



**PRÉFET
DU VAL-
DE-MARNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports**

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)

**CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 7 MAI 2024
PARTICIPEZ EN LIGNE !**



©Robin Leroy

**Expérimentation de l'abaissement
de la vitesse maximale autorisée
sur l'A4 entre Saint-Maurice
et Charenton-le-Pont**



LE PROJET - POURQUOI ?

LE BRUIT ROUTIER, SOURCE PRINCIPALE DES NUISANCES SONORES EN ÎLE-DE-FRANCE

Le bruit routier est perçu comme la **cause majeure des nuisances sonores** en Île-de-France (étude Credoc pour Bruitparif, 2021). En effet, 1 Francilien sur 3 cite la circulation routière comme source principale des nuisances sonores ressenties à son domicile.

Le réseau routier demeure le mode principal de déplacement en Île-de-France. A ce titre, le réseau routier national francilien, géré par l'État (Direction des routes d'Île-de-France - DiRIF), représente près de 1300 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées où circulent quotidiennement plus de 4 millions d'usagers. **L'importance du trafic routier corrélée à la densité urbaine impacte donc le nombre de Franciliens soumis à des niveaux de bruit élevés**, ce qui correspond aux points noirs bruit (PNB) pour ceux dépassant un seuil réglementaire.

Le bruit routier est induit par la vitesse des véhicules en circulation dès lors que le bruit de roulement du véhicule (au contact de la chaussée) l'emporte sur le bruit du moteur : **plus un véhicule roule vite, plus le bruit est important.**

VERS UNE RÉDUCTION DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES

Fort de ce contexte et des **demandes régulières émanant des habitants et des élus locaux**, à la demande du **Préfet d'Île-de-France**, la DiRIF a réalisé une évaluation de son réseau pour **identifier les axes susceptibles de faire l'objet d'une expérimentation d'abaissement de la vitesse autorisée.**

Cette évaluation s'est basée sur trois critères :

- La **vitesse pratiquée** (inférieure, proche ou supérieure à la vitesse maximale autorisée),
- La **sécurité routière** (taux d'accident inférieur, conforme, ou supérieur au taux de référence selon l'étude d'enjeux « Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes » - SURE),
- **L'environnement urbain** (la population totale estimée dans les habitations exposées à plus de 60db et la densité de population exposée à plus de 60 dB(A) par kilomètre de section routière sur la base de l'étude d'identification des points noirs bruit).

Dans ce cadre, deux sections prioritaires ont été identifiées :

- L'A86 à Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers.
- L'A4 à Saint-Maurice et Charenton-le-Pont.

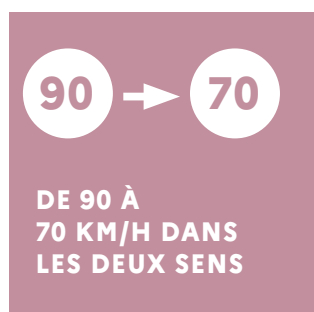
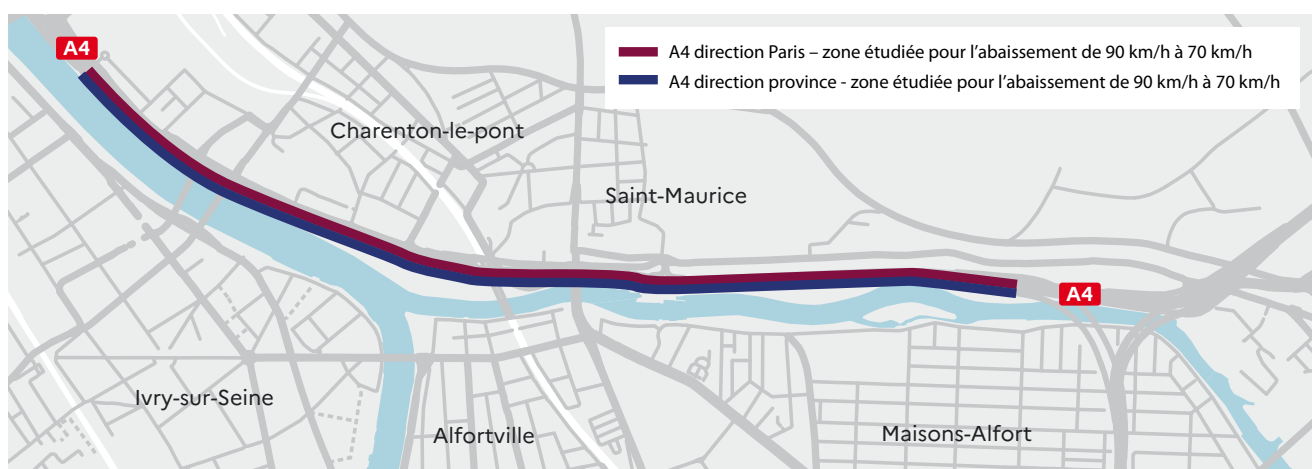


EXPÉRIMENTER L'ABAISSEMENT DE LA VITESSE SUR UN TRONÇON DE L'A4

Suite à l'étude réalisée par la DiRIF, **une expérimentation de l'abaissement de la vitesse autorisée de 90 km/h à 70 km/h** est proposée sur une section de 4 km de l'autoroute A4 dans les deux sens de circulation, au niveau des communes de Saint-Maurice et de Charenton-le-Pont.

A l'origine, cette initiative a été portée auprès de la **Préfète du Val-de-Marne** par le **Maire de Charenton-le-Pont**, avec le soutien du **Député de la 8^{ème} circonscription du Val-de-Marne**, en lien avec le **Sénateur** et le **Maire de Saint-Maurice** et le **Maire de Maisons-Alfort**.

ZONE D'ÉTUDE POUR L'ABAISSEMENT DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE



LE DISPOSITIF D'ÉVALUATION DE L'EXPÉRIMENTATION

Un dispositif d'évaluation est prévu sur un an et sera basé sur **la collecte et l'analyse de données mesurées avant et après la mise en place de l'expérimentation** dans chaque sens de circulation.

Les deux principaux critères d'évaluation seront **le respect de l'abaissement de la vitesse par les usagers et l'évolution de l'intensité des nuisances** (le bruit, la pollution, l'accidentalité et la congestion du trafic).

La DiRIF collectera de façon autonome les données de vitesses et de volume de circulation. Les données d'accidentalité seront obtenues avec la collaboration des forces de l'ordre.

Un partenariat avec Airparif et Bruitparif sera mis en place pour évaluer les impacts en matière de pollution et de bruit.

LE PROJET – QUELS EFFETS ?

LES BÉNÉFICES ET AVANTAGES DU PROJET



Réduction des nuisances sonores d'environ 40%

Sur le tronçon étudié de l'A4, on estime que près de 14 000 habitants des communes de Charenton, Saint-Maurice et Maisons-Alfort sont aujourd'hui impactés par une exposition au bruit qui peut entraîner une gêne (plus de 60 db (A)¹).

Les habitations exposées sont situées le long de l'autoroute, sur les 4 km concernés par l'expérimentation.

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée permettrait de réduire le bruit de 2,2 db (A) la nuit, soit une diminution de 40 % des nuisances sonores.



Peu d'impacts sur le temps de parcours

Avec une vitesse maximale autorisée fixée à 70 km/h et en fonction des vitesses pratiquées aujourd'hui, le temps de parcours pour l'utilisateur sera faiblement allongé : **environ 33 secondes en heures creuses** (+ 30 secondes sur les 4 km concernés en direction de Paris et + 37 secondes sur les 4 km en direction de la province).



Réduction de l'accidentalité

Bien que le taux d'accident sur l'A4 soit conforme à la moyenne pour ce type d'axe, l'abaissement de la vitesse aura un effet bénéfique sur l'accidentalité de cette portion de l'A4.

Ce taux d'accident correspond aux données issues de la démarche « Sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE) pilotée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).



Effets positifs pour la qualité de l'air

Cette expérimentation aura également un impact positif sur la qualité de l'air via la diminution des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, à condition de maintenir une bonne fluidité du trafic.

La qualité de l'air est également, avec le bruit, un enjeu sanitaire majeur. Le plan de protection de l'Atmosphère (PPA), qui décline des mesures concrètes sur le territoire francilien, fait actuellement l'objet d'une révision. Une [enquête publique](#), portée par la Préfecture de la région Île-de-France - Préfecture de Paris, s'est tenue du 26 février au 10 avril 2024.

LES ACTIONS DE L'ÉTAT POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT

L'État porte également des projets **d'équipements permettant de limiter l'exposition des riverains au bruit** via la réalisation d'écrans acoustiques qu'elle finance à 100%. Ces dernières années, des dispositifs de protection acoustique ont notamment été installés sur l'A13 à Saint-Cloud, sur l'A4-A86 à Saint-Maurice, Maisons-Alfort et Créteil ou encore sur l'A6 entre Wissous et Evry.

Par ailleurs, l'Etat (Direction des routes d'Île-de-France -DiRIF) a également innové dès 2017 en expérimentant un **revêtement de chaussée avec des propriétés d'absorption acoustique**, en partenariat avec la Région Île-de-France.

LE PROJET DE PROTECTION ACOUSTIQUE SUR L'A4

Dans le cadre de l'objectif fixé par l'État de résorption des points noirs bruit en Île-de-France, la DiRIF a réalisé en 2022 une étude sur l'intégration urbaine et paysagère et le traitement acoustique des 3 premiers kilomètres de l'autoroute A4 en partenariat avec la ville de Charenton-le-Pont et la Métropole du Grand Paris.

Après une réunion d'informations et d'échanges avec le public en septembre 2020, les études du projet se poursuivent et vont permettre d'affiner la solution d'aménagement retenue, à savoir **la mise en place d'écrans acoustiques** sur la base du scénario retenu en juillet 2022 et la réalisation complémentaire de **protections de façades** pour les points noirs bruit non traités.



©Robin Leroy

LES REVÊTEMENTS DE CHAUSSEE ANTI-BRUIT SUR L'A4



©Robin Leroy

La DiRIF a déployé en 2017 des revêtements de chaussée ayant des propriétés d'absorption acoustique sur l'A4, à hauteur des communes de Charenton-le-Pont, Maisons-Alfort, Saint-Maurice et de Joinville-le-Pont, et sur l'A6 au niveau de celle de L'Haÿ-les-Roses.

La comparaison du niveau sonore avant et après la pose du revêtement anti-bruit montre que **les enrobés phoniques permettent une réduction importante du bruit routier**. En 2022, cinq ans après la

pose du revêtement anti-bruit, **le niveau sonore a diminué de 2,7 à 5,2 dB(A) en moyenne sur 24h**, selon les périodes et les sens de circulation. A titre d'illustration, une telle baisse du niveau sonore est équivalente à une réduction de 46% à 70% du nombre de véhicules.

Cette analyse a été menée par Bruitparif, grâce à cinq stations de mesure continue du bruit au niveau des sections d'autoroute concernées par la pose de revêtement phonique. Trois de ces stations de mesure du bruit sont positionnées sur l'A4, sur les panneaux à messages variables. Elles serviront également à mesurer l'impact de l'abaissement de la vitesse.