



**PRÉFET
DE LA SEINE-
SAINT-DENIS**

*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



**Abaissement de la vitesse maximale
autorisée sur une section de l'A86
entre La Courneuve, Saint-Denis
et Aubervilliers**

la**Co**urneuve

Saint★
Denis

AUBERVILLIERS

Table des matières

Rappel du projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur une section de l'A86 entre La Courneuve, Saint-Denis et Aubervilliers	3
1. Pourquoi ?.....	3
2. Le projet d'abaissement de la vitesse sur un tronçon de l'A86.....	3
3. Les effets attendus.....	4
4. Le dispositif d'évaluation de la mesure.....	5
5. Le calendrier du projet.....	5
6. Les maîtres d'ouvrage.....	5
I. La concertation	6
1. L'objet de la concertation.....	6
2. Les outils d'annonce et d'information.....	6
3. Les modalités de la participation.....	7
II. Synthèse des contributions et réponses du maître d'ouvrage	9
1. Un débat autour des effets de la mesure.....	9
1.1. La pollution sonore et atmosphérique.....	9
1.2. La santé et la qualité de vie.....	10
1.3. La fluidité de la circulation.....	11
1.4. La sécurité routière.....	12
1.5. La consommation du véhicule.....	13
2. Des questionnements sur la mesure elle-même.....	13
2.1. 70km/h : une vitesse adaptée ?.....	13
2.2. Quelques questionnements sur les objectifs de la mesure.....	14
3. De nombreuses propositions complémentaires ou alternatives au projet.....	14
3.1. Des murs/un revêtement anti-bruit ou une couverture de l'autoroute.....	15
3.2. Les radars et les contrôles de vitesse.....	15
3.3. Une mesure à mettre en œuvre sur l'autoroute A1 également.....	16
3.4. Agir au niveau des habitations environnantes.....	16
3.5. Améliorer l'offre de transports en commun et les infrastructures cyclables.....	17
4. Quelques remarques sur la concertation.....	18
III. Enseignements du porteur de projet et suites de la concertation	20

Rappel du projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur une section de l'A86 entre La Courneuve, Saint-Denis et Aubervilliers

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 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, 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 réglementaire¹. 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 et 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 mesure 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 et l'A4 à Saint-Maurice et Charenton-le-Pont.

2. Le projet d'abaissement de la vitesse sur un tronçon de l'A86

Suite à l'étude réalisée par la DiRIF, un projet d'abaissement de la vitesse autorisée de 90 km/h à 70km/h est proposé sur une section de 5 km de l'autoroute A86 Nord dans les deux sens de circulation, au niveau des communes de Saint-Denis, la Courneuve et d'Aubervilliers. Cette proposition correspond à une demande forte des maires depuis 2021. Une réunion de concertation institutionnelle s'est tenue en ce sens sous la présidence du

¹ [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.)

sous-préfet de Saint Denis en présence des maires des trois communes et de la DiRIF le 23 novembre 2023.



3. Les effets attendus

- Réduction des nuisances sonores d'environ 40%

Sur le tronçon étudié de l'A86, près de 5 000 habitants sont aujourd'hui impactés par une exposition au bruit qui peut entraîner une gêne (plus de 60 db (A)). Ils sont principalement concentrés sur deux zones : le secteur de Pleyel (1800 habitants) et le secteur entre le barreau de liaison et le Stade de France (3200 habitants). 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 50 secondes la nuit (+ 46 secondes sur les 4 kms concernés dans le sens extérieur et + 54 secondes sur les 4.9 kms dans le sens intérieur)
- Entre 25 et 40 secondes en heures creuses (+ 26 secondes sur les 4 kms concernés dans le sens extérieur et + 37 secondes sur les 4.9 kms dans le sens intérieur).

- Réduction de l'accidentalité

Actuellement, l'accidentalité est supérieure de 5,7% à la moyenne pour ce type d'axe, ce que l'abaissement de la vitesse est susceptible de réduire. 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

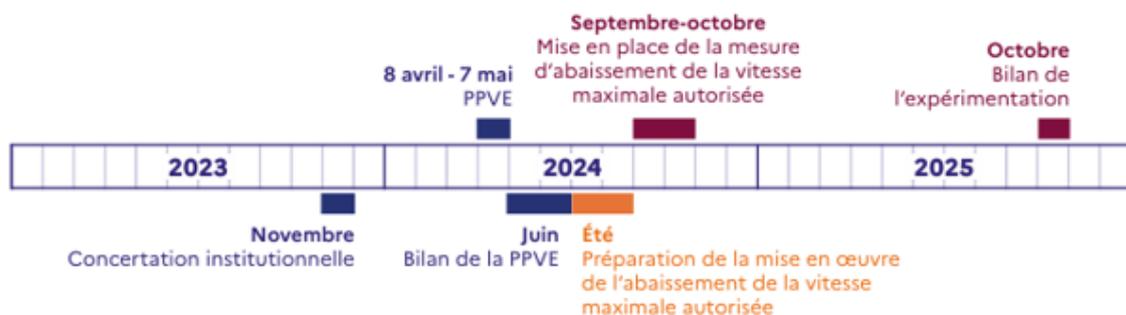
Cette mesure aura également un impact positif sur la qualité de l'air via la diminution des émissions d'oxyde d'azote et de particules fines, à condition de maintenir une bonne fluidité du trafic. La qualité de l'air est également, avec le bruit, un enjeu sanitaire majeur. Le plan de protection de l'atmosphère (PPA), qui décline des mesures concrètes sur le territoire francilien, fait actuellement l'objet d'une révision.

4. Le dispositif d'évaluation de la mesure

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 la mesure 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

Ce projet est porté en partenariat avec les villes de Saint-Denis, la Courneuve et d'Aubervilliers. Il sera mis en œuvre par l'État et piloté par le préfet de la Seine-Saint-Denis, en s'appuyant sur la DiRIF. La DiRIF, service déconcentré du ministère chargé des transports, fournit une expertise technique au préfet de la Seine-Saint-Denis.

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 la mesure 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-a86nord.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 246 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 l'EPT Plaine Commune et celui la DIRIF:

- [Abaissement de la vitesse maximale autorisée sur une \(...\) \(aubervilliers.fr\)](http://aubervilliers.fr)
- [Vitesse sur l'A86 : donnez votre avis | Ville de Saint-Denis \(ville-saint-denis.fr\)](http://ville-saint-denis.fr)
- [0-REGARDS 618.pdf \(lacourneuve.fr\)](http://lacourneuve.fr)
- [Abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la section nord de l'A86 : donnez votre avis ! | Plaine Commune](http://plaine-commune.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 \(developpement-durable.gouv.fr\)](http://developpement-durable.gouv.fr)

- L'information via la presse

L'information a été également relayée certains médias :

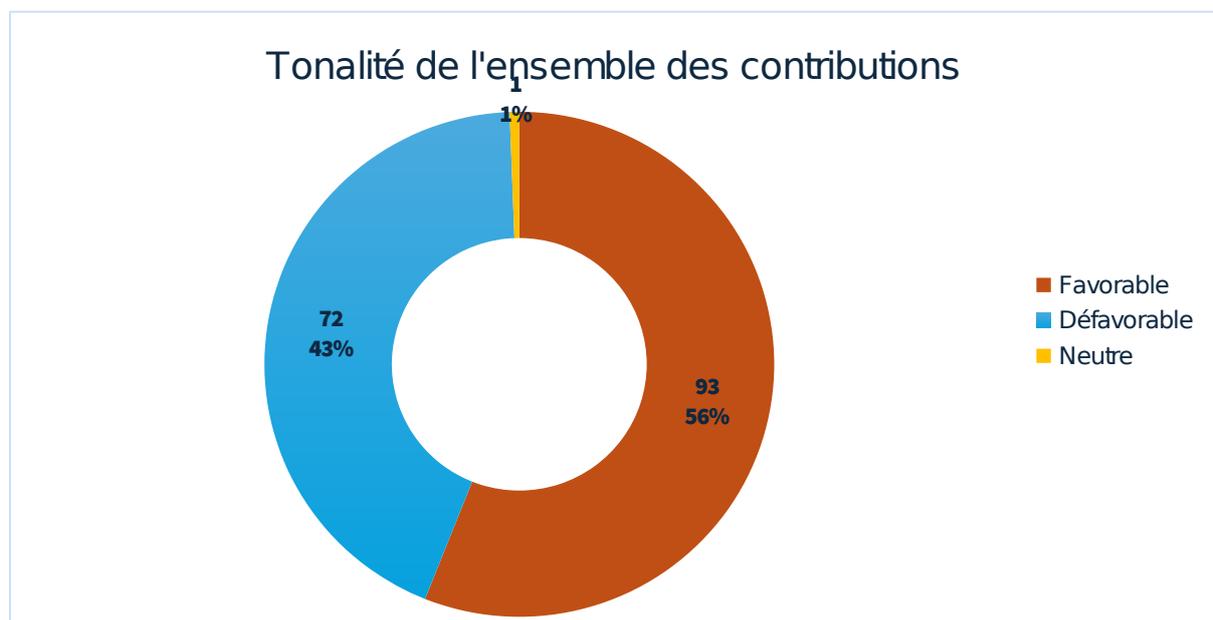
- [Nuisances automobiles: une expérimentation de réduction de vitesse sur l'A86 en Seine-Saint-Denis \(bfmtv.com\)](https://www.bfmtv.com/actualites/nuisances-automobiles-une-experimentation-de-reduction-de-vitesse-sur-l-a86-en-seine-saint-denis_1171111.html)
- [Nuisances : en Seine-Saint-Denis, l'A86 un tronçon limité à 70km/h | Les Echos](https://www.lesechos.com/nuisances-en-seine-saint-denis-l-a86-un-troncon-limite-a-70kmh-1171111)
- [Pour ou contre l'abaissement de la vitesse à 70km/h sur l'A86 à Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve ? | Citoyens.com](https://www.citoyens.com/actualites/pour-ou-contre-l-abaissement-de-la-vitesse-a-70kmh-sur-l-a86-a-saint-denis-aubervilliers-la-courneuve-1171111)
- [Expérimentation de réduction de vitesse sur l'A86 en Seine-Saint-Denis | autoactu.com](https://www.autoactu.com/actualites/exp%C3%A9rimentation-de-r%C3%A9duction-de-vitesse-sur-l-a86-en-seine-saint-denis-1171111)
- [La vitesse sera abaissée sur l'A86 en Seine-Saint-Denis \(autoplus.fr\)](https://www.autoplus.fr/actualites/la-vitesse-sera-abaisseee-sur-l-a86-en-seine-saint-denis-1171111)

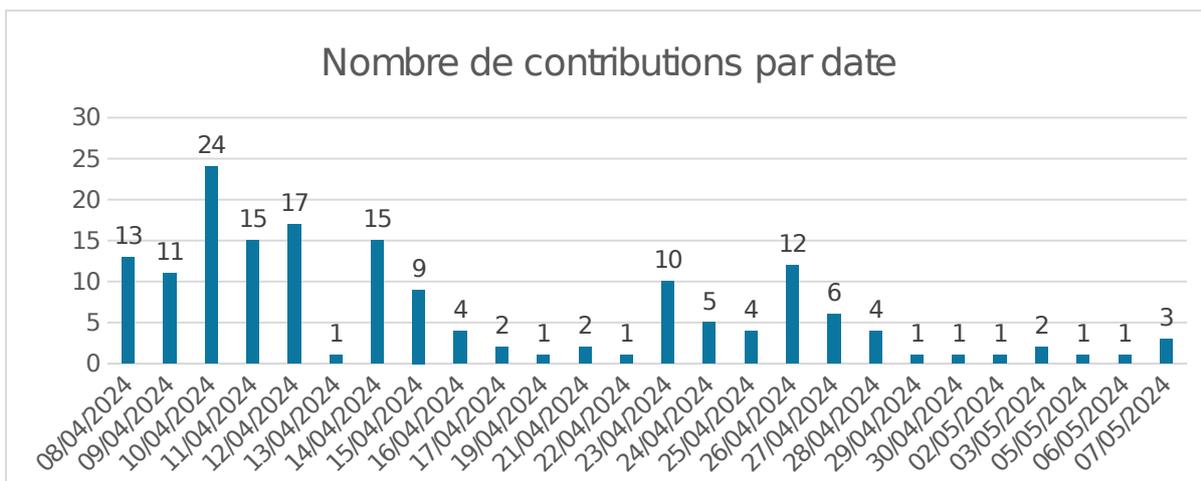
3. Les modalités de la participation

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.

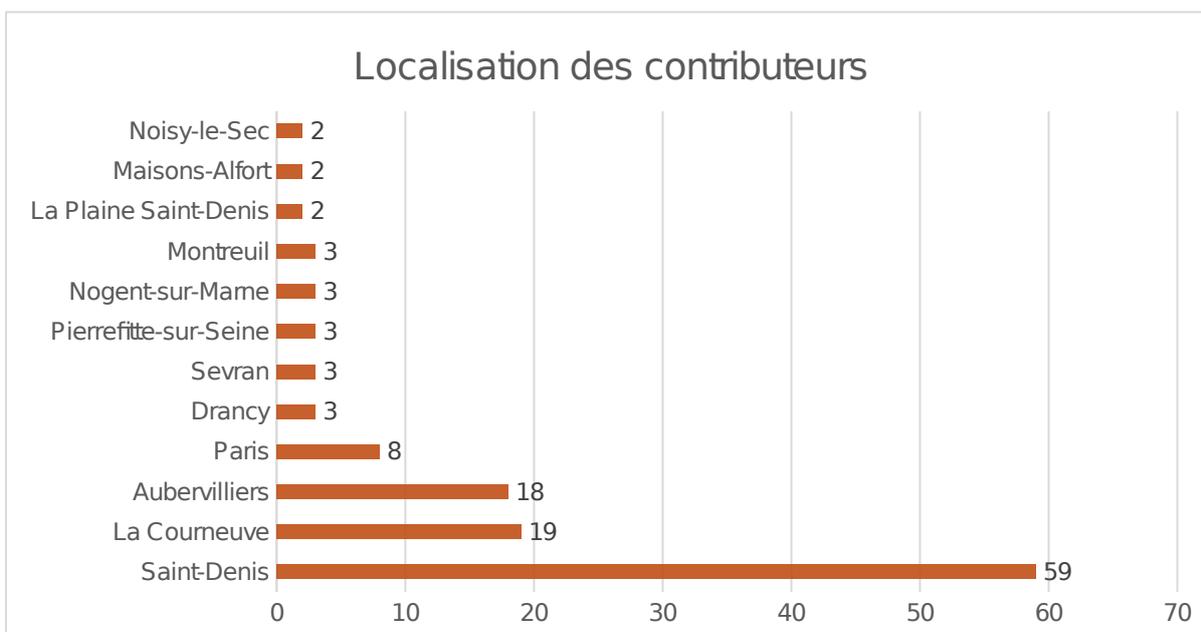
4. La concertation en chiffres

Sur l'ensemble de la période de la concertation, 166 contributions ont été déposées. Elles se répartissent en 161 avis et 5 questions. Parmi celles-ci, on dénombre 93 contributions favorables, 72 défavorables et 1 neutre.





On observe une participation importante lors de la première semaine, représentant 58 % de l'ensemble des contributions, suivie d'une baisse significative au cours de la deuxième semaine. Une nouvelle hausse a été observée au cours de la troisième semaine.



Les contributions proviennent de 40 communes différentes². Les plus représentées en termes de participation (par rapport au nombre total des contributions) sont Saint-Denis avec 36%, La Courneuve avec 11%, Aubervilliers avec 11% et Paris avec 5%. Toutefois, il est à noter que 13 contributeurs n'ont pas indiqué leur commune.

² La liste des communes est disponible en annexe.

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 : pollution atmosphérique, nuisances sonores, qualité de vie, santé, fluidité de la circulation.

1.1. La pollution sonore et atmosphérique

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 la pollution atmosphérique et les nuisances sonores générées par les véhicules.

- « Pour une limitation de la vitesse pour diminuer les nuisances sonores et environnementales »³
- « Je suis très favorable à l'abaissement de la vitesse sur la A86 ce qui ferait diminuer la pollution et le bruit. C'est juste du bon sens et le sens de l'histoire »⁴
- « Comment peut-on être contre ? C'est une évidence qu'il faille réduire le bruit et la pollution »⁵
- « Bonjour, Je suis favorable à l'abaissement de la vitesse afin réduire les pollutions sonores et atmosphériques liées au trafic routier, notamment la nuit. »⁶
- « Ça n'est que souhaitable, d'autant qu'au-delà de la nuisance sonore, il y a une pollution de l'air qui affecte autant les poumons que les produits issus de la terre qui sont cultivés aux environs. »⁷
- « Certes cette mesure aura un impact positif sur la qualité de l'air via la diminution des émissions d'oxyde d'azote et de particules fines... »⁸

En revanche, les contributeurs en défaveur du projet pensent que l'abaissement de la vitesse aura peu ou pas d'impact sur les nuisances générées par l'autoroute. Certains estiment que la mesure pourra accentuer les pollutions sonores et atmosphériques.

- « La baisse de la vitesse réduira-t-elle réellement le bruit ? L'arrivée à 70 peut ne faire qu'augmenter la pollution car les voitures manuelles devront bien souvent jouer entre la 4e et 5e vitesse, ce qui émane davantage de CO2. »⁹
- « Plus de rationalité, moins d'écologisme. Les impacts sur la pollution et le bruit d'une telle réduction sont quasi-inexistants tout en contribuant à dégrader des conditions de circulation déjà difficiles. »¹⁰

³ Contribution n° 25

⁴ Contribution n° 161

⁵ Contribution n° 140

⁶ Contribution n° 132

⁷ Contribution n° 103

⁸ Contribution n° 139

⁹ Contribution n° 40

¹⁰ Contribution n° 149

- « *Contraignante comme la ZFE, la diminution de la vitesse demandée sans réduction du trafic routier aura peu d'impacts sur la qualité de l'air et la diminution du bruit.* »¹¹

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

Cette mesure 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. 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.

1.2. La santé et la qualité de vie

Des contributeurs estiment que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur l'A86 permettra d'améliorer la santé et la qualité de vie des riverains, surtout celles des enfants des écoles environnantes.

- « *Il en va de santé publique (une école est toute proche) et de qualité de vie au quotidien* »¹²
- « *Cette autoroute passe dans une zone dense, peuplée de populations plutôt défavorisées, trop souvent en première ligne face aux nuisances, et il est normal d'essayer d'améliorer un peu leurs conditions de vie, même si cette limitation de vitesse n'est pas une solution suffisante en elle-même.* »¹³

¹¹ Contribution n° 153

¹² Contribution n° 124

¹³ Contribution n° 147

- « *Il est temps de s'attaquer à la pollution causée par les autoroutes situées en milieu urbain. De nombreuses habitations et équipements publics (école notamment) sont situés à proximité de l'A86. Pensons à notre santé à tous.* »¹⁴

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.

La maîtrise d'ouvrage prend note du soutien à la mesure.

1.3. La fluidité de la circulation

La congestion routière fait partie des principales craintes évoquées par les contributeurs défavorables à l'abaissement de la vitesse à 70km/h. Ceux-ci constatent que ce tronçon est déjà congestionné et estiment que cette mesure amplifiera les embouteillages.

- « *L'A86 est une autoroute. Le tronçon concerné est constamment bouché aux heures de pointes donc les voitures roulent au ralenti.* »¹⁵
- « *Il est prouvé que le ralentissement engendre des bouchons* »¹⁶
- « *La réduction de la vitesse ne fera qu'entraîner un ralentissement et une accumulation de voitures.* »¹⁷
- « *Ça créera encore des embouteillages encore en supplément* »
- « *Comme les lignes blanches qui viennent d'être faites sur la rue de la convention y a plus qu'une voix de chaque côté...* »¹⁸

Au contraire, certains contributeurs indiquent que cette mesure contribuera à fluidifier le trafic.

- « *Oui, je suis pour le ralentissement... obligeons au moins les voitures à ralentir, d'ailleurs elles n'en circuleront que mieux, il y aura moins de bouchons.* »¹⁹
- « *Cette mesure aidera à fluidifier la circulation* »²⁰
- « *...une limitation à 70 km/h serait favorable à une meilleure fluidité du trafic.* »²¹

¹⁴ Contribution n° 32

¹⁵ Contribution n° 6

¹⁶ Contribution n° 52

¹⁷ Contribution n° 75

¹⁸ Contribution n° 72

¹⁹ Contribution n° 19

²⁰ Contribution n° 142

²¹ Contribution n° 16

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : contrairement aux idées reçues, cette mesure n'amplifiera pas 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 identique (capacité de l'axe/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'usager empruntant l'A86 sur la portion limitée à 70 km/h dans le cadre de la mesure, rencontrera finalement un peu plus tard la queue des embouteillages (de l'ordre de quelques secondes) que s'il roulait à 90km/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 en 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 (ce qui représente plusieurs dizaines de véhicules en moins).

1.4. La sécurité routière

Certains contributeurs indiquent que l'abaissement de la vitesse à 70 km/h contribuera à une amélioration de la sécurité routière en réduisant les accidents induits par l'excès de vitesse.

- « *Il y a urgence à agir pour la pollution, le bruit et la limitation des accidents* »²²
- « *Cette mesure aidera à fluidifier la circulation, limiter les accidents...* »²³
- « *Aucun intérêt à rouler plus vite à part pour polluer et augmenter le risque d'accident.* »²⁴
- « *...c'est prouvé que ce système réduit aussi les accidents...* »²⁵
- « *Favorable à la baisse de la vitesse qui permettrait de réduire la gravité des accidents...* »²⁶

D'autres estiment que la réduction de la vitesse à 70 km/h n'aura pas d'impact sur l'accidentologie ou entraînera encore plus d'accidents.

- « *La vitesse n'est pas le facteur le plus accidentogène mais la différence de vitesse entre véhicules...* »²⁷
- « *...Cela poussera de plus certains automobilistes à des comportements et des différences de vitesse qui seront dangereux.* »²⁸
- « *...De plus, les freinages intempestifs peuvent engendrer des accidents.* »²⁹

²² Contribution n° 111

²³ Contribution n° 142

²⁴ Contribution n° 151

²⁵ Contribution n° 100

²⁶ Contribution n° 93

²⁷ Contribution n° 28

²⁸ Contribution n° 79

²⁹ Contribution n° 44

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : actuellement, l'accidentalité sur l'A86 est supérieure de 5,7% à la moyenne pour ce type d'axe, ce que l'abaissement de la vitesse permettra de réduire. 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 % ».

1.5. La consommation du véhicule

La consommation du véhicule a été également relevée. Certaines contributions estiment que la réduction de la vitesse à 70 km/h réduirait la consommation des véhicules.

- « *Baisser la vitesse pour gagner autant, c'est juste logique (gain de consommation...)* »³⁰

En revanche, un contributeur pense que la consommation est plus élevée avec une vitesse à 70 km/h.

- « *...les constructeurs optimisent la consommation de carburant. Ainsi un véhicule consomme le moins sur la plage : 90 - 110 km/h.* »³¹

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : comme précisé en réponse au paragraphe 1.1, cette mesure aura 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. De plus, comme précisé en réponse au paragraphe 1.3, 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.

2. Des questionnements sur la mesure elle-même

2.1. 70km/h : une vitesse adaptée ?

Quelques contributeurs trouvent que la vitesse à 70 km/h est inadaptée à cette portion de la A86, voire aux autoroutes en général.

- « *Ces portions sont majoritairement larges et y rouler à 70 est très lent. Il y a déjà des portions limitées à 70 aux endroits pertinents.* »
- « *L'A86 est une autoroute circulaire dédiée à contourner Paris et le périphérique de manière plus pratique et efficace. 90 km est déjà relativement bas pour une autoroute. Pas de raison de baisser encore.* »

³⁰ Contribution n° 54

³¹ Contribution n° 57

D'autres estiment en revanche que 70 km/h est la vitesse idéale à adopter.

- « A 70 Km/h, c'est très bien pour une autoroute quasi urbaine »³²
- « On ne débat pas d'un consensus : 70 km/h est, jusqu'à ce jour, la vitesse recommandée comme meilleur ratio vitesse/pollution sur voies rapides »³³

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. Quelques questionnements sur les objectifs de la mesure

Certains estiment que l'objectif principal de la mesure est la pose de radars à des fins économiques.

- « Baisser la vitesse à 70 km/h ne réglera pas le problème du bruit. La vérité, c'est que l'Etat veut récupérer de l'argent. Donc, on baisse la limitation de vitesse. On met un radar et on prend l'argent. »³⁴
- « Encore un moyen de racketter la population en ajoutant des radars pour se prendre des amendes à 75 au lieu de 70. Cela va juste augmenter la pollution et vider les poches des citoyens qui travaillent. »³⁵

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : l'objectif de la mesure 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'A86, on estime que près de 5 000 habitants sont aujourd'hui impactés par une exposition au bruit qui peut entraîner une gêne (plus de 60 db (A)), ce qui n'est pas négligeable au regard de la gêne occasionnée. 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. 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.

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.

³² Contribution n° 111

³³ Contribution n° 158

³⁴ Contribution n° 57

³⁵ Contribution n° 63

3.1. Des murs/un revêtement anti-bruit ou une couverture de l'autoroute

Plusieurs contributions notamment celles défavorables ont proposé de remplacer l'abaissement de la vitesse par des murs anti-bruit ou un revêtement phonique. Quelques contributions favorables ont également mentionné ces mesures en complément de l'abaissement de la vitesse à 70 km/h. Deux contributions proposent la couverture de l'autoroute.

- « *Si on veut baisser le bruit, il existe des nouvelles générations de revêtements routiers très efficaces.* »³⁶
- « *Si le trafic sur cette voie crée des nuisances sonores, la Dirif devrait installer des écrans anti-bruit qui seront bien plus efficaces pour réduire les nuisances sonores qu'un abaissement de vitesse qui pénalise les utilisateurs.* »³⁷
- « *Je comprends que les riverains soient énervés par le bruit. La meilleure solution c'est de mettre des murs anti-bruit.* »³⁸
- « *Baisser la vitesse sur l'autoroute serait un bon début (et indispensable actuellement) ..., mais également changer le revêtement, améliorer les murs de protection, voire couvrir l'autoroute sur certaines portions (ce qui serait le must du must et permettrait que l'espérance de vie des habitants s'améliorent, diminuant drastiquement la pollution de l'air)* »³⁹
- « *... Aménager la couverture ou de nouveaux murs anti-bruit serait plus efficace.* »⁴⁰

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'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. La mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée s'inscrit par ailleurs en complémentarité d'autres projets en cours. Sur l'A86 au niveau des communes de La Courneuve, Aubervilliers et Saint Denis, des écrans acoustiques ont été installés en 2021, en remplacement des anciens, dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour de Pleyel de l'A86 qui est aujourd'hui achevé. Le projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée est proposé en complément des écrans acoustiques.

3.2. Les radars et les contrôles de vitesse

Certains contributeurs favorables à la mesure suggèrent de l'accompagner avec l'installation de radars de tronçon et de son afin d'en assurer un respect strict.

- « *Baisser la vitesse sur l'autoroute serait un bon début (et indispensable actuellement) mais on pourrait, au surplus, installer un radar tronçon pour que ce soit respecté et un radar de son afin de faire fuir les véhicules débridés* »⁴¹

³⁶ Contribution n° 36

³⁷ Contribution n° 155

³⁸ Contribution n° 115

³⁹ Contribution n° 2

⁴⁰ Contribution n° 40

⁴¹ Contribution n° 2

- « Pour l'abaissement à 70 km/heure avec radar sur toutes les autoroutes à 10 km à la ronde autour de Paris, »⁴²

Un contributeur défavorable suggère l'installation de radars en maintenant la vitesse en vigueur, dénonçant le comportement de certains automobilistes.

- « ...il faudrait déjà simplement faire respecter les 90 km/h car dès que la circulation est fluide, on se fait toujours doubler par des véhicules, incluant des fourgons et camions, qui roulent aujourd'hui à plus de 90 km/ sur ces tronçons. Rien ne sert d'imposer cette contrainte à ceux qui roulent à la limite de vitesse. Avec un radar tronçon étalonné à 95 km/h, le niveau sonore sera déjà amplement réduit car imposant ce respect. »⁴³

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.

3.3. Une mesure à mettre en œuvre sur l'autoroute A1 également

Quelques contributions recommandent d'appliquer la mesure sur l'autoroute A1.

- « ... Si on veut réduire le bruit et donc la vitesse, c'est sur l'A1 qu'il faut le faire. »⁴⁴
- « Favorable, et à faire aussi sur la A1 ! »⁴⁵

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : la mise en œuvre d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée une section de l'A86 est à ce jour une expérimentation. Si celle-ci s'avère positive, elle pourra être maintenue voire reproduite sur d'autres sections routières.

3.4. Agir au niveau des habitations environnantes

Une contribution recommande une subvention pour changer les fenêtres des habitations riveraines de l'autoroute afin d'atténuer le bruit ressenti par les habitants.

- « ...Subventionner correctement le changement des fenêtres me paraît une meilleure solution, quadruple vitrage comme dans les pays froids. »⁴⁶

⁴² Contribution n° 125

⁴³ Contribution n° 60

⁴⁴ Contribution n° 87

⁴⁵ Contribution n° 110

⁴⁶ Contribution n°152

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : la mesure d'abaissement de la vitesse maximale autorisée s'inscrit dans un cadre plus large de mesures portées par l'Etat permettant de limiter l'exposition des riverains au bruit.

- Une expérimentation de revêtement de chaussée anti-bruit, co-financée avec la Région Île-de-France dans le cadre de son plan « anti-bouchons », menée à partir de 2017 sur certaines portions de l'A3 (Bagnolet), A4 (Charenton et Saint-Maurice), A6 (L'Hay-les-Roses et Chevilly- Larue), A115 (Argenteuil et Sannois) et RN13 (Saint-Germain-en-Laye) ;
- La réalisation d'écrans acoustiques qu'elle finance à 100% : ces dispositifs de protection acoustique ont notamment été installés ces dernières années 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.

Sur le secteur du projet, des écrans acoustiques ont été installés en remplacement des anciens en 2021 dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour de Pleyel de l'A86 qui est aujourd'hui achevé, pour un coût de plus de 330 000 euros.

A noter également que la réalisation spécifique d'un écran acoustique de 700 mètres de long et 4,5 mètres de haut est en cours sur la rive sud de l'A86 intérieure entre Villeneuve-la-Garenne et Saint-Denis. Financé à 100% par la SOLIDEO dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques, il vise à protéger les athlètes localisés au sein du village olympique des nuisances sonores générées par le trafic routier comme les habitants qui peupleront ce nouveau quartier à partir de septembre 2025.

3.5. Améliorer l'offre de transports en commun et les infrastructures cyclables

Certains contributeurs recommandent l'amélioration de l'offre des transports en commun afin de réduire le nombre de voitures. Des demandes de voie dédiée aux bus ont également émergé. Un contributeur a recommandé la mise en place d'une plateforme de covoiturage et la promotion des pistes cyclables.

- « *Insertion des bus dans la voie dédiée ...* »⁴⁷
- « *...l'animation d'une plateforme de covoiturage pour les automobilistes franciliens et une voie dédiée sur l'A86 à ce.lles.ux dont les voitures sont remplies... l'augmentation des amplitudes horaires de certaines lignes de transport en commun pour permettre à certaines catégories socio-professionnelles de ne plus être obligées de prendre la voiture pour aller gagner leur vie.... Promouvoir et co financer des pistes cyclables sécurisées, continues et sur de grandes distances : Cela devrait entrer dans le périmètre de la dirif que de financer 2 km de piste cyclable pour chaque km d'autoroute rénovée ou construite. Les communes n'en ont ni les moyens ni les compétences pour développer ces modes de transports de façon cohérente et continue à l'échelle du territoire francilien, le bon organisme pour cela c'est la dirif, tant en matière de compétence que de périmètre. »*

⁴⁷ Contribution n° 93

- « ...Il faut avant tout travailler sur des transports en commun fiables et efficaces et là nous pourrons les prendre davantage. »⁴⁸
- « Pour l'abaissement à 80 km/h sur la A86 mais un maillage "intelligent" de transport en commun ! »⁴⁹

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'Etat.

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

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>

4. Quelques remarques sur la concertation

Deux contributeurs estiment que la mesure doit être mise en place sans concertation en amont.

- « Pourquoi concerter sur un fait scientifique ? On ne débat pas d'un consensus... »⁵⁰
- « Il est même à se demander pourquoi la réduction de la vitesse n'est pas imposée d'office quand on sait la gêne que représente la voiture pour des logements situés à proximité. »⁵¹

Une contribution réclame davantage d'information sur l'évaluation du projet dans le processus de concertation.

- « Je suis favorable à l'abaissement de la vitesse mais le projet de décision donné à lire ne précise pas que la vitesse passerait de 90 km/h à 70 km/h dans son article 1 et ne précise pas à l'article 3 de quelle mesure d'évaluation il s'agirait. Ces imprécisions interrogent et laissent douter de la cohérence entre cette concertation et le résultat final. »⁵²

Une contribution recommande de prendre en compte uniquement les avis des riverains.

⁴⁸ Contribution n° 126

⁴⁹ Contribution n° 150

⁵⁰ Contribution n° 158

⁵¹ Contribution n° 166

⁵² Contribution n° 146

- « *Étant un habitant près de l'autoroute A86, je suis clairement pour l'abaissement de la vitesse. (Prenez sérieusement en compte l'avis seulement des habitants proches de l'autoroute)* »⁵³

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : la proposition d'abaisser la vitesse maximale autorisée correspond à une demande forte des maires depuis 2021. Fin 2023, une réunion de concertation institutionnelle s'est tenue sous la présidence du sous-préfet de Saint-Denis en présence des maires des trois communes et de la DiRIF.

La concertation, élargie au grand public, vise trois principaux objectifs :

- informer sur le projet, ses objectifs, ses effets, ses modalités de mise en œuvre. Cette partie « information » permet notamment d'expliquer les effets du projet d'un point de vue scientifique.
- recueillir les avis et les contributions qui permettront d'ajuster les modalités précises des mesures d'abaissement de la vitesse maximale autorisée qui restent à définir,
- répondre aux éventuelles interrogations du public.

⁵³ Contribution n° 98

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

L'Etat, maître d'ouvrage du projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la section de l'autoroute A86 Nord traversant les communes de Saint-Denis, la Courneuve et d'Aubervilliers, 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'Etat 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'A86, et offre une perspective riche et nuancée sur les enjeux liés au projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la section de l'autoroute A86 Nord traversant les communes de Saint-Denis, la Courneuve et d'Aubervilliers.

Ainsi, l'Etat :

- note la satisfaction exprimée par la majorité des contributeurs quant à un dispositif qui contribue à l'amélioration de la qualité de vie et la santé des riverains *via* notamment une diminution de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores ;
- 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 du projet ;
- relève les nombreuses propositions exprimées en complément ou en substitution à la mesure.

Compte tenu des avis exprimés au cours de cette concertation, l'Etat proposera de poursuivre le projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la section de l'autoroute A86 Nord traversant les communes de Saint-Denis, la Courneuve et d'Aubervilliers et s'engage à :

- mettre en place la mesure sur la section de l'A86 proposée et ce dès l'automne 2024 ;
- publier un bilan de la mesure un an après sa mise en œuvre.