique de covoiturage développée par le Département
- points d'accès pour le covoiturage à déterminer et à réfléchir dès la conception
- un transport en commun en site propre de Vigneux à Paray-Vieille-Poste
- organiser la mobilité à partir des possibilités offerte par la « route intelligente », connectée

La question de relier le rond-point du haut d'Athis-Mons avec un éventuel site propre qui passerait sur le pont et desservirait la gare d'Athis a été posée.

Certains ont également évoqué le commerce électronique qui se développe de plus en plus et multiplie les transports routiers par véhicules (camionnettes, utilitaires, camions) : une régulation peut être réfléchie, voire une réglementation pour ne pas aggraver les flux déjà importants.

- Nicolas MÉARY a affirmé à plusieurs reprises qu'en l'état actuel du projet, la marge de manœuvre était encore assez large. « Les études vont être complétées et affinées, différents scénarios considérés plus en détail », a-t-il précisé. « On avance dans la réflexion avec vous et on voit ensuite ce qu'on fait. C'est l'intérêt de la concertation », a-t-il souligné.

Quelle multimodalité ?

Le projet limite les échanges avec les voiries locales qu'il surplombe en rive gauche, déplore le CA1 : plusieurs participants assurent qu'un projet qui se voudrait réellement multimodal nécessiterait au contraire de nombreux raccordements avec la voirie secondaire pour les TC (correspondances et points d'arrêt), les vélos et les piétons. *« On peut douter que les vélos et les piétons seraient admis dans le tunnel envisagé sous la rue Robert Schuman. Cyclistes et piétons seraient-ils correctement protégés du vent et des intempéries sur un viaduc ? Comment les piétons accéderaient-ils à la gare d'Athis-Mons à partir d'un viaduc situé 12 à 14 mètres au-dessus ? Les bus traversant la Seine seraient-ils obligés de quitter l'ouvrage pour aller marquer un arrêt correspondance ? »* (CA Circule)

« La pente entre 6 et 7% est problématique pour les poids lourds et les bus, mais surtout pas de tout adaptée pour les cyclistes et les piétons » affirme le CA39.

Selon certains, le projet ne prend pas assez en compte la transformation des modes de déplacement qu'offrent les nouvelles mobilités : navette autonome, service flexible de navettes fondé sur des infrastructures digitales, covoiturage. *« Cette optimisation des ressources est la seule voie qui permettra la défense de l'intérêt général car elle offrira une mobilité plus flexible sans compromettre la qualité de l'environnement que nous léguerons à nos enfants »* (CA30)

Le CA30 propose que le territoire de l'Essonne soit un laboratoire de ces solutions innovantes de mobilité, suggérant au Département de saisir une « belle carte à jouer » en matière d'innovation et de repenser son projet à l'aune de cette nouvelle approche.

- Le département a répondu à ces questions en affirmant le caractère multimodal du pont. Si *« l'on ne sait pas encore ce qui passera sur ce pont »*, le besoin de franchissement est réel, quelque soit le mode de transport. Il appartient donc au maître d'ouvrage d'envisager tous les types d'usages et de véhicules, ce qui justifie les potentialités très ouvertes du projet.

À vélo sur le nouveau pont...

Le CA21 (communauté d'agglomération VYVS) cite la création de l'EuroVéloRoute et la multiplication des pistes cyclables en Val d'Yerres Val de Seine pour affirmer la nécessité d'une voie réservée aux vélos sur la nouvelle infrastructure.

Mais qu'en est-il réellement de l'usage des vélos sur le nouveau pont tel qu'il est conçu par le département, demandent plusieurs contributeurs ? Certains ont fait remarquer qu'il serait difficile à bien des cyclistes de gravir la pente annoncée de 5 à 7%. Il ne s'agit pas seulement de prévoir une voie spécifique réservée aux vélos, et autres modes doux, plaident-ils, encore faut-il que les cyclistes puissent grimper cette côte que représentera le nouvel ouvrage. D'autres ont évoqué le développement du vélo électrique, qui réduira la contrainte de la pente pour les modes doux.

- Nicolas MÉARY s'est voulu rassurant : *« concernant les modes doux, on les encourage, y compris sur le pont »*.

Un pont ne suffit pas, il en faut plusieurs.

Le maire de Villeneuve-le-Roi, lors de la réunion dans sa ville, a clairement fait savoir sa préférence pour plusieurs ponts, sans préciser sur quels tracés ni pour quels usages. D'autres contributeurs ont appelé à réfléchir à plusieurs franchissements, avec des usages dédiés.

« Je pense qu'il faut au moins deux ponts supplémentaires entre Juvisy et Villeneuve St Georges, pour réduire l'impact écologique et visuel, est-ce qu'il serait possible que celui près de Juvisy soit contre l'ouvrage d'art de la ligne D qui traverse la Seine ? Le deuxième je pense serait bien placé juste après la gare de VSG de façon que les deux ponts encadrent la gare. »

Des participants ont proposé d'autres tracés que celui proposé par le Département. *« Au moins 2 ponts sont nécessaires, mais le 2^{ème} contre l'ouvrage du RER D qui traverse la Seine, le premier après la gare de Villeneuve-Saint-Georges. »*

- Nicolas MÉARY a répondu que la perspective de plusieurs petits ponts avait été examinée, et que l'étude de ce scénario pouvait être renforcée.

Ce que dit le questionnaire.

Le questionnaire, renseigné par près de 950 personnes (voir p. 24) donne quelques indications sur les usages du nouveau pont, tels que les envisagent les personnes qui ont répondu.

Comme indiqué plus haut, à la question *Pensez-vous qu'un nouveau franchissement sur la Seine entre Vigneux et Athis améliorerait vos possibilités de déplacement ?* :

66,35% des personnes répondent **OUI**, contre **27,88%** qui disent **NON** (5,77% NSP).

Il est intéressant d'analyser les résultats à la deuxième question : *« Quels sont les modes de transport à privilégier sur cette liaison ? »* avec quatre propositions (piétions, véhicules motorisés, vélos, transports en commun) à classer de 1 à 4.

Le 1^{er} mode de transport à privilégier est : **les transports en commun** pour 28,95% des personnes, devant la **voiture** (25,75%) et les **modes doux** (23,4% pour les cyclistes et les piétons confondus).

Pour le 2^{ème} mode de transport à privilégier : le **vélo** vient en tête (24,79%) juste avant les **transports en commun** (22,22%), devant la **marche à pied** (18,16%) puis la **voiture** (12,61%).

Pour le 3^{ème} mode de transport à privilégier : ce sont les **modes doux** qui sont plébiscités, avec 24,79% pour les **vélos** et 21,47% pour les **piétons**, puis les **transports en commun** (17,09%) pour et enfin la **voiture** à 12,18%.

Enfin pour le 4^{ème} mode de transport à privilégier, les modes doux ont la préférence avec 15,92% pour le **vélo** et 25% pour la **marche**, la **voiture** est encore à 26,18% et les **transports en commun** viennent en dernier avec 9,62%.

Ces réponses donnent une indication sur les usages potentiels d'un pont : on retrouve une forte demande pour des transports en commun, mais aussi pour les modes doux, ce qui implique

peut-on supposer des déplacements de courte distance. La voiture conserve une place non négligeable en premier mode de transport, mais elle n'est jamais privilégiée. Sa part chute même de manière assez significative dès le deuxième choix (12,61%, puis 12,18% en 3^{ème} choix), pour revenir en 4^{ème} position (26,18%).

6. LES ALTERNATIVES ET PROPOSITIONS DIVERSES

Pour un développement des transports en commun.

« Le défi des transports doit être relevé mais autrement, et en considérant un futur qui s'étend sur plusieurs décennies. »

« Nous devons apprendre à modifier nos comportements mobiles et à privilégier des transports non polluants. »

« Avant de penser à un pont, il faudrait enrichir l'offre de transports en commun. »

« Par définition vertueux, le transport public est un choix pour l'environnement et constitue un investissement pour la santé. Car, vivre en ville ne signifie pas nécessairement air pollué, congestion, bruit et longs temps de transport. Les nouvelles idées qui émergent dans les transports urbains sont en train de rendre les villes plus saines et plus agréables à vivre. »

De très nombreux contributeurs et participants à la concertation ont demandé que les efforts soient concentrés sur les transports en commun (TC). Quelles que soient les positions des uns et des autres, soutiens et détracteurs du projet ont tous convenu qu'une offre de TC plus performante et efficace manquait au territoire et devait être développée. Les communes de la rive sud, en particulier, ont fait valoir l'absence de transports collectifs pour se rendre sur la rive gauche.

L'ère du « tout-voiture » est considérée par beaucoup comme révolue, et même ceux qui considèrent que « la voiture ne va pas disparaître » conviennent qu'il faut diversifier les moyens de transport, et proposer aux habitants des deux rives des modes de transports alternatifs à l'automobile individuelle.

L'accent est mis par certains sur le fait que se rendre au travail en voiture est un moyen onéreux pour le salarié (« *Exigez des transports en commun, vos employeurs en payent 50%* ») et pénalisant en termes d'efficacité (« *vous perdez du temps et ça ne vous est pas comptabilisé* »).

C'est donc une demande unanime qui est faite en faveur d'un développement des TC, d'une meilleure offre et de connexions accrues avec le réseau en construction du Grand Paris Express.

Des exemples sont cités de réalisations ou d'améliorations apportées (T1 à Montreuil, A186 qui va être transformée pour les modes doux + plantation d'arbres).

Certains élus ont assuré que le Département pouvait faire mieux et que c'était un défi important à relever.

➤ **le RER**

Plusieurs participants témoignent des mauvaises conditions de transport dans les RER C et D (rames surchargées, retards fréquents, dysfonctionnements à répétition sur des lignes très empruntées), et demandent qu'un effort d'amélioration soit entrepris.

Le département doit, selon elles, peser sur les gestionnaires de ces lignes.

La possibilité d'une liaison directe par passerelle entre les gares de Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons est souvent revenue dans les échanges (voir plus loin).

➤ **le métro**

Prolonger les lignes du Grand Paris express jusque dans le Nord Essonne est une demande qui revient souvent dans les propositions. Là encore, les participants demandent que le Département pèse de tout son poids pour obtenir le prolongement de la ligne 18 à l'est d'Orly, jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges, en passant par Villeneuve-le-Roi (CA32, etc.).

➤ **le tramway**

De nombreuses personnes réclament que soient repris les travaux du T7, à l'arrêt pour l'instant. « *Le T7 doit être prolongé jusqu'à Juvisy* » peut-on lire dans de très nombreuses contributions, ce qui permettrait de limiter les flux de voitures.

L'arrêt des travaux et l'opposition du maire de Juvisy sont souvent évoqués

Plusieurs participants reprochent à la Ville de Juvisy d'en différer l'avancement et d'avoir fait prendre cinq ans de retard à cette ligne qui serait particulièrement utile (CA31).

Robin Réda assure dans son cahier d'acteur que le projet n'est pas remis en cause mais que le tracé « *soulève beaucoup d'interrogations* ». Il donne quelques explications sur sa position dans le CA28. Il plaide en particulier pour une déviation du T7 depuis les Portes de l'Essonne jusqu'à la gare RER D de Vigneux-sur-Seine, en passant par la gare RER C d'Athis-Mons.

Néanmoins, l'arrivée du T7 à Juvisy, souhaitée unanimement, est un élément qui revient souvent dans les contributions ; ce mode de transport fiable et performant est considéré comme une solide amélioration pour les déplacements vers l'ouest.

Le CA23 (Ville d'Athis-Mons) compare le coût du T7 (223 M€ pour une ligne reliant une dizaine de communes) à celui du projet. Les auteurs considèrent que le coût du pont tel qu'il est présenté aujourd'hui pourrait dépasser la barre des 120M€ annoncés et se rapprocher du coût d'un tramway, pour une longueur de voie beaucoup plus courte. Ils privilégient donc un transport plus propre, plus sûr et plus efficace.

Des contributeurs demandent également que des liaisons entre le RER C et le T7 soient développées.

- Nicolas MÉARY a rappelé que sur le T7, le Département était formel : il est essentiel que le tramway arrive jusqu'à la Gare de Juvisy. Il a réaffirmé la volonté du Département de travailler sur tous les fronts.

➤ **le bus**

« *L'intérêt du bus, qu'il soit électrique, à hydrogène, autonome ou pas, c'est de s'insérer dans les tissus urbains dans les mêmes conditions qu'un bus standard thermique, avec une infrastructure*

classique. Il semble possible de miser rapidement sur les bus électriques, sous réserve de les remiser dans un centre bus adapté à leur recharge et leur maintenance. »

Plusieurs contributeurs demandent l'optimisation de la ligne 191-100 (liaison Val d'Yerres-Orly plus rapide), et une liaison similaire depuis Draveil, voire plus en amont sur la rive droite.

D'autres demandent que soit étudié un transport en commun en site propre (TCSP), à l'instar du TVM (trans-val de marne, ligne de bus à haut niveau de service).

« Rien ne concernant la ligne 191-100 dans les solutions étudiées, alors que le TVM qui relie les 4 lignes de RER (A, D, C et B) et la ligne 8 du métro atteint une fréquentation annuelle de presque 15 millions de voyageurs (14 960 000 en 2015 contre 8 162 791 en 1995). Une solution de TCSP Est-Ouest connectée aux lignes D (gares de Yerres et Vigneux) et C (Athis-Mons et Juvisy) pourrait permettre à un plus grand nombre d'habitants des deux rives de se passer de leur voiture pour se rendre au travail. Elle pourrait avoir le T7 à Juvisy comme terminus aux heures pleines et le Min Rungis comme actuellement aux heures creuses et la nuit. (...) Cette ligne pourrait aussi être prolongée au nord Est vers Boissy-Saint-Léger ou le futur téléphérique de Valenton » propose une contribution.

« Le T Zen est la dénomination du réseau de bus à haut niveau de service en site propre d'Île-de-France géré par Île-de-France mobilités. Peut il se déployer à plus grande échelle ? » , demande un autre internaute.

Plusieurs contributeurs ont souligné qu'il fallait aussi un support pour les TC, et que ce pont pourrait voir rouler des bus, surtout s'ils étaient en site propre, ou si une voie dédiée leur était réservée.

- Les équipes du projet ont expliqué qu'il pourrait y avoir une connexion au niveau de la Gare de Vigneux, 27% des usagers venant potentiellement de Vigneux, selon les études. Elles ont précisé qu'un aménagement du passage sous les voies ferrées était envisagé, afin de permettre à deux bus de se croiser.

➤ **la desserte nocturne du bassin d'emploi Orly-Rungis**

Plusieurs contributeurs soulignent le besoin d'une desserte en TC pour les travailleurs à horaires décalés. *« Les gens doivent prendre leur voiture lorsque leurs horaires ne coïncident pas avec les horaires du T7 qui s'arrête la nuit ».*

Le relais du tramway pourrait se faire par bus, propose l'association Circule, avec un terminus au T7 Portes de l'Essonne pendant les heures chargées de la journée, et poursuivre la nuit jusqu'au MIN de Rungis en suivant le tracé du T7 (CA1).

- François DUROVRAY a rappelé, concernant les demandes de transports par bus vers Orly, que Ile-de-France Mobilités exigeait, pour renforcer la fréquence, des temps de parcours raisonnables. Aujourd'hui, la difficulté pour les bus de traverser la Seine par les ponts existants saturés impose des temps de parcours trop longs, ce qui ne les rend pas compétitifs.

Il rappelle toutefois que la ligne de bus 24h/24 existe et précise que c'est la première du genre.

➤ **à terme, quels transports en commun ?**

« Relier les TC entre eux plutôt que de favoriser la voiture » peut-on lire dans les contributions.

Il a souvent été question, dans les échanges, du développement des TC dans la Métropole du Grand Paris, et en particulier du Grand Paris express dont la réalisation devrait permettre de nouvelles connexions aux habitants du nord Essonne.

Le CA28 et d'autres contributeurs dressent la liste des TC dont va s'enrichir le réseau dans les dix prochaines années : T9, T12, lignes 14 et 18 du métro, téléphérique Câble A-Téléval.

Plusieurs participants ont fait remarquer qu'il faudrait appuyer pour que la **ligne 14** se prolonge **jusqu'à Morangis** et la **ligne 18 à l'est d'Orly**.

- Le représentant du Val-de-Marne aux réunions, Ibrahima TRAORÉ, a indiqué que c'était en effet un objectif conjoint aux deux départements.

Ile-de-France Mobilités s'exprime dans son cahier d'acteur en faveur d'une offre accrue de TC : *« l'évolution régulière de l'offre bus, afin de l'adapter aux besoins de déplacement tout en tenant compte des évolutions de la voirie, bénéficierait, à cet égard, de la création d'un pont (...). Ce projet représente une double opportunité pour améliorer la desserte en transports collectifs entre la rive droite de la Seine et le pôle d'Orly-Rungis : d'une part le nouveau pont pourrait être le support de nouveaux itinéraires bus, (...) d'autre part la création de ce pont aura pour effet de désaturer les franchissements de Seine voisins, ce qui améliorera les conditions de circulation des bus qui les empruntent déjà. »* (CA26)

La ville de Brunoy, si elle appelle de ses vœux un nouveau franchissement de Seine pour ses habitants qui se rendent sur le pôle d'Orly-Rungis, se dit favorable à des liaisons par TC : tramway, métro, voire téléphérique (est cité l'exemple de l'étude entre Valenton et Créteil) qui lui semblent propres à désenclaver plus efficacement le territoire, sans les nuisances de la route (CA18).

La Ville de Montgeron, favorable au pont, demande « de développer une offre de transport collectif en site propre entre les deux rives » (C22)

- Les équipes du projet et le Président ont fait valoir dans plusieurs réunions que les transports en commun, même soutenus et développés, seraient insuffisants à assurer une desserte capacitaire d'Orly-Rungis. « Des études ont été réalisées à plusieurs reprises, précise François DUROVRAY, qui montrent qu'une solution unique de TC ne suffit pas à résoudre le problème du trafic. » Les responsables ont assuré que le projet de franchissement n'était pas la seule piste de réflexion du Département, et que tous les moyens permettant de fluidifier la circulation et de réduire l'engorgement des voies étaient mis en œuvre. Le développement des transports en commun en fait partie.

- Nicolas MÉARY a précisé que le Département « poussait » pour le développement des transports en commun et travaillait également dans ce sens. Il a réaffirmé le soutien du département de l'Essonne, aux côtés du Val-de-Marne, au prolongement de la ligne 18 vers l'est (arrivée à Orly prévue pour 2025) ; il a rappelé l'attention qui était portée par le Département (toujours aux côtés du Val de Marne) au prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly, puis jusqu'à Morangis. « Les transports en commun font aussi partie du puzzle » explique-t-il.

Un pont réservé aux transports en commun et aux modes doux.

Parmi les opposants au pont tel qu'il est proposé, bon nombre d'entre eux ont exprimé qu'un nouveau pont trouverait sa légitimité s'il servait de franchissement uniquement pour les modes de transports collectifs et les modes doux (piétons, cyclistes, divers deux-roues). L'association Athis-Pont-Non a fait valoir dès le début de la concertation qu'elle n'était pas opposée au principe d'un franchissement, mais bien à celui d'un pont routier.

Cette position est dictée avant tout par le souci de réduire drastiquement l'usage de la voiture au profit des transports en commun et des modes doux.

Mais elle résume également les positions de ceux qui considèrent que, tel qu'il est présenté, ce pont ne pourrait accueillir qu'un trafic routier (voitures et camions). Y faire cohabiter des véhicules et des modes actifs (piétons et cyclistes) est une illusion, selon eux.

➤ *pour un pont plus léger de berge à berge*

Plusieurs contributeurs et participants ont fait valoir qu'un pont ou passerelle qui relierait les deux rives de la Seine de berge à berge serait utile à de nombreux usagers ; elle pourrait, outre les cyclistes et les piétons, accueillir les bus.

Elle reprend, disent ces contributeurs, la préconisation du SDRIF 2013.

Le CA1 (associations Circule, ÉLAN, circulations douce) propose, entre autres, une circulation alternée pour les bus sur ce type de pont, ce qui permettrait la cohabitation d'une voie de bus, d'une piste cyclable et d'un large trottoir piéton.

Différentes configurations de l'usage de la « passerelle » sont envisagées dans ce cahier d'acteur, dont la « zone de rencontre », qui implique une cohabitation de trois modes (bus, cyclistes, piétons) à vitesse réduite sur la centaine de mètres de l'ouvrage qui franchirait la Seine, pour aboutir à un pont « léger » qui, bien qu'ouvert aux TC, serait étroit et peu chargé.

Même avec deux bus qui se succèdent, précisent les auteurs, « *la charge d'un bus reste très inférieure à celle d'un poids lourd* » (CA1)

Un ouvrage de type passerelle aurait le mérite de faciliter le franchissement de Seine par les bus pour relier les gares RER d'Athis et de Vigneux-sur-Seine, ce que ne permettra pas le pont (CA20), déconnecté de la gare d'Athis-Mons, en contrebas du pont.

Des usagers du RER en direction (et en provenance) de Paris plaident en faveur de cette solution, qui permettrait de choisir entre les RER C ou D, en fonction des contraintes de circulation de l'une ou l'autre ligne. Il suffirait ensuite de franchir la Seine à pied pour rejoindre l'autre rive.

Certains font remarquer que le passage de la ligne de bus 191-100 par le pont de Draveil rallonge son itinéraire et lui coûte « *une quarantaine de minutes aux heures de pointe* ». Cette ligne de bus, en empruntant le passage sous les voies ferrées (Vigneux-sur-Seine) et en enjambant la Seine par une passerelle dédiée, « *deviendrait très concurrentielle avec les trajets en voiture particulière par les ponts voisins* ».

Certains y voient un avantage budgétaire et proposent de « *construire une passerelle beaucoup moins chère et développer les TC avec le reste du budget* ».

« L'idée d'un pont exclusivement réservé aux modes actifs et aux transports collectifs est excellente. Pour information, c'est le cas du viaduc Léon Blum (330 m, 2014, 28 M€), à Poitiers, qui passe au-dessus du faisceau de voies ferrées de la gare et qui relie les deux quartiers hauts de la ville de part et d'autre. »

Le CA25 fait la proposition (pour un ouvrage d'une rive à l'autre) d'un pont haubané à la manière du pont du Port-à-l'Anglais de Vitry-sur-Seine ou dont les piles seraient des immeubles d'habitation ou de bureaux. (CA25)

D'autres participants proposent de multiplier ce type de passerelles multimodales à une échelle locale (CA16).

« Pour les piétons et les vélos uniquement : ce pont pourrait devenir le point de départ du plus large pont piéton de la Région. »

« Aujourd'hui l'état propose un plan vélo, présenté par le Premier Ministre en personne à l'automne dernier, la région Ile-de-France et ses départements aussi, l'EPT12 nous sollicite, nous associations, pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable et de nombreuses communes travaillent à l'amélioration des déplacements à vélo. Il faut construire un projet de franchissement de la Seine allant dans ce sens, s'inscrivant dans un schéma de circulations actives. »

- Les équipes du Département a indiqué que l'idée d'un tel projet (une passerelle de berge à berge) avait fait l'objet d'études présentées à la concertation, mais qu'il ne répondait pas à l'objectif d'une desserte structurante du pôle d'Orly tel que recherché par le Département.

➤ **les demandes des cyclistes**

Plusieurs contributeurs, cyclistes réguliers ou occasionnels, personnes tentées par ce mode de transport, ont parlé du vélo comme d'une alternative au « tout-voiture ».

Mais la dangerosité de ce mode de circulation aujourd'hui a été relevée dans plusieurs contributions, y compris par des cyclistes quotidiens qui se rendent quotidiennement sur leur lieu de travail à vélo, et témoignent de conditions extrêmement périlleuses.

La balade urbaine à vélo du 15 juin a permis de prendre conscience de la difficulté de se déplacer à vélo, très peu d'aménagements étant prévus sur les berges de Seine et rendant la circulation cycliste plutôt acrobatique.

La passerelle de l'écluse d'Ablon est souvent montrée du doigt comme particulièrement impraticable et malcommode pour les vélos (il faut porter son vélo pour franchir les multiples sas et marcher en le poussant tout le long de la passerelle).

Les cyclistes demandent donc des pistes cyclables, et un franchissement dédié.

« L'aménagement cyclable doit être une priorité, avec des vraies voies pour les vélos et des aménagements pour les accès. »

Le CA1 (collectif d'associations Circulations douces en Essonne/Elan/Circule) considère que l'absence de franchissement sur 7 km pénalise davantage les circulations douces (cyclistes,

piétons, PMR) que les automobilistes, contraignant cyclistes, piétons, PMR à des détours et à des circulations acrobatiques et/ou dangereuses.

Ces associations, qui militent pour des modes de circulation non polluantes, sont très favorables à un nouveau franchissement, mais proposent un pont exclusivement dédié aux modes doux et aux transports en commun. Ce pont se raccorderait aux berges de la Seine, sans franchir les voies ferrées : sa hauteur s'en trouverait diminuée (5 à 7 mètres au-dessus de la Seine), réduisant ainsi les impacts environnementaux, l'impact visuel de l'ouvrage et son coût. Les auteurs du CA proposent d'utiliser une partie du budget annoncé pour améliorer les voiries existantes (circulation des bus) et articuler « *le franchissement de Seine avec les cheminements piétonniers et les itinéraires cyclables existants et à créer sur les deux rives, avec un focus sur l'accès aux lycées Clément Ader et Saint-Charles, la promenade de l'Orge à Athis-Mons et la voie verte commune à la Scandibérique⁵ et la Seine à vélo en berge rive droite* ».

Les distances sont courtes, font valoir des usagers de la bicyclette, et donc le vélo peut devenir une solution au quotidien pour les distance de rabattement, surtout avec le vélo électrique, mais il faut aménager des pistes cyclables (itinéraires continus et sécurisés pour traverser le coteau d'Athis-Mons et pour accéder aux lycées Clément Ader et Saint-Charles).

Le CA20 demande que « *soit facilité le recours aux vélos et autres engins de mobilité individuelle pour les trajets les plus courts et les personnes les plus volontaires* », mettant en avant le coût nettement inférieur des aménagements à réaliser, y compris sur les côtes permettant la montée sur le plateau d'Orly.

Le collectif Un Pont Pour Tous milite pour la mise en place d'une voie cyclable sur le pont de Draveil-Juvisy. « *Voilà un combat qui va dans le sens de l'histoire. En supprimant une voie inutile dans le sens Juvisy>Draveil (analyse chiffrée disponible), nous pouvons mettre en place immédiatement et sans coût écologique des pistes cyclables.* »

La berge rive droite, avancent certains contributeurs, est un atout pour un tourisme vert en Val d'Yerres Val de Seine, comme ont pu le constater ceux qui ont fait la balade urbaine à vélo du samedi 15 juin.

- Nicolas MÉARY a fait état d'une réflexion conduite avec les communes de Draveil et Juvisy pour faciliter le passage des vélos. Il a réaffirmé la volonté du Département de soutenir tous les modes. « A ce stade, il faut tout faire, transports en commun, pont, modes doux, etc. »
- Les équipes du projet évoquent la possibilité d'aménager sur l'ouvrage un décrochement pour permettre une pente moindre, de 4% environ, pour les cyclistes et piétons.

➤ **un autre tracé**

Le CA31 pour sa part, ainsi que d'autres participants, proposent la construction, le long du pont SNCF du Bourbonnais, d'un 2^{ème} pont pour un transport en commun en site propre (TCSP) et des

⁵ La Scandibérique, véloroute européenne n°3 reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), traverse l'Essonne en longeant la Seine. Elle emprunte la passerelle de l'écluse d'Ablon pour rejoindre l'île de loisirs du Port aux Cerises.

circulations douces avec des lignes irriguant le Val d'Yerres et des parking-relais (exemple du Busway n°4 à Nantes).

Des solutions alternatives.

Les participants qui ne sont pas favorables à la création d'un troisième pont routier ont fait valoir que la mise en œuvre d'autres solutions pourrait faire diminuer le trafic, rendant ainsi la circulation plus fluide et la création d'un ouvrage inutile.

Voici les propositions faites en ce sens :

➤ *le covoiturage / autopartage*

Il a été souvent remarqué que la plupart des automobilistes qui franchissent actuellement la Seine sont seuls dans leur voiture. « *Si chaque voiture à 1 conducteur prenait 1 passager, ça réduirait les bouchons de moitié.* »

« *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. Peut être que cela provoquera la prise de conscience qu'utiliser 1,4 tonne de métal, verre et plastique n'est pas optimum pour déplacer 65 kg de chair humaine. Je provoque certes, mais il faut peut-être envisager des électrochocs pour des modifications de comportement.* »

Plusieurs contributions vont dans ce sens : il faut combattre « l'autosolisme », et mettre en place des applications de co-voiturage, permettant aux personnes qui se rendent au même endroit de faire route ensemble. Divers intervenants ont fait valoir le peu d'efficacité des applications déjà en place, d'autres ont insisté pour que le département s'empare du sujet et propose un développement de cette pratique grâce à une plateforme numérique efficace. Certains ont fait valoir que c'était une culture bien ancrée à remettre en cause, celle de la voiture individuelle. Les uns considèrent qu'il est très difficile de changer ses habitudes, les autres plaident pour un effort collectif, dans l'intérêt de tous.

- Les équipes du projet ont fait valoir que l'émergence des technologies permettait d'être optimiste en matière d'applications de covoiturage. Le département réfléchit aussi dans ce sens.

➤ *les plans de déplacement inter-entreprises*

Favoriser les plans de déplacement des entreprises, paraît à certains contributeurs un moyen efficace pour lutter contre les embouteillages. Certains proposent donc de mettre en place des Plans de Déplacement Inter Entreprises. Jacques Picard (en réunion à Vigneux et *in* CA31), ancien conseiller régional, évoque le Plan de Déplacement Interentreprises de la plateforme aéroportuaire d'Orly initié en 2014 et qui impliquait ADP, La Poste, les Douanes et Air France. « Cinq ans plus tard, rien n'a été fait... » se plaint-il, dénonçant une absence de volonté de la Région.

D'autres suggèrent de négocier avec les entreprises pour décaler les horaires de travail et étaler ainsi les circulations.

Ou d'associer les entreprises directement à la mise en place de transports collectifs internes : « ADP Cœur d'Orly, Air France, Min de Rungis, La Poste : il pourrait être envisagé de travailler en partenariat avec ces entreprises, pour mettre en place des lignes ou navettes régulières dédiées privées ou en sous-traitance afin de transporter le personnel par des moyens de transport en commun encore plus efficaces que le covoiturage. »

➤ **le télétravail**

Encore un thème qui est revenu souvent : développer le télétravail permettrait de limiter la circulation, même de manière partielle. C'est une proposition que l'on trouve dans de nombreuses contributions.

➤ **la question des parkings**

Les entreprises n'ont aucun intérêt à ce que leurs salariés viennent en voiture, avancent certains participants, car il leur faut développer du stationnement gratuit (foncier immobilisé toute la journée).

Citant les conclusions des rencontres d'Orly sur les mobilités (21 mars 2019) le CA1 précise que les entreprises réclament plutôt du transport en commun à desserte fine et forte amplitude horaire.

En revanche, des parkings gratuits et à grande capacité aux abords immédiats des gares sont demandés unanimement.

Athis-Pont-Non propose de développer les combinaisons TC/parkings aux abords des gares : « c'est possible sur les sites concernés, rive droite (terrains de l'aéroport d'Orly) comme rive gauche (terrains situés entre la Seine et la RN6) ». (CA11)

➤ **développer l'activité économique de la rive droite**

Le constat a souvent été dressé d'un manque d'activité économique sur la rive droite et de l'obligation des habitants des villes de Montgeron, Crosne, Yerres, Brunoy, etc. de chercher des emplois sur la rive gauche (souvent autour des pôles de Rungis et d'Orly).

Plusieurs contributeurs ont fait valoir que le choix de certaines communes de conserver des quartiers résidentiels sans activité industrielle ou secondaire, et de ne pas développer de transports collectifs, pour préserver un mode de vie centré autour d'un cadre de vie préservé et agréable, avait conduit à une situation aujourd'hui problématique. Le CA5 de l'association Un pont pour l'avenir relève ce défaut de transport et reconnaît que les élus n'ont pas cherché à développer ou à favoriser les alternatives à la voiture individuelle. D'où une demande forte des habitants de la rive droite pour un franchissement routier.

Mais certains assurent qu'il faut aussi rechercher des solutions locales au problème de la rive droite : outre la déviation de la RN6 évitant le pont de Villeneuve-Saint-Georges pour les véhicules remontant vers Paris, certains considèrent qu'« il faut s'efforcer de créer des pôles d'activité sur la rive droite afin que les habitants puissent travailler près de chez eux plutôt que de prévoir le saccage d'un lieu verdoyant et prospère » Le CA12 ainsi que plusieurs auteurs de contributions font un constat identique.

« Une solution locale à la Rive Droite doit être recherchée, car ce projet ne résoudra pas les problèmes des habitants de la rive droite. »

➤ **la gratuité des transports en commun**

Plusieurs contributeurs enfin avancent que la gratuité des transports en commun serait un facteur incitatif (CA16) à leur usage accru ; des exemples sont cités de municipalités ayant tenté l'expérience avec succès. « *Le premier bilan de la gratuité des transports en commun à Dunkerque (Nord) montre une nette hausse de la fréquentation, et un nouveau dynamisme du centre-ville.* »

Plusieurs participants ont demandé qu'une étude soit conduite mesurant l'impact de la gratuité des TC sur l'utilisation de la voiture.

Revenir sur certaines solutions écartées.

Le département s'est vu parfois reprocher l'abandon des autres solutions, présentées dans le dossier comme inefficaces, après études. De manière générale, à plusieurs reprises des participants ont exprimé leur surprise de ne pas voir exposées toutes ces solutions de franchissement, de la même manière que celle du pont.

Un certain nombre de participants ont demandé que soient reprises au moins deux hypothèses : le téléphérique et les navettes fluviales.

➤ **le téléphérique**

Le CA1 fait du téléphérique un mode de transport privilégié, en particulier pour le transport de marchandises entre le port de Vigneux-sur-Seine et le plateau d'Athis-Mons, ce qui pourrait constituer une alternative aux poids lourds (CA Circule).

Référence est faite dans une contribution au « *projet de téléphérique entre Villeneuve Saint Georges et Créteil - 4,5 km de lignes aériennes qui permettraient de relier les 2 ville en 17 minutes, 132 millions d'€, 1.200 personnes par heure et 10.000 personnes / jour environ* ».

Le CA12 conteste l'argument selon lequel l'aéroport d'Orly impose des contraintes empêchant la réalisation d'un téléphérique : est citée la hauteur supérieure à 3 mètres de l'hyper Carrefour situé dans l'alignement de la piste 2, ainsi que le projet de créer des vertiports pour des engins volant à plus de 500 mètres de hauteur à proximité de l'aéroport.

Le CA28 plaide en faveur d'un téléphérique urbain pour des trajets courts et locaux. Robin Réda revient sur l'intérêt d'un téléphérique urbain entre Draveil et Juvisy, auquel a renoncé le département. « *Cette solution permettrait pourtant de proposer une alternative à l'utilisation de la voiture pour des trajets courts et locaux qui se prolongeraient comme aujourd'hui par l'usage des transports en commun régionaux.* » (CA28)

➤ **les navettes fluviales**

Plusieurs personnes ont affirmé que la Seine constituait un axe naturel et qu'il pourrait être intéressant d'y circuler, pour s'y déplacer comme pour la traverser : l'abandon d'une solution par navettes fluviales a été regretté par certains participants, qui y voient un moyen intéressant

de franchir le fleuve, pour des déplacements courts d'une rive à l'autre pouvant proposer une capacité conséquente, ou pour relier l'Essonne à la capitale (CA28).

- Le maître d'ouvrage a répondu que la solution de pont multimodal retenue par les équipes avaient été jugée la plus efficace et la plus apte à réduire les problèmes de circulation. Il a présenté les arguments justifiant son choix. Les autres modes de franchissement évoqués (comme le téléphérique ou les navettes fluviales) ne répondaient pas aux objectifs et ont été écartés par le Département du fait de leur caractère trop local.

Que faire dans l'immédiat ?

Certains participants ont souligné l'urgence des actions à conduire, considérant que l'horizon 2030 d'un nouveau franchissement est trop lointain pour des usagers qui sont déjà très fortement pénalisés dans leurs déplacements. Plusieurs proposent de mettre en place des solutions rapides. Robin RÉDA (député 7^{ème} circonscription) donne quelques pistes :

- des aménagements routiers rapides pour faciliter les déplacements collectifs, par ex. une voie dédiée sur la N7 aux heures de pointe pour les TC (bus 285) et le covoiturage ;

- des aménagements multimodaux sur les structures et axes routiers déjà existants, par ex. une passerelle piétonne et cyclable entre Draveil et Juvisy pour franchir la Seine, des voies cyclables sécurisées entre Athis-Mons et Thiais-La Belle Épine, pour rallier le futur terminus de la L14 à Orly.

Par ailleurs la déviation de la RN6 telle qu'elle a été proposée depuis des années Villeneuve-Saint-Georges est demandée par plusieurs contributeurs.

Le CA19 préconise de réserver une voie de l'A86 aux TC.

Aéroports de Paris insiste sur la nécessité d'améliorer également les accès à la plateforme aéroportuaire par le nord, à l'interface des deux départements Essonne et Val-de-Marne. Les auteurs du CA27 en appellent à une progression conjointe des projets, dictée par une planification concertée des réseaux de desserte du secteur.

Un point fait l'unanimité entre les élus : c'est le constat qu'il manque un transport en commun lourd dans le triangle Juvisy – Villeneuve-le-Roi – Val d'Yerres : l'exemple d'Orbival en Val de Marne est souvent cité, comme une réussite du Val-de-Marne et un appel à la mobilisation de tous est suggéré par le CA31, entre autres. A propos d'Orbival, Ibrahim Traoré s'est exprimé en réunion : « personne n'y croyait, mais on l'a fait », suggérant que la volonté politique triomphait de bien des obstacles.

Les cyclistes appellent de leurs vœux des **aménagements dédiés** et des **pistes cyclables réservées** à la circulation sécurisée des deux roues, moins onéreuses et plus rapides à réaliser qu'un pont. Plusieurs participants (CA34 par exemple) avancent que le développement du vélo pourrait être soutenu par la création d'aménagements sur les voies actuelles. Des participants aux réunions et des auteurs de contributions ont fait valoir qu'ils utiliseraient plus volontiers ce

moyen de transport, pour de courtes distances, s'il était bien sécurisé. La dangerosité des axes à emprunter en interdit l'usage à de nombreuses personnes, dissuadées par le risque d'accident.

La conformité avec les autres documents d'aménagement.

Certains contributeurs ont fait remarquer que le projet n'était pas conforme aux exigences du PDPUIF (**Plan de déplacements urbains Ile-de-France**), ni à celles du SDRIF 2030 qui depuis décembre 2013 préconise une passerelle de berge à berge ainsi que la requalification de la RN6 en boulevard urbain. Cette liaison réservée aux modes doux est compatible avec le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) de la Région Ile-de-France, comme l'ont souligné plusieurs participants.

- Le maître d'ouvrage a fait valoir que le projet était inscrit au SDRIF, et donc conforme au PDUIF (que la loi oblige à être compatible avec le SDRIF) adopté par la Région le 18 octobre 2013 et approuvé par décret du Conseil d'Etat du 27 décembre 2013, qui positionne ce projet sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) comme « projet de franchissement » (principe de liaison) sans spécification d'usage.

Le CA34 note cependant que le **SDRIF (schéma directeur régional d'IdF) 2007** indique déjà : « le franchissement entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine sera réservé aux circulations douces et aux transports collectifs ». Le SDRIF 2013 ambitionne de donner la priorité aux transports en commun sur la voiture individuelle, sous réserve de la réalisation du GPE (métro automatique en rocade de 200 km de voies et 72 gares), rappellent plusieurs participants. Certains acteurs (CA34...) regrettent que le Département n'ait pas œuvré pour une solution de transport dans le respect des principes du SDRIF.

Le projet de **loi d'orientation sur les mobilités**, ou LOM, adopté au Sénat peu de temps avant le début de la concertation, a été évoqué durant les échanges : véhicules à faibles émissions, voies réservées, limitations de vitesse, autant d'éléments qui ont été cités au cours des échanges, comme devant être pris en compte. Les conclusions de la ministre des Transports au terme des **Assises de la Mobilité**, en 2017, ont été rappelées dans le CA30 : « *Il nous faut changer de paradigme pour passer d'une politique d'équipement à une stratégie des mobilités* ».

7. POUR UN OUVRAGE INNOVANT

« Si l'Essonne devenait ambitieuse, si nous devenions une vitrine pour l'avenir avec un vrai projet de franchissement de la Seine, un projet innovant du 21ème siècle. »

L'innovation avancée par le maître d'ouvrage n'a pas convaincu nombre de participants, en particulier au regard des profonds changements qui vont affecter la route (route intelligente, nouvelles mobilités, etc.). Certains contributeurs ont eu le sentiment que ces nouvelles technologies et modalités n'avaient pas été vraiment prises en compte dans la conception du

projet, lequel ressemble davantage à leurs yeux à un ouvrage routier classique. L'exigence du département en matière d'innovation leur a semblé insuffisante, et surtout pas assez développée.

« *Un pont à voitures avec une voie réservée aux vélos, ce n'est pas de l'innovation.* »

« *Le pont doit avoir une triple exigence d'innovation : approche de la gouvernance, conception et construction, possibilités pour les nouvelles mobilités* »

« *Comment appréhender les mobilités de demain, quand tout aura changé, d'ici 10-15 ans : aucune réflexion dans ce sens pour un projet qui de toute façon n'a rien d'innovant.* » (CA9)

- Le vice-président en charge des transports et des mobilités, Nicolas MÉARY, a fait valoir qu'en termes de modalités, rien n'était encore décidé. Il a évoqué les voitures de demain (moteur électrique, moteur à hydrogène) et le fait que l'usage de la voiture va se modifier dans les années à venir. Il a insisté sur le fait que les moteurs thermiques ne vont pas durer toujours et que des véhicules propres vont voir le jour. Il a également cité le covoiturage comme un mode de déplacement appelé à se développer.
- Pour répondre aux critiques sur le caractère daté du projet, il a répondu qu'en concevant le projet d'ouvrage, il ne s'agissait pas pour le Département de prolonger les modèles du passé, mais au contraire de réfléchir à un franchissement qui pourrait accueillir toutes les mobilités nouvelles.

Les nouvelles mobilités en question.

« *La réponse aux bouchons routiers est une occasion unique de repenser la mobilité et d'entraîner nos concitoyens vers une autre mobilité répondant aux enjeux du climat.* » (CA31)

De nombreux contributeurs ont invité le Département à réfléchir à cette question de la mobilité de manière novatrice et dans une démarche créative.

Route connectée, utilisation de drones, véhicules autonomes, navettes autonomes, véhicules électriques, nouveaux deux-roues, applications numériques de guidage, de covoiturage, etc. Qu'en sera-t-il dans 10 ans ? Dans un monde en pleine mutation, les participants sont nombreux à avancer que les transports vont être profondément modifiés dans les années à venir par les technologies en évolution permanente.

Certains (CA12) considèrent que les mobilités futures ne sont pas assez travaillées dans le projet actuel, même si on ignore encore largement comment elles vont se déployer. « *Le projet s'appuie sur une vieille logique d'équipement et ignore totalement la révolution numérique en cours.* » (CA30)

La « route connectée et partagée » en particulier, n'apparaît pas dans le dossier du projet et ne semble pas avoir été réfléchi telle quelle, soulignent certains. D'autres regrettent que les mobilités propres ne soient pas ou peu évoquées.

L'atelier du 1er juillet consacré à ce sujet a néanmoins fait apparaître deux positions : ceux qui prétendent que la route va changer de visage et qu'il faut dès maintenant anticiper les nouvelles manières de se déplacer et penser l'ouvrage dans ce sens, et ceux qui assurent que, quelles que

soient les mobilités futures, la construction d'un pont est inévitable, préalable aux franchissements de tout type.

Le CA8 considère que les véhicules intelligents ne seront pas accessibles pour tous. « *La transition n'est pas évidente, ne la rendons pas plus difficile en créant des infrastructures qui seront obsolètes dans 30 ans.* » (CA8)

D'autres avancent que la durée de vie d'un pont (100 ans au moins) mérite que l'on se penche sur son avenir avec beaucoup de soin.

- Les nouvelles mobilités ont été présentées et discutées lors de l'atelier du 1^{er} juillet à Montgeron. Les équipes du projet ont convenu qu'il était encore difficile de chiffrer ce que représenteront en terme de capacité les futures navettes autonomes, le transport par drones, les nouveaux deux-roues électriques, etc.

Une troisième voie.

Le CA30 de David COMBY, qui s'est exprimé dans ce sens lors du dernier atelier à Yerres, fait valoir qu'une offre intermédiaire de transport pourrait rapidement voir le jour, qui rendra « *obsolète la dichotomie transport public/mobilité individuelle* ».

Une offre plus flexible, composée de nouveaux modes de transport fondés sur le digital, et une volonté de préserver l'environnement par des modes et des pratiques plus propres pourraient être associées pour définir la mobilité de demain, plaident ceux qui encouragent le département à se saisir de ces opportunités.

« *L'Essonne pourrait devenir le laboratoire de ces nouvelles mobilités* », propose le CA30. D'autres contributeurs ont appelé à la même ambition.

LES CONTRIBUTIONS

Les participants à la concertation ont largement profité de l'occasion qui leur était offerte de déposer des contributions sur le site. Ainsi, 369 contributions ont été envoyées, beaucoup d'entre elles très développées et argumentées. Les avis exprimés reflètent la dualité des positions. Les opinions s'équilibrent, entre soutiens et détracteurs du projet. Parmi les thématiques abordées, c'est la multimodalité qui a suscité le plus d'interventions, avec 143 contributions, puis la performance environnementale, avec 113 contributions. Outre le volume, il faut souligner la qualité et la diversité des expressions, ainsi que le nombre important de suggestions, propositions et alternatives développées dans de nombreux avis. Les communes dont les habitants se sont le plus exprimés sont, sans surprise, les plus proches du projet et les plus directement concernées, Athis-Mons en tête, puis Vigneux-sur-Seine et Montgeron. La manière dont les personnes qui ont contribué ont eu à cœur de présenter leurs opinions, de développer leurs points de vue, de revenir sur certains éléments de contexte, de témoigner de leurs préoccupations et de leurs conditions de déplacement, de fournir des informations sur un territoire qu'ils pratiquent chaque jour et connaissent parfaitement, a montré combien les citoyens se sentaient concernés par les projets qui intéressent leur vie quotidienne, mais aussi leur avenir. Ce volet de la concertation, ouvert à tous, facile d'accès puisqu'il suffisait de se rendre sur le site du projet, a permis à de nombreuses personnes de participer à la consultation. La forte implication des citoyens par le biais des contributions donne la mesure de l'adhésion des habitants à l'initiative du Département d'organiser une consultation publique.

8. AVIS DE LA GARANTE SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

La réunion d’Athis-Mons, point chaud de la concertation.

La réunion publique d’Athis-Mons, qui a rassemblé environ 300 personnes, a été marquée par une atmosphère tendue et un climat d’agressivité absent des autres réunions. Le président DUROVRAY a été brutalement pris à parti, et les équipes du Département n’ont pas été ménagées par un public dont la colère s’est exprimée sans retenue.

La présence des membres actifs de l’association Athis-Pont-Non, fidèles des rendez-vous de la concertation autour des deux co-présidents Dominique GOBOURG et Gautier CONAN, ainsi que de plusieurs participants aux positions volontairement constructives, ont nuancé le sentiment d’hostilité et de défiance. Pour n’en citer qu’une, qui reflète la position d’une partie des Athégiens, l’intervention de Mme JOSSELIN, qui s’est exprimée à plusieurs occasions et co-auteur du CA19 : « *je pourrais supporter que mon environnement direct soit impacté si c’était pour servir l’intérêt général* ».

Le CA19, fruit des réflexions de deux habitantes d’Athis-Mons, analyse les raisons du mécontentement d’une partie des citoyens, conscients des enjeux climatiques et scandalisés par la nature routière du projet, qui ne tient pas compte de l’urgence climatique. Plusieurs scénarios sont avancés, qui résument le souhait d’une évolution du projet vers une solution consensuelle : du **viaduc de la discorde** (le projet tel que proposé) au **pont de la réunification** (pont d’une rive à l’autre réservé aux modes doux et TC) en passant par le **pont de l’acceptation** avec un tramway de type Orbival construit sur le trajet proposé (Athis-Mons serait impacté, mais ce serait pour un transport collectif non polluant, conviennent les deux auteurs).

La part du politique.

La concertation a parfois été accusée de masquer une démarche purement « politicienne ». Une défiance s’est exprimée, parfois très brutalement, contre l’institution politique et la représentativité des élus. Le Président François DUROVRAY s’est à plusieurs reprises justifié de ses choix d’aménagement en rappelant sa responsabilité d’élu, et les décisions qu’il implique la gestion d’un département. Confronté à la mise en cause de sa sincérité, accusé de « faire de la politique » comme s’il s’agissait d’une activité synonyme de duplicité et de malhonnêteté, il s’est trouvé directement exposé à l’expression de cette perte de confiance, face à certains citoyens convaincus que le politique les manipule, les trompe, voire leur ment sciemment (cf. CA12). « *Les réunions de soi-disant « concertation publique » ne sont pas là pour poser la vraie question au public et encore moins récolter son avis. Elles ne servent qu’à cocher les cases nécessaires à l’aboutissement du projet.* »

- Le Président a insisté sur le caractère volontariste d’une concertation que le Département a souhaité exemplaire : adhésion à la charte du débat public (c’est le premier Département à le faire, a-t-il rappelé), dispositif très ouvert et pluriel (réunions publiques, balades urbaines, ateliers, débats mobiles...), sollicitation de la CNDP pour la nomination d’un garant. Il a souligné

la volonté affichée d'une concertation ouverte, permettant au plus grand nombre de s'exprimer.

Il a également affirmé que le lancement de cette concertation n'avait pas pour objectif de servir les intérêts politiques des uns ou des autres. Il a souligné que la démarche de se lancer dans une concertation était un « pari » qui n'était pas sans risques, celui de voir déprécier le processus lui-même (« ça ne sert à rien, tout est décidé ») et celui de présenter un projet encore non abouti, dont on ne pouvait encore montrer les détails (« vous nous cachez tout ») : « c'est toute la noblesse et la difficulté de l'exercice ».

Certains participants se sont étonnés qu'une association en faveur du pont (Un Pont pour l'Avenir) ait été créée en 2018 par un ancien collaborateur de François DUROVRAY à la Mairie de Montgeron, et plus encore que celle-ci ait bénéficié de subventions de plusieurs municipalités de la rive droite (CA24). Cela a pu être perçu par certains comme un biais à la concertation.

On peut noter toutefois que le président Jean-Louis GODART et plusieurs membres de l'association Un Pont pour l'Avenir ont été présents à toutes les réunions et rendez-vous de la concertation, et qu'ils se sont exprimés en acteurs indépendants, au nom de l'association (cf. CA5, CA17) mais également en tant que citoyens, faisant montre dans leurs interventions d'un esprit constructif et ouvert, dénué de parti-pris politique.

Certains participants ont fait état d'une opération de communication politique pré-électorale : de nombreux élus ont en effet profité de la concertation et de l'occasion qui leur était offerte par les réunions publiques pour s'exprimer, qu'ils soient présents dans le public ou en tribune. Les futurs candidats n'ont pas manqué de présenter leur point de vue.

Une partie du public a pu avoir le sentiment de se faire « ravir la parole » par des tribuns habitués aux expressions orales, dans un moment où aurait dû être privilégiée la parole de la salle. L'échéance électorale des élections municipales de 2020 a renforcé le désir des élus ou futurs candidats de faire entendre leurs positions sur le projet, comme certains contributeurs le font remarquer sans nuance : *« Les multiples réunions n'ont servi que d'exutoires inoffensifs pour des plaintes bien légitimes. Ce processus coûteux et clientéliste ne sert qu'à remettre au centre des élus qui souffrent d'une érosion de légitimité et de la crise de confiance illustrée notamment par le mouvement des gilets jaunes. Temps de parole, positionnement des édiles dans la salle, tout ce spectacle n'est que pré-campagne municipale pour les maires sortants. »*

Des échanges de qualité.

Toutefois, la qualité, la diversité et le nombre de cahiers d'acteurs (41) et de contributions en ligne (368), ainsi que le nombre de réponses au questionnaire (950), montre un réel intérêt pour ce moment d'échanges et d'expression publique, autour d'un sujet qui mobilise toute la population des deux rives ; les citoyens ont participé à la concertation avec enthousiasme et beaucoup d'implication.

Si le format « réunion publique » (réunissant de nombreuses personnes, restreint dans le temps et donc dans la possibilité pour l'assistance de poser ses questions, pour le maître d'ouvrage d'y répondre intégralement) a pu parfois susciter un sentiment de frustration dans le public, les

ateliers et balades sur site ont offert aux participants des temps de discussion riches et constructifs, quelles que soient les opinions des uns et des autres.

Le site internet a également rassemblé des centaines de contributions, nourries et variées, qui reflètent les positions très tranchées des uns et des autres.

Les débats mobiles, enfin, ont été l'occasion pour de très nombreux habitants des communes concernées de s'informer et de s'exprimer dans les espaces de leur vie quotidienne (marchés, gares, grandes surfaces, bus).

Que de nombreux habitants et citoyens se soient saisis de la possibilité d'expression offerte par la concertation, montre que la participation du citoyen est, autant qu'un droit, un besoin et une nécessité amplement partagés, au-delà de l'exercice électoral et de la représentativité par les élus. Qu'ils tous soient ici chaleureusement remerciés d'avoir permis ce moment de démocratie.

Des équipes très disponibles.

Les équipes du Département en charge de la concertation ont été à l'écoute de toutes les demandes de la garante, aussi bien dans la phase de préparation que dans la conduite de la concertation. Durant la concertation, tous se sont montrés patients et ouverts, même lorsque le travail des services techniques était critiqué par les participants aux réunions ; tous ont fait preuve d'une disponibilité constante, d'une écoute attentive et d'une bienveillance impartiale face aux demandes du public. Leur réactivité et leur sens de l'équité méritent d'être soulignés. Les études ont été mises à disposition pour ceux qui en ont fait la demande, des informations ont été partagées sur le site, les cahiers d'acteurs ont été publiés au plus vite...

Que soient salués ici tous ceux qui, au Conseil Départemental, par leur bonne volonté et leur engagement, ont permis la bonne tenue de cette concertation : François DUROVRAY, Nicolas MÉARY, Jérôme GESTIN, Patricia BAZIN, Shauna GREW, Marie-Agnès CALVET, Benjamin COURTOIS.

RECOMMANDATIONS AU MAITRE D'OUVRAGE

Riche d'une participation nombreuse et active, la concertation a laissé se dégager plusieurs propositions et tendances, autour d'un constat unanime, celui de la nécessité d'agir pour faciliter la traversée de la Seine.

Le **demande de transports en commun a été plébiscitée** par la grande majorité des participants, et un développement des modes de transport collectif est attendu : la présence sur l'ouvrage d'une voie dédiée aux bus a été unanimement demandée, ainsi que la nécessité d'assurer la liaison entre les gares RER d'Athis-Mons et de Vigneux-sur-Seine.

L'**usage des modes doux** est également apparu comme un impératif : le déplacement sécurisé des vélos et des piétons devra être considéré avec une attention particulière.

L'**adéquation du projet à l'urgence climatique** et aux engagements nationaux de transition écologique a été une autre exigence forte : le Département devra être particulièrement vigilant, dans la poursuite des études, aux impacts du projet, que ce soit en termes de nuisances par le bruit, la pollution, les atteintes à la biodiversité, etc.

C'est un point partagé par de nombreux participants, et qui doit faire l'objet d'une attention soutenue du Département dans l'avancée de sa réflexion.

La poursuite des études devra prendre en compte cette exigence, de manière à proposer un projet aussi respectueux de l'environnement que possible.

Les **impacts conséquents du projet sur la Ville d'Athis-Mons** ne peuvent être sous-estimés ; la mobilisation forte d'une partie non négligeable de ses habitants et leur refus de voir dégrader leur cadre de vie par un ouvrage imposant, montrent qu'il ne peut être apporté de solution pérenne en l'absence d'un consensus de part et d'autre de la Seine. Les habitants et les élus d'Athis-Mons devront être associés étroitement à l'avancement de tout projet de franchissement.

La demande d'**une vision innovante** est également apparue comme une réponse aux profondes modifications qu'introduisent les évolutions numériques dans la mobilité. Un **travail prospectif sur les nouvelles mobilités** et les déplacements de demain sera utilement conduit dans la poursuite des études, permettant d'affiner les différents scénarios d'usage.

Enfin, le Département aura à cœur de poursuivre la **démarche participative** qu'il a initiée avec la présente concertation et d'associer largement le public aux différents stades d'élaboration du franchissement, quelles que soient sa décision et la suite qu'il donnera à son projet.

ANNEXES

- **ANNEXE 1 : liste des cahiers d'acteurs**

CA1 : collectif Fédération pour les circulations douces en Essonne/Elan-Savigny-Environnement/Circule (comité des usagers du RER C en Essonne)

CA2 : Amicale du Jardin Paul Jovet (Athis-Mons)

CA3 : M. Jean-Marie GALVIER (Vigneux)

CA4 : M. René GASQUET (Brunoy)

CA5 : Un pont pour l'avenir (Montgeron)

CA6 : M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, Député de l'Essonne (Yerres)

CA7 : M. Renaud GARBÉ (Athis-Mons)

CA8 : Territoires en Liens – Collectif Nord-Essonne en Transition (Draveil)

CA9 : M. Dominique DUTOIT (Vigneux)

CA10 : CCI Ile-de-France

CA11 : Athis-Pont-Non (Athis-Mons)

CA12 : Mme Geneviève DELSOL (Athis-Mons)

CA13 : EELV Val d'Yerres Val de Seine

CA14 : Habitants du Fleuve (Athis-Mons)

CA15 : M. WITKOWSKI (Athis-Mons)

CA16 : Citoyen en Seine (Vigneux-Draveil)

CA17 : Mme RACT-MADOUX (Yerres)

CA18 : Ville de Brunoy (Brunoy)

CA19 : Mmes JOSSELIN & WITKOWSKI

CA20 : SADUR

CA21 : Communauté d'agglo Val d'Yerres Val de Seine

CA22 : Ville de Montgeron

CA23 : Ville d'Athis-Mons

CA24 : Montgeron-Environnement (Montgeron)

CA25 : M. Gérard HEULUY

CA26 : Ile-de-France Mobilités

CA27 : Aéroports de Paris

CA28 : M. Robin RÉDA (Juvisy-sur-Orge)

CA29 : FNTR

CA30 : M. David COMBY (Athis-Mons)

CA31 : EELV Essonne

CA32 : Alternative Écologique et Sociale Ile-de-France

CA33 : Association RENARD

CA34 : MM. GROUSSEAUX & SAC (Athis-Mons)

CA35 : Ville de Vigneux-sur-Seine

CA36 : Ville de Villeneuve-le-Roi

CA37 : Ville de Crosne

CA38 : M. Hervé MALAINGRE (Yerres)

CA39 : M. Robert KOHLER (Montgeron)

CA40 : CA Ville de Yerres

CA41 : Ville de Valenton



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr