



**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)



## **BILAN DE LA CONCERTATION**

JUIN 2024



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



## Table des matières

<b>Rappel du projet d'abaissement de vitesse maximale autorisée sur l'A4 entre Saint-Maurice et Charenton-le-Pont</b> .....	4
1. Pourquoi ? .....	4
2. Expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur un tronçon de l'A4.....	4
3. Les effets attendus .....	5
4. Le dispositif d'évaluation de l'expérimentation .....	6
5. Le calendrier du projet .....	6
6. Les maîtres d'ouvrage .....	6
<b>I. La concertation</b> .....	7
1. L'objet de la concertation .....	7
2. Les outils d'annonce et d'information .....	7
3. Les modalités de participation .....	8
<b>II. Synthèse des contributions et réponses du maître d'ouvrage</b> .....	10
<b>1. Un débat autour des effets de la mesure</b> .....	10
1.1. Les nuisances sonores.....	10
1.2. La pollution atmosphérique .....	11
1.3. La qualité de vie.....	12
1.4. La santé .....	13
1.5. La fluidité de la circulation .....	13
1.6. La sécurité routière .....	14
1.7. La consommation du véhicule.....	15
1.8. Une mesure qui encouragerait le report modal.....	16
1.9. Des craintes de report du trafic sur les communes limitrophes .....	16
<b>2. Des questionnements sur la mesure elle-même</b> .....	17
2.1. 70 km/h : une vitesse adaptée ?.....	17
2.2. Les objectifs de la mesure.....	17
<b>3. De nombreuses propositions complémentaires ou alternatives au projet</b> .....	19
3.1. La couverture de l'autoroute.....	19
3.2. Des murs ou un revêtement anti-bruit.....	19
3.3. Les radars/contrôle de vitesse .....	21
3.4. La transformation de l'autoroute en boulevard urbain .....	21
3.5. Limiter l'urbanisation autour de l'autoroute .....	22
3.6. Une mesure à appliquer sur certaines plages horaires uniquement .....	22
3.7. Une mesure à élargir sur d'autres autoroutes .....	23

3.8.	Agir au niveau des habitations environnantes .....	23
3.9.	Améliorer l'offre de transports en commun .....	24
3.10.	Encourager l'utilisation des pistes cyclables.....	25
3.11.	Réorganiser le trafic des poids lourds.....	25
<b>III.</b>	<b>Enseignements du porteur de projet et suites de la concertation .....</b>	<b>27</b>

# Rappel du projet d'abaissement de vitesse maximale autorisée sur l'A4 entre Saint-Maurice et Charenton-le-Pont

## 1. Pourquoi ?

- Le bruit routier, source principale des nuisances sonores en Ile-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 1 300 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, accroît donc le nombre de Franciliens soumis à des niveaux de bruit élevés, ce qui pourrait correspondre à des points noirs bruit (PNB) pour ceux qui dépassent un seuil réglementaire<sup>1</sup>. 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) est supérieur au bruit du moteur : plus un véhicule roule vite et plus le bruit est important.

- Vers une réduction des vitesses maximales autorisées

Fort de ce contexte en réponse aux demandes régulières des habitants et des élus locaux, la DiRIF a réalisé à la demande du préfet d'Île-de-France, une évaluation du 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 60 dB 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 et l'A4 à Saint-Maurice et Charenton-le-Pont.

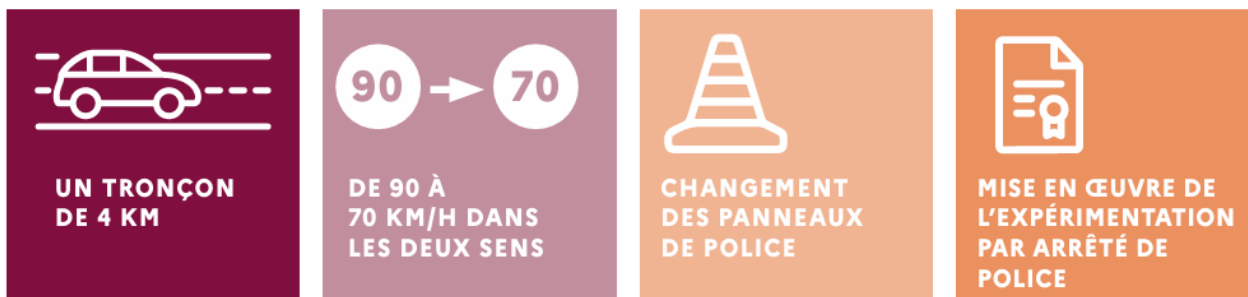
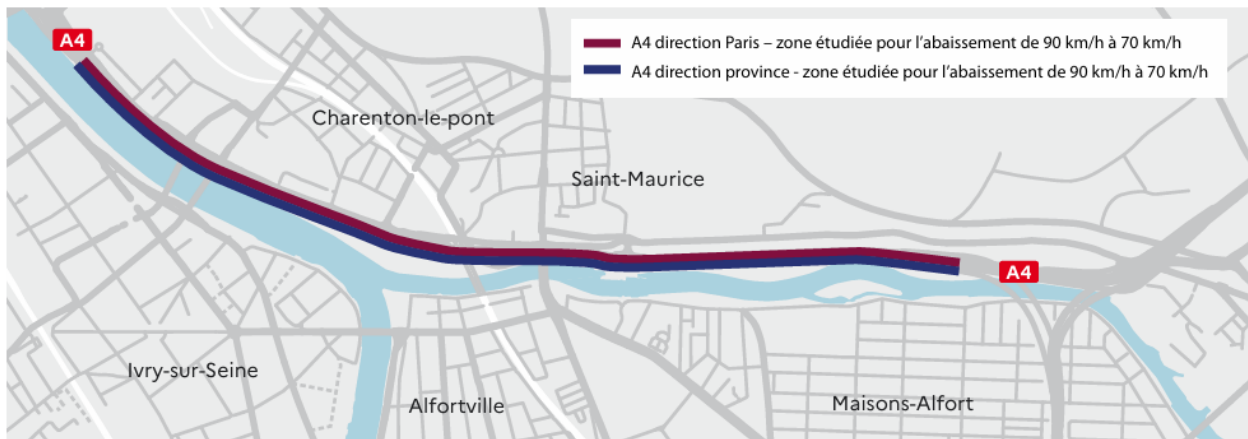
## 2. Expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur un tronçon de l'A4

Suite à l'étude réalisée par la DiRIF, une expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale 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. Cette initiative a été portée auprès de la préfète du Val-de-Marne par le maire de Charenton-le-

---

<sup>1</sup> [https://www.bruitparif.fr/la-reglementation4/#:~:text=Ces%20niveaux%20sonores%20maximum%20vont,A\)%20pour%20les%20poids%20lourds.](https://www.bruitparif.fr/la-reglementation4/#:~:text=Ces%20niveaux%20sonores%20maximum%20vont,A)%20pour%20les%20poids%20lourds.)

Pont, avec le soutien du député de la 8ème circonscription du Val-de-Marne, en lien avec le maire de Saint-Maurice et la maire de Maisons-Alfort.



### 3. Les effets attendus

- Réduction des nuisances sonores d'environ 40%

Sur le tronçon étudié de l'A4, près de 14 000 habitants des communes de Charenton-le-Pont, Saint-Maurice et Maisons-Alfort sont aujourd'hui impactés par une exposition au bruit qui peut entraîner une gêne (plus de 60 dB (A)<sup>1</sup>). 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 à 70 km/h 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 serait très faiblement allongé : environ 33 secondes en heures creuses (+ 30 secondes sur les 4 km concernés en direction de Paris et + 37 secondes en direction de la province).

- Réduction de l'accidentalité

Bien que le taux d'accident sur l'A4 se situe dans la moyenne pour ce type d'axe, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée 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'oxyde 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.

#### 4. 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.

#### 5. Le calendrier du projet

Suite à la concertation, le bilan a été réalisé à l'été 2024, en vue d'une mise en œuvre envisagée pour le dernier trimestre de 2024.



#### 6. Les maîtres d'ouvrage

Le projet est porté en partenariat avec les villes de Saint-Maurice et Charenton-le-Pont. Il sera mis en œuvre par l'État et piloté par la préfète du Val-de-Marne, en s'appuyant sur la DiRIF.

# I. La concertation

## 1. L'objet de la concertation

L'objectif de cette concertation est :

- d'informer sur le projet ;
- de recueillir les avis et les contributions du public, qui permettront d'ajuster les modalités précises de l'expérimentation d'abaissement de la vitesse maximale autorisée qui restent à définir ;
- de répondre aux éventuelles interrogations du public.

## 2. Les outils d'annonce et d'information

- Le site internet



Un site Internet [www.concertation-abaissement-vitesse-A4.fr](http://www.concertation-abaissement-vitesse-A4.fr) a été conçu pour assurer l'information et la participation du public. Le site internet a été ouvert le 8 avril 2024 et a enregistré 898 visiteurs uniques entre le 8 avril et le 7 mai 2024.

- La plaquette de présentation



Une plaquette d'information a été réalisée pour informer sur le projet et sur la concertation. Elle est téléchargeable sur le site internet.

- La communication des porteurs de projet et des communes concernées

L'information a également été publiée sur le site internet des communes concernées, de la DiRIF et celui de la préfecture du Val-de-Marne :

- [Lancement d'une consultation publique sur la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute A4 - Actualités - Les services de l'État dans le Val-de-Marne](#)
- [Concertation en ligne sur l'expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'A4 | Ville de Saint Maurice \(ville-saint-maurice.com\)](#)
- [Projet • Concertation en ligne : donnez votre avis sur l... \(charenton.fr\)](#)
- [Lancement de la consultation sur l'expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur une section de l'A86 Nord et de l'A4 du lundi 8 avril au mardi 7 mai 2024 | DiRIF \(developpement-durable.gouv.fr\)](#)

– [Abaissement de la vitesse sur l'A4 : jusqu'au 7 mai pour donner votre avis - Maisons-Alfort](#)

- L'information via la presse

L'information a été relayée par certains médias :

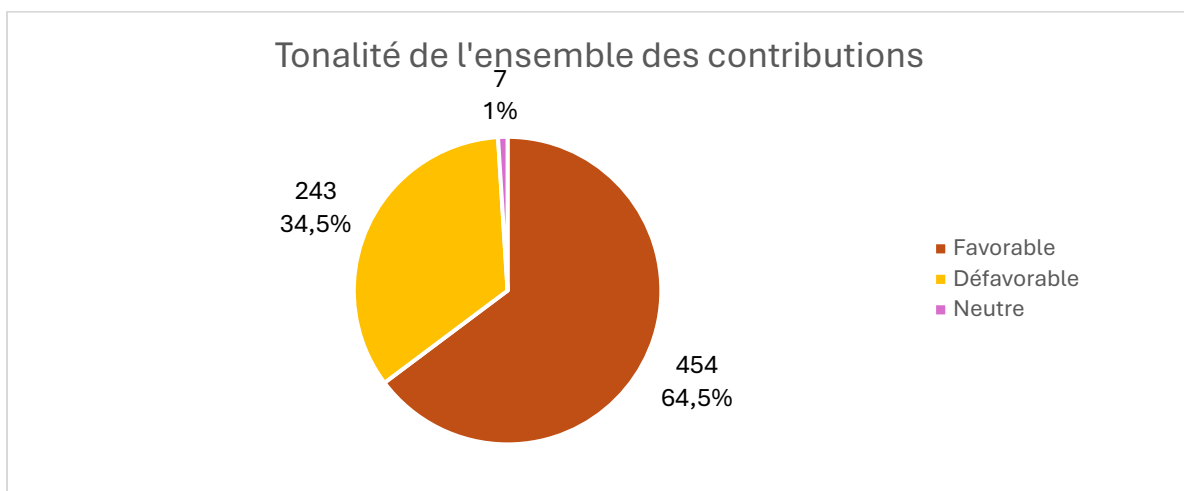
- [Nuisances automobiles: une expérimentation de réduction de vitesse sur l'A86 en Seine-Saint-Denis \(bfmtv.com\)](#)
- [Trafic routier : l'Etat envisage de baisser la vitesse sur une portion de l'autoroute A4 | Les Echos](#)
- [Bruit, accidents, pollution... l'abaissement de la vitesse à 70 km/h sur l'A4 plébiscité - Le Parisien](#)
- [Pour ou contre l'abaissement de la vitesse à 70 km/heure sur l'autoroute A4 près de Paris ? | Citoyens.com](#)

### 3. Les modalités de participation

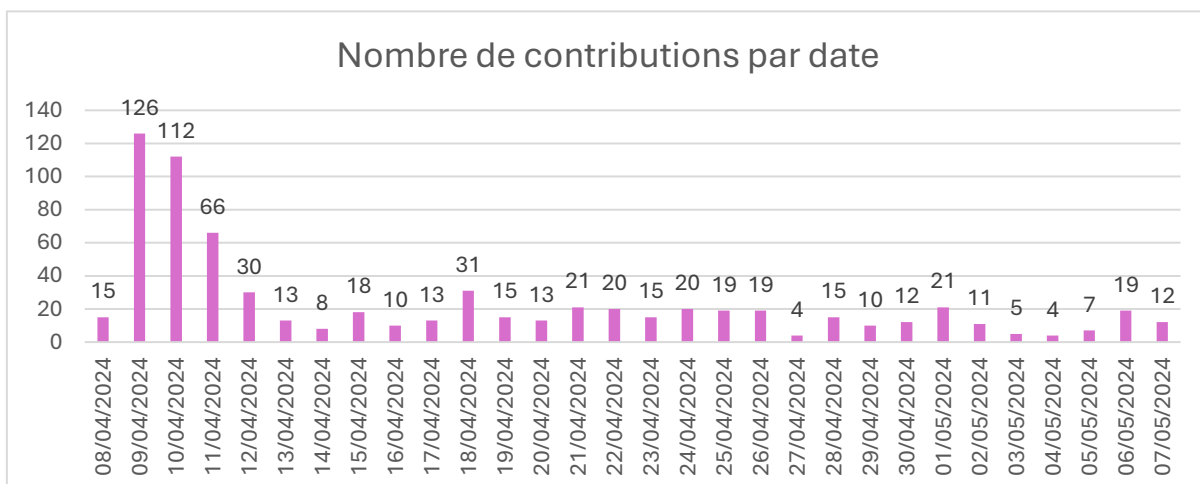
Le projet a été soumis à l'avis du public via une concertation en ligne (sous forme d'une participation du public par voie électronique – PPVE) du 8 avril au 7 mai 2024. Durant cette période, toute personne pouvait déposer un avis ou poser une question en ligne sur le site internet.

### 4. La concertation en chiffres

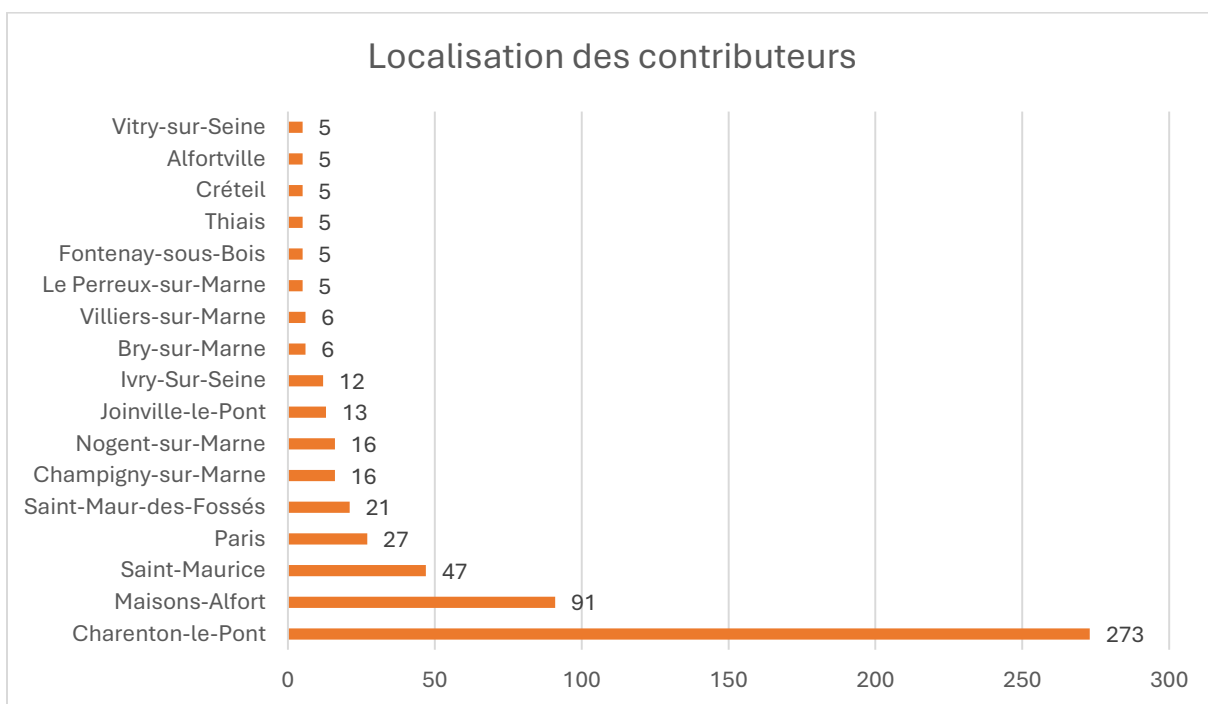
Sur l'ensemble de la période de la concertation, 704 contributions ont été déposées. Elles se répartissent en 679 avis et 25 questions. Parmi celles-ci, on dénombre 454 contributions favorables, 243 défavorables et 7 neutres.







On note une forte participation au cours de la première semaine, représentant plus de 50 % de l'ensemble des contributions suivie d'une baisse quasi constante sur le reste de la période.



Les contributions proviennent de 98 communes différentes<sup>2</sup>. Les plus représentées, en termes de participation, sont Charenton-le-Pont avec 39%, Maisons-Alfort avec 13%, Saint-Maurice avec 7%, Paris avec 4% et Saint-Maur-des-Fossés avec 3% du nombre total des contributions. Toutefois, il est à noter que 29 contributeurs n'ont pas indiqué leur commune.

<sup>2</sup> Voir liste des communes en annexe n°2

## II. Synthèse des contributions et réponses du maître d'ouvrage

### 1. Un débat autour des effets de la mesure

La majeure partie des contributions, qu'elles soient favorables ou défavorables au projet, fonde l'argumentation sur les effets de la mesure. On observe une polarisation entre les contributeurs qui estiment que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée aura des effets bénéfiques et ceux qui estiment que le projet ne permettra pas de réduire les nuisances. Plusieurs thèmes sont alors évoqués par les contributeurs : nuisances sonores, pollution atmosphérique, qualité de vie, santé, fluidité de la circulation.

#### 1.1. Les nuisances sonores

Les contributions sont en grande partie axées sur les effets de la mesure en termes de nuisances. Ainsi, la majorité des contributeurs, favorable à la mesure, perçoit l'abaissement de la vitesse maximale autorisée comme une solution efficace pour atténuer significativement les nuisances sonores générées par les véhicules. Ces participants indiquent que le bruit du trafic routier est nuisible. Pour eux, limiter la vitesse à 70 km/h réduirait l'impact sonore généré par le trafic :

- « Favorable à la diminution de la vitesse sur ce tronçon pour réduire les nuisances sonores pour les riverains et les utilisateurs de la piste cyclable... »<sup>3</sup>
- « Ma compagne habite quai des Carrières à Charenton. Utiliser son balcon pour boire un verre est impossible en journée à cause du bruit. D'ailleurs, les fenêtres sont toujours fermées et on reste à l'intérieur. Mais le pire survient la nuit, malgré le double vitrage, le souffle du passage des camions est incessant et rend fou. Il faut ne pas être confronté à ce bruit pour être contre cette limitation de vitesse »<sup>4</sup>
- « Je suis pour le projet d'abaisser la vitesse, c'est trop bruyant surtout le matin »<sup>5</sup>
- « Avis favorable à une réduction de la vitesse maximale autorisée sur l'autoroute A4 afin de réduire les nuisances sonores... »<sup>6</sup>
- « J'habite en face de l'autoroute, qui est une nuisance sonore..., encore plus l'été. Je suis fortement favorable à limiter la vitesse à 70 km/h »<sup>7</sup>

Cependant, certains contributeurs défavorables à la mesure estiment que la réduction de la vitesse ne suffira pas à atténuer les nuisances sonores et pourrait même l'accentuer par des effets inattendus, comme une augmentation des embouteillages les bruits liés au trafic (klaxons par exemple).

---

<sup>3</sup> Contribution n° 173

<sup>4</sup> Contribution n° 286

<sup>5</sup> Contribution n° 579.

<sup>6</sup> Contribution n° 668

<sup>7</sup> Contribution n° 691

- « Avis défavorable, à 90km/h je suis en 5ème, à 70km/h je passe en 4<sup>ème</sup>, plus de bruit... »<sup>8</sup>
- « Plus la vitesse est réduite, plus la circulation est dense, et donc plus polluante !! Sans parler de la nervosité de certains conducteurs qui vont être les deux mains sur leur klaxon !!! Bref. Que du contre-productif... »<sup>9</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** 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) est supérieur au bruit du moteur : plus un véhicule roule vite, et plus le bruit est important. Une réduction de la vitesse agira sur le bruit de roulement de l'ensemble des véhicules, à condition que cet abaissement soit significatif, c'est-à-dire au minimum une diminution de 20 km/h. Ainsi, l'abaissement des vitesses représente une mesure efficace pour limiter les émissions sonores des véhicules et ainsi préserver la santé des riverains. Ces affirmations reposent sur plusieurs études existantes sur le sujet.

- « [Réduction des vitesses sur les routes – analyse coûts bénéfiques](#) », Commissariat général au développement durable, 2018.
- « Quelques éléments de compréhension relatifs aux impacts sur les émissions et la qualité de l'air des mesures de limitation de la vitesse », Airparif
- « [Impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit](#) », Ademe, 2014.
- « [Comprendre les relations entre bruit routier et vitesse](#) » Bruitparif

## 1.2. La pollution atmosphérique

La réduction de la pollution atmosphérique est ressortie comme deuxième bénéfice selon les contributeurs favorables au projet. Ces derniers estiment que la réduction de la vitesse contribuera à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions des véhicules.

- « Je soutiens complètement ce projet, nécessaire pour la qualité de l'air... »<sup>10</sup>
- « Pour la limitation de la vitesse à 70 km/h (et même 50 idéalement) pour la santé publique et l'environnement. »<sup>11</sup>
- « Une meilleure qualité de l'air pour des temps de trajet à peine modifié. Très favorable à ce projet. »<sup>12</sup>
- « Avec 48 000 morts prématurés par an en France à cause de la pollution de l'air, il faut prendre de nouvelles mesures. »<sup>13</sup>
- Limiter à 70 km/h permettrait de réduire cette pollution sonore, limiter les émissions de gaz à effet de serre pour moins dégrader le climat [...] »<sup>14</sup>

<sup>8</sup> Contribution n° 641

<sup>9</sup> Contribution n° 665

<sup>10</sup> Contribution n° 46

<sup>11</sup> Contribution n° 116.

<sup>12</sup> Contribution n° 197

<sup>13</sup> Contribution n°71

<sup>14</sup> Contribution n°51

A *contrario*, certains contributeurs défavorables doutent de l'impact de la mesure sur l'amélioration de la qualité de l'air. D'autres estiment que la mesure entraînerait une augmentation de la pollution.

- « *Pour la pollution rien ne prouve qu'il y en aura moins.*<sup>15</sup> »
- « *Un moteur dégage moins de produits nocifs quand il roule à 90 km/h qu'à 70 km/h où dans un bouchon.* »<sup>16</sup>
- « *Ce qui va y avoir c'est plus de pollution les voitures qui vont stagner.* »<sup>17</sup>
- « *Contre la baisse de vitesse. L'abaissement de la vitesse n'abaisse en rien la consommation ni l'émission des gaz.* »<sup>18</sup>
- « *...La pollution est davantage liée aux embouteillages qu'à la vitesse.* »<sup>19</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** 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, 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.

Une étude réalisée en 2018 à Londres pour évaluer l'impact de la baisse de vitesse sur la pollution de l'air avait montré les effets positifs de la mesure : "[Speed, émissions & health. The impact of vehicle speed on emissions & health : an evidence summary](#)", juin 2018.

### 1.3. La qualité de vie

Une grande partie des contributeurs, riverains de l'autoroute, souligne que l'abaissement de la vitesse à 70 km/h apaisera leur quotidien et améliorera leur qualité de sommeil. Ils jugent cette mesure essentielle afin d'améliorer leur qualité de vie.

- « *Je suis favorable à l'abaissement de la vitesse sur l'A4 pour ma qualité de vie et celle de mes enfants...* »<sup>20</sup>
- « *Une réduction de la vitesse maximale ne pourra qu'améliorer la qualité de vie de tous.* »<sup>21</sup>
- « *Bravo, J'applaudis toutes initiatives pour contribuer à la qualité de vie de la ville* »<sup>22</sup>
- « *Cette réduction va grandement améliorer ma qualité de vie, de sommeil, et celle de mes voisins...* »<sup>23</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** la maîtrise d'ouvrage prend note du soutien à la mesure.

<sup>15</sup> Contribution n° 492

<sup>16</sup> Contribution n° 557

<sup>17</sup> Contribution n° 516

<sup>18</sup> Contribution n° 126

<sup>19</sup> Contribution n° 274

<sup>20</sup> Contribution n° 187

<sup>21</sup> Contribution n° 334

<sup>22</sup> Contribution n° 524

<sup>23</sup> Contribution n° 640

#### 1.4. La santé

Certains riverains estiment que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée contribuera à préserver leur santé, via la diminution des pollutions. Certaines contributions ont également souligné la proximité des écoles et crèches, jugeant cette mesure essentielle pour protéger des enfants.

- « ... Qui nous fera croire que perdre 33 sec sur un trajet est un drame ? Il y a des crèches et des écoles tout contre cette portion. Qui préfère gagner 33 sec aux dépens de la santé de ces enfants. Et de l'ensemble de la population ? »
- « Je salue cette initiative qu'il est urgent de prendre pour protéger la santé des riverains »<sup>24</sup>
- « Heureuse de voir cette initiative. Les maladies chroniques liées à la pollution sont en augmentation constante, c'est dramatique et notamment constaté chez les plus jeunes. »<sup>25</sup>
- « Merci pour ce projet, il s'agit de santé publique et nous sommes exposés indépendamment du bruit. »<sup>26</sup>
- « ...En plus d'être une source de désagréments importants, c'est également un risque important pour la santé des habitants et notamment des plus petits. »<sup>27</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** le bruit représente un problème majeur pour la santé. Il constitue, selon l'OMS, le deuxième facteur de risque environnemental le plus important en termes de morbidité en Europe. Selon BruitParif, les conséquences d'une exposition prolongée au bruit vont de la fatigue auditive temporaire à une perte auditive permanente. Sur le long terme, une exposition chronique au bruit, y compris routier peut entraîner une élévation du taux nocturne de cortisol, hormone liée au stress, avec des répercussions sur le système cardiovasculaire, telles qu'une augmentation de la pression artérielle et des troubles du rythme cardiaque contribuant potentiellement à une augmentation de la mortalité. Face à ces enjeux de santé, il est crucial de mettre en place des mesures pour réduire les nuisances sonores. L'abaissement des vitesses représente une mesure efficace pour limiter les émissions sonores des véhicules et ainsi préserver la santé des riverains.

#### 1.5. La fluidité de la circulation

Plusieurs contributions défavorables à la mesure évoquent l'impact négatif de cette dernière sur la fluidité du trafic. Elles précisent que cette portion de l'autoroute est sujette aux embouteillages et donc qu'un abaissement de la vitesse maximale autorisée accentuera cette congestion.

- « Contre avis abaissement vitesse A4 quand on peut circuler se manière fluide ce qui est rare... »<sup>28</sup>
- « L'abaissement de la vitesse augmentera les embouteillages !!!!! Contre ce projet !!! »<sup>29</sup>

---

<sup>24</sup> Contribution n° 181

<sup>25</sup> Contribution n° 192

<sup>26</sup> Contribution n° 511

<sup>27</sup> Contribution n° 631

<sup>28</sup> Contribution n° 64

<sup>29</sup> Contribution n° 232

- « *Je ne suis pas favorable à la diminution de vitesse. La zone est déjà un calvaire en temps normal (complètement bouchée), alors la réduction de 20 km/h impacterait uniquement les tranches horaires où l'on peut vraiment avancer.* »<sup>30</sup>
- « *L'axe le plus embouteillé d'Europe ? Et on vient ajouter des contraintes qui vont étendre le problème, comme à Paris dont l'objectif est de voir l'automobile disparaître.* »<sup>31</sup>

En revanche, certains contributeurs pensent que l'abaissement de la vitesse à 70 km/h permettra de fluidifier la circulation.

- « *Favorable à l'abaissement de la vitesse (qui contribuera à réguler les flux).* »<sup>32</sup>
- « *Très favorable à l'abaissement de la vitesse pour réduire la congestion à l'entrée/sortie de Paris* »<sup>33</sup>
- « *Ça réduira le bruit et les bouchons* »<sup>34</sup>
- « *Contrairement à ce que certains écrivent, cela n'augmentera pas les bouchons mais les réduira.* »<sup>35</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** contrairement aux idées reçues, cette mesure devrait avoir un impact positif sur la congestion routière et permettra un retardement de la remontée des embouteillages. En effet, à demande constante, l'abaissement des vitesses ne produit pas de congestion supplémentaire dans la mesure où l'offre reste elle-même identique (capacité de l'axe par rapport au nombre de voies ouvertes) et que la congestion se forme en aval, et non en amont. Autrement dit, s'il existe bien une relation entre les débits et les vitesses, ce sont les débits qui conditionnent d'abord les vitesses pratiquées et non l'inverse. Ainsi, l'utilisateur empruntant l'A4 sur la portion limitée à 70 km/h dans le cadre de l'expérimentation, rencontrera finalement un peu plus tard la queue des embouteillages (de l'ordre de quelques secondes) que s'il roulait à 90 km/h puisque sa progression dans l'espace est ralentie par la vitesse maximale autorisée. *De facto*, la vitesse de propagation des embouteillages vers l'amont sera ainsi plus lente et la dureté moins sévère puisque les flots de véhicules en approche des embouteillages seront retardés et donc l'écoulement du stock amélioré (ça représente plusieurs dizaines de véhicules en moins).

## 1.6. La sécurité routière

Certains contributeurs indiquent que cette mesure permettra d'améliorer la sécurité routière.

- « *Toute mesure d'abaissement de la vitesse ne peut qu'améliorer la sécurité...* »<sup>36</sup>
- « *Habitant juste à côté du pont de Charenton à Maisons-Alfort, quai Fernand Saguet, je suis très favorable à cette diminution de la vitesse. Moins de bruit, moins d'accident et de meilleures nuits.* »<sup>37</sup>

<sup>30</sup> Contribution n° 249

<sup>31</sup> Contribution n° 345

<sup>32</sup> Contribution n° 475

<sup>33</sup> Contribution n° 493

<sup>34</sup> Contribution n° 108

<sup>35</sup> Contribution n° 235

<sup>36</sup> Contribution n° 88

<sup>37</sup> Contribution n° 136



- « Je suis favorable à la limitation de la vitesse à 70 km heure qui apportera du confort au riverain et améliorera considérablement la sécurité des usagers. »<sup>38</sup>

D'autres estiment qu'elle contribuera à l'aggraver, notamment en lien avec l'idée selon laquelle la diminution de la vitesse entraînerait des embouteillages.

- « La multiplication des changements de vitesse sur 'une même autoroute est accidentogène et génère un stress de conduite avec le risque de ne pas voir un panneau à cause du nombre important de poids lourds sur l'A4. »<sup>39</sup>
- « La réduction sur 4 km va entraîner de forts ralentissements et donc être dangereuse. »<sup>40</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** bien que le taux d'accident sur l'A4 se situe dans 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).

Comme l'ont montré les [travaux de Goran Nilsson \(1982\) affinés par Rune Elvik \(2000\)](#), « une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 % ».

### 1.7. La consommation du véhicule

Certains participants estiment qu'une réduction de la vitesse réduirait la consommation du véhicule.

- « A l'heure où le changement climatique confirme chaque jour qu'il est grand temps d'agir c'est très sage de réduire la vitesse, cela favorisera une baisse de la pollution, de la consommation d'essence... »<sup>41</sup>
- « Réduire un peu la vitesse est un double objectif : réduction du bruit, de la consommation d'énergie. »<sup>42</sup>

Néanmoins, la majorité de ceux ayant mentionné cet argument pense plutôt qu'elle l'augmenterait.

- « Pour information à 70 km/h le moteur tourne plus haut et consomme plus car les étagements de boîte de vitesse automatique font que ça ne passe pas le la vitesse supérieure (vérifier sur le périphérique parisien) »<sup>43</sup>
- « Avis défavorable, à 90 km/h je suis en 5ème, à 70 km/h je passe en 4ème. Plus de bruit et plus de consommation. »<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> Contribution n° 462

<sup>39</sup> Contribution n° 700

<sup>40</sup> Contribution n° 250

<sup>41</sup> Contribution n° 96

<sup>42</sup> Contribution n° 8

<sup>43</sup> Contribution n° 98

<sup>44</sup> Contribution n° 641

- « ...Rouler à 70 crée plus de bouchons, donc on consomme plus... »<sup>45</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage** : comme précisé en réponse au paragraphe 1.5, cette mesure n'aura pas d'impact sur la congestion routière. Ainsi, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée n'entraînera pas d'augmentation de la consommation des véhicules.

### 1.8. Une mesure qui encouragerait le report modal

Les participants favorables au projet estiment que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée encouragerait les usagers à se tourner vers d'autres types de transport alternatifs à la voiture.

- « ...une très bonne nouvelle pour favoriser les autres modes de transport par rapport à la voiture »<sup>46</sup>
- « ... je soutiendrais aussi toutes les mesures qui permettraient aux usagers de la route de changer de mode de déplacement et de délaissé le plus possible la voiture individuelle. »<sup>47</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage** : il n'existe pas d'éléments permettant de confirmer que la mesure contribuera au report modal. Elle peut cependant y contribuer, à la marge compte tenu de la faible incidence sur le temps de parcours, à rendre plus compétitive l'utilisation des transports en commun.

### 1.9. Des craintes de report du trafic sur les communes limitrophes

Quelques contributeurs réticents à la mesure ont évoqué leur crainte de report de trafic sur les communes limitrophes.

- « L'abaissement de l'autoroute va entraîner un report de trafic dans les communes voisines de Charenton et Saint-Maurice qui devront passer à 30 km/h pour forcer les GPS à prendre l'autoroute. »<sup>48</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage** : un report de trafic sur le réseau secondaire est très improbable. Le réseau principal restera fortement plus compétitif à 70 km/h que la voirie locale. En outre, la baisse de vitesse aura un impact positif sur la congestion, contribuant à renforcer la compétitivité de l'axe principal.

---

<sup>45</sup> Contribution n°141

<sup>46</sup> Contribution n° 20

<sup>47</sup> Contribution n° 50

<sup>48</sup> Contribution n° 433

## 2. Des questionnements sur la mesure elle-même

### 2.1. 70 km/h : une vitesse adaptée ?

Certains contributeurs trouvent adapté l'abaissement de la vitesse à 70 voire à 50 km/h.

- « *A mon avis l'A86 et toutes les autoroutes à l'intérieur devraient être à 70 km/h* »<sup>49</sup>
- « *Pour la limitation de la vitesse à 70 km/h (et même 50 idéalement) pour la santé publique et l'environnement.* »<sup>50</sup>
- « *Sur cette portion je la mettrais même à 50 km/h. J'habite juste après la sortie Saint-Maurice et je peux vous dire que les nuisances sont au top* »<sup>51</sup>
- « *Une réduction de la vitesse à 70 km/h (voire 50 km/h pour ce tronçon en agglomération) serait bienvenue.* »<sup>52</sup>

D'autres estiment que la vitesse adaptée pour une autoroute est d'au moins 90 km/h. Ils considèrent qu'une vitesse inférieure n'est pas appropriée.

- « *Une autoroute limitée à 70 km/h ?? De base, c'est 130 km/h sur autoroute, juste un rappel...* »<sup>53</sup>
- « *La vitesse sur Autoroute c'est 130, pas 90 qui est déjà le minimum tolérable pour une 4 voies.* »<sup>54</sup>
- « *Comme son nom l'indique, c'est une autoroute. Déjà 90 ne sert à rien donc à 70 encore moins.* »<sup>55</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** les vitesses maximales autorisées (VMA) ont été fixées historiquement suivant plusieurs considérations : caractéristiques générales de l'axe et enjeux de sécurité routière. Sur les voies rapides du réseau autoroutier non concédé d'Ile-de-France, la vitesse est limitée, en section courante, à 90 km/h, comme c'est le cas pour la section concernée par le projet, ou 110 km/h. Ponctuellement, la vitesse est abaissée à 70 km/h pour des raisons de sécurité routière.

### 2.2. Les objectifs de la mesure

Des questionnements ont été soulevés par les contributeurs défavorables à la mesure. Certains estiment que l'objectif principal de la mesure est la pose de radars à des fins économiques. D'autres craignent la mise en place d'une mesure démagogique ou anti-sociale.

- « *Usager quotidien de l'autoroute pour aller travailler, je suis absolument contre l'abaissement de la vitesse, un moyen de mettre des radars et de distribuer des pv à tour*

---

<sup>49</sup> Contribution n° 61

<sup>50</sup> Contribution n° 115

<sup>51</sup> Contribution n° 569

<sup>52</sup> Contribution n° 359

<sup>53</sup> Contribution n° 22

<sup>54</sup> Contribution n° 57

<sup>55</sup> Contribution n° 138

*de bras, 3 ou 4 voies dégagées, sans feu, sans passage piéton à 70 km/h, c'est une aberration. Merci »<sup>56</sup>*

- *« Dispositif juste déployé pour taxer via les radars les futurs dépassements du 70 km/h. »<sup>57</sup>*
- *« Encore un coup politique. Prétexte à de la répression des radars des amendes pour renflouer l'Etat et la ville surendettée... »<sup>58</sup>*
- *« Totalement opposée à cette réduction qui ne vise qu'à stigmatiser et punir les personnes habitant en banlieue qui n'ont d'autre choix que de prendre leur voiture pour aller travailler faute de transports inter-banlieues dignes de ce nom. »<sup>59</sup>*
- *« Arrêtons la démagogie anti-voiture et les débats pseudo-écologique. Abaisser la vitesse est un combat d'arrière-garde qui n'améliore pas nécessairement la consommation ni la pollution »<sup>60</sup>*

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** l'objectif de l'expérimentation est bien d'améliorer la qualité de vie des habitants et riverains des communes traversées, en réduisant les nuisances sonores de 40%. Sur le tronçon étudié de l'A4, on estime que près de 14 000 habitants des communes de Charenton-le-Pont, Saint-Maurice et Maisons-Alfort sont aujourd'hui impactés par une exposition au bruit qui peut entraîner une gêne. Or, ce 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, et plus le bruit est important. Par ailleurs, des effets positifs pour la qualité de l'air sont également attendus via la diminution des émissions d'oxyde d'azote et de particules fines, à condition de maintenir une bonne fluidité du trafic.

---

<sup>56</sup> Contribution n° 155

<sup>57</sup> Contribution n° 464

<sup>58</sup> Contribution n° 507

<sup>59</sup> Contribution n° 162

<sup>60</sup> Contribution n° 268

### 3. De nombreuses propositions complémentaires ou alternatives au projet

Plusieurs mesures ont été proposées, soit en complément, soit en alternative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée, selon que les contributeurs y soient favorables ou défavorables.

#### 3.1. La couverture de l'autoroute

La première de ces mesures est la couverture de l'autoroute. Certains contributeurs pensent qu'il faut couvrir l'autoroute plutôt que de réduire la vitesse, tandis que d'autres estiment que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée constitue une première étape avant la couverture.

- « *L'abaissement de la vitesse est nécessaire mais il serait beaucoup mieux de procéder à la couverture totale de Saint-Maurice à Charenton.* »<sup>61</sup>
- « *La couverture de l'A4 est la seule solution efficace, les autres propositions sont inutiles !* »<sup>62</sup>
- « *Le mieux ce serait de recouvrir l'autoroute en un tunnel. Les bords de Marne seront tellement moins bruyants et moins pollués !* »<sup>63</sup>
- « *Je suis favorable à l'abaissement de la vitesse de 90 km/h à 70 km/h sur la portion de 4 km de l'A4 entre Charenton, St-Maurice et Maisons-Alfort. Cependant j'avais entendu parler de la couverture de l'autoroute. Ce serait une très bonne idée.* »<sup>64</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** une couverture de l'autoroute constitue un projet d'ampleur nécessitant plusieurs années d'études, des financements conséquents et des travaux très impactant pour les usagers et les riverains sur une longue durée. Cette solution n'est pas envisagée à ce jour. La proposition d'expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée constitue une solution efficace et pragmatique, pouvant être mise en œuvre dans un délai court avec des effets visibles rapidement.

L'expérimentation s'inscrit par ailleurs en complémentarité d'autres projets en cours. Dans le cadre de l'objectif fixé par l'État de résorption des points noirs bruit en Île-de-France, les services de l'Etat (DiRIF) ont 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. 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.

#### 3.2. Des murs ou un revêtement anti-bruit

Des murs anti-bruit et un revêtement de chaussée anti-bruit font également partie des mesures proposées.

- « *Il y a d'autre moyen pour faire baisser le bruit. Revêtement de la route, murets etc.* »<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Contribution n° 13

<sup>62</sup> Contribution n° 441

<sup>63</sup> Contribution n° 459

<sup>64</sup> Contribution n° 606

<sup>65</sup> Contribution n° 328

- « Le bruit ? D'autres solutions existent comme les revêtements ou les parois anti-bruit... »<sup>66</sup>
- « Je suis contre l'abaissement de la vitesse. Pour la réduction du bruit il faudrait faire un mur antibruit. »<sup>67</sup>
- « Pourquoi ne pas opter pour des écrans antibruit, plutôt qu'une baisse continue de la vitesse sur une portion qui n'apparaît pas accidentogène. »<sup>68</sup>
- « Merci de faire enfin un geste en faveur des milliers d'habitants des communes limitrophes de l'A4. On attend également des murs anti-bruit efficaces sur toute la longueur de l'autoroute qui traverse ces communes. »<sup>69</sup>
- « Pour l'abaissement de la vitesse de circulation et la mise en place d'installation anti-bruit »<sup>70</sup>

Par ailleurs, certains contributeurs pensent qu'il faut végétaliser des abords de l'autoroute afin de réduire les impacts sur ces habitations.

- « On remarque également qu'il n'y a pas assez de végétation le long de l'autoroute. »<sup>71</sup>
- « La réalisation d'un mur antibruit "classique" et/ou la plantation de haies à feuillage dense et persistant permettrait de renforcer les effets bénéfiques induits par la réduction de la vitesse. »<sup>72</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** comme indiqué en réponse à la question précédente, 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. 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.

---

<sup>66</sup> Contribution n° 167

<sup>67</sup> Contribution n° 36

<sup>68</sup> Contribution n° 177

<sup>69</sup> Contribution n° 280

<sup>70</sup> Contribution n° 653

<sup>71</sup> Contribution n° 573

<sup>72</sup> Contribution n° 668



### 3.3. Les radars/contrôle de vitesse

Les contributeurs en faveur du projet proposent d'ajouter des radars afin de contrôler la vitesse et faire respecter la mesure.

- « *Oui à la réduction de la vitesse mais avec contrôles radar. A ce jour le 90 km/h n'est déjà pas respecté.* »<sup>73</sup>
- « *D'accord pour 70 km/h afin de diminuer les nuisances aux riverains. Mais pour que ce soit respecté, il faudra prévoir un radar tous les 200 mètres ...* »<sup>74</sup>
- « *Je suis pour, pour une baisse du bruit, mais avec des radars puisque malheureusement il n'y a que ça qui fait ralentir les chauffards.* »<sup>75</sup>

Certains contributeurs défavorables pensent qu'il faut simplement faire respecter les 90 km/h. Ceux-ci dénoncent le comportement abusif des automobilistes.

- « *Déjà faire respecter la limitation des vitesses actuelles très peu respectées sur cet axe* »<sup>76</sup>
- « *Les axes autoroutiers sont insupportables vu que les automobilistes ne respectent rien (vitesse et comportement civil)* »<sup>77</sup>
- « *La pollution sonore est liée à + de 99% aux 2 roues ne respectant pas les limites d'émission sonore. Dispositif juste déployé pour taxer via les radars les futurs dépassements du 70 km/h. SVP Faire déjà respecter les limites en vigueur* »<sup>78</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** la mise en œuvre d'un système de contrôle automatique sanction est une condition d'efficacité de la mesure. Le retour d'expérience en matière d'abaissement de la vitesse maximale autorisée montre que le respect de la mesure est conditionné à la mise en œuvre de contrôles.

### 3.4. La transformation de l'autoroute en boulevard urbain

Plusieurs contributeurs favorables recommandent la transformation de l'autoroute en boulevard urbain.

- « *L'A4 comme les autoroutes à l'intérieur de l'A86 devraient être transformées en boulevards urbains.* »<sup>79</sup>
- « *Je suis favorable à l'abaissement de la vitesse à 70 km/h. C'est une première étape qui nécessite d'aller ensuite vers la requalification de l'autoroute en boulevard urbain.* »<sup>80</sup>

---

<sup>73</sup> Contribution n° 54

<sup>74</sup> Contribution n° 59

<sup>75</sup> Contribution n° 289

<sup>76</sup> Contribution n° 33

<sup>77</sup> Contribution n° 208

<sup>78</sup> Contribution n° 464

<sup>79</sup> Contribution n° 570

<sup>80</sup> Contribution n° 669

- « Favorable à une baisse de la vitesse mais ce n'est pas suffisant. Il faut que ce soit une 1ère étape vers la mise en place d'un boulevard urbain afin de nous rendre accès au rives (cf Lyon) »<sup>81</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** la transformation en boulevard urbain n'est pas l'objet de la concertation.

### 3.5. Limiter l'urbanisation autour de l'autoroute

Des contributeurs remettent en question l'urbanisation le long de l'autoroute, estimant que le véritable défi réside dans le développement urbain environnant. Certains estiment que les riverains installés après la construction de l'autoroute doivent en assumer les conséquences.

- « Les gens qui découvrent qu'il y a du bruit en s'installant près de l'autoroute me font bien rigoler. Laisser les vaches à lait d'automobiliste tranquille »<sup>82</sup>
- « Comment la construction de tours d'habitation immenses a-t-elle pu être autorisée au bord de l'A4 ? Par qui les autorisations ont-elles été délivrées ? Certains immeubles existaient avant sa construction mais la plupart sont postérieurs. "Nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude". »<sup>83</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** ce sont les collectivités locales qui fixent les règles d'urbanisme sur leur territoire et qui délivrent les autorisations d'urbanisme, comme les permis de construire ou d'aménager.

### 3.6. Une mesure à appliquer sur certaines plages horaires uniquement

Certains contributeurs recommandent l'application de la mesure uniquement la nuit ou sur des plages d'heures spécifiques.

- « Dans ces conditions, si l'expérimentation n'a pas pour objectif de pénaliser à tout prix les automobilistes, pourquoi ne pas la limiter à la période 22h00 - 6h00 ??? C'est ce qui se fait couramment en Allemagne (panneaux de limitation avec le panneau "22:00-6:00 Lärmschutz") »<sup>84</sup>
- « Il paraît plus pertinent de proposer une vitesse adaptée = une vitesse qui s'adapte en fonction des heures et de la densité de trafic comme cela se fait entre Mantes et Orgeval sur l'A13. »<sup>85</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** à ce stade, la mesure ne prévoit pas d'application différenciée en fonction des horaires de la journée.

<sup>81</sup> Contribution n° 692

<sup>82</sup> Contribution n° 153

<sup>83</sup> Contribution n° 243

<sup>84</sup> Contribution n° 37

<sup>85</sup> Contribution n° 494

### 3.7. Une mesure à élargir sur d'autres autoroutes

Au vu des bénéfices escomptés, de nombreux contributeurs favorables à l'abaissement de la vitesse estiment qu'elle devrait également être étendue à d'autres autoroutes. Ils recommandent son application à d'autres portions d'autoroutes voire à toutes les autoroutes franciliennes.

- « *Enfin, une expérimentation à moindre coût qui devrait être généralisée sur l'ensemble du réseau autoroutier urbain et des axes autoroutiers franciliens pour atteindre les objectifs souhaités.* »<sup>86</sup>
- « *D'ailleurs Villiers-Sur-Marne, Bry sur Marne, Noisy le grand devraient en demander autant, avec la portion à 110 km/h ...* »<sup>87</sup>
- « *Je suis favorable à une limitation de la vitesse sur l'A4 et une baisse des nuisances et pollutions pour les riverains. Cela devrait s'appliquer jusqu'au périphérique.* »<sup>88</sup>
- « *J'espère que ce projet sera étendu et concernera très prochainement A86.* »<sup>89</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** la mise en œuvre d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée sur une section de l'A4 est à ce jour une expérimentation. Si celle-ci s'avère positive, elle pourra être maintenue voire reproduite sur d'autres sections routières.

### 3.8. Agir au niveau des habitations environnantes

Plusieurs recommandations ont été formulées pour les habitations environnantes comme l'isolation des façades, les subventions de l'État pour les travaux conséquents voire l'expropriation des logements touchés.

- « *Une vraie politique serait de mieux isoler phoniquement ces habitations...* »<sup>90</sup>
- « *Cette portion était à 110 km/h, la vitesse y a été abaissée à 90 rien n'a changé. Le bruit d'un revêtement usé restera le même et la proximité des habitations avec cette autoroute est le problème. Ceux qui y vivent en ont conscience avant d'y habiter, ne prenons pas le problème à l'envers. Exproprier et/ou préempter ces logements si c'est vraiment pour le bien-être et la santé de la population à proximité immédiate.* »<sup>91</sup>
- « *Favorable à la limitation du bruit à la source couplée d'une limitation de la propagation du bruit (pose d'un mur) et à l'isolation des façades pour toute nouvelle construction au moins.* »<sup>92</sup>
- « *...c'est infernal et on ne bénéficie même pas de subventions pour adapter nos vitrages !* »<sup>93</sup>

---

<sup>86</sup> Contribution n° 548

<sup>87</sup> Contribution n° 31

<sup>88</sup> Contribution n° 52

<sup>89</sup> Contribution n° 271

<sup>90</sup> Contribution n° 149

<sup>91</sup> Contribution n° 120

<sup>92</sup> Contribution n° 608

<sup>93</sup> Contribution n° 371

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** cette expérimentation s'inscrit dans un cadre plus large de mesures portées par l'État permettant de limiter l'exposition des riverains au bruit. 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'État (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.

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. 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.

Par ailleurs, 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 antibruit montre que ces enrobés 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), 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. Elles serviront également à mesurer l'impact de l'abaissement de la vitesse.

### 3.9. Améliorer l'offre de transports en commun

Beaucoup de contributeurs recommandent une amélioration de l'offre de transports en commun afin de réduire l'utilisation de la voiture.

- « *Il faut avant tout travailler sur des transports en commun fiables et efficaces et là nous pourrions les prendre davantage.* »<sup>94</sup>
- « *Arrêtez de taper sur les gens qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture pour aller travailler ! Les transports en commun sont en état de dégradation avancé et rien n'est fait pour les améliorer.* »<sup>95</sup>
- « *...faut avant tout améliorer les transports en commun aussi bien en ponctualité qu'en entretien du matériel* »<sup>96</sup>
- « *...la solution est la ligne 15 mais qui n'intéresse plus personne...* »<sup>97</sup>

---

<sup>94</sup> Contribution n° 528

<sup>95</sup> Contribution n° 219

<sup>96</sup> Contribution n° 553

<sup>97</sup> Contribution n° 191

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage** : l'offre de transports en commun relève de la compétence d'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle régionale en charge de définir notamment la tarification et le niveau d'offre sur son réseau. Elle porte également un dispositif spécifique de covoiturage qui s'inscrit en complémentarité des aides de l'État.

D'autres actions sont menées par l'État en faveur des transports en commun. Plus d'informations sont disponibles au lien suivant : <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-transports-en-commun-projets-d-infrastructures-r4102.html>

### 3.10. Encourager l'utilisation des pistes cyclables

Les pistes cyclables constituent également une préoccupation pour les contributeurs. Ils recommandent un meilleur aménagement de celles-ci afin d'encourager l'utilisation du vélo.

- « *Je suis favorable à des limitations de vitesse dans tout le 94 et à l'accélération des aménagements de pistes cyclables sécurisées.* »<sup>98</sup>
- « *Couvrir l'A4 et aménager des voies vélos* »<sup>99</sup>
- « *J'ose espérer un projet plus radical pour améliorer la piste cyclable au bord de l'autoroute !!!!!* »<sup>100</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage** : d'autres actions sont menées en faveur des modes actifs comme le vélo. Plus d'informations sont disponibles via les liens suivants :

- <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-modes-actifs-r4826.html>
- <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/appel-a-projets-fonds-mobilites-actives-r4804.html>

### 3.11. Réorganiser le trafic des poids lourds

Une des recommandations évoquées en particulier par les contributions en défaveur du projet est la réorganisation du trafic des poids lourds. Certains contributeurs recommandent le report du trafic des poids lourds notamment celui des marchandises vers le transport ferroviaire afin de désengorger les autoroutes et réduire les nuisances.

- « *...faire en sorte que les marchandises soient transportées le plus possible par rails serait déjà un premier pas vers moins de nuisance* »<sup>101</sup>
- « *Bonjour, abaisser pour abaisser ne sert à rien et frustre les conducteurs et les rares qui respectent se font doubler par les poids lourds...* »<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup> Contribution n° 92

<sup>99</sup> Contribution n° 297

<sup>100</sup> Contribution n° 196

<sup>101</sup> Contribution n° 198

<sup>102</sup> Contribution n° 284

- « Je suis contre l'abaissement de la vitesse de 90 à 70 km. Il y a d'autres méthodes pour réduire le bruit, ...imposer des normes plus contraignantes aux poids lourd (cela favorisera le transport ferroviaire) »<sup>103</sup>
- « Malgré le double vitrage, le souffle du passage des camions est incessant et rend fou. »<sup>104</sup>

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :** d'autres actions sont menées en faveur du report modal pour le transport de marchandises. Plus d'informations sont disponibles via le lien suivant : [https://www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/fret-et-logistique-r3993.html?debut\\_listearticles=1](https://www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/fret-et-logistique-r3993.html?debut_listearticles=1)

---

<sup>103</sup> Contribution n° 677

<sup>104</sup> Contribution n° 286



### **III. Enseignements du porteur de projet et suites de la concertation**

L'État, maître d'ouvrage du projet d'expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'A4 entre Saint-Maurice et Charenton-le-Pont constate que la participation par voie électronique s'est tenue du 8 avril au 7 mai 2024, selon les modalités annoncées préalablement via le site internet. L'État constate la qualité et la richesse des contributions reçues et salue l'engagement et la participation nombreuse du public à ce processus.

La diversité des contributions témoigne d'un véritable intérêt des parties prenantes, riverains et usagers de l'A4, et offre une perspective riche et nuancée sur les enjeux liés au projet d'expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'A4 entre Saint-Maurice et Charenton-le-Pont.

Ainsi, l'État :

- note la satisfaction exprimée par la majorité des contributeurs quant à un dispositif qui contribue à l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des riverains via notamment une diminution des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique ;
- prend la mesure des doutes de plusieurs participants quant à la fluidité du trafic permise par le projet et de leurs craintes, au contraire, d'une augmentation de la congestion. Une augmentation de la congestion serait contraire au résultat attendu, en se fondant sur l'analyse scientifique existante. Ce point fera cependant partie intégrante de l'évaluation de l'expérimentation ;
- relève les nombreuses propositions exprimées en complément ou en substitution à la mesure.

Compte tenu des avis exprimés au cours de cette concertation, l'État proposera de poursuivre le projet d'expérimentation de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'A4 entre Saint-Maurice et Charenton-le-Pont et s'engage à :

- mettre en place la mesure sur la section de l'A4 proposée et ce dès l'automne 2024 ;
- publier un bilan de l'expérimentation un an après sa mise en œuvre ;
- tenir informés les élus et riverains sur l'avancement des projets de protections acoustiques en cours sur l'A4.