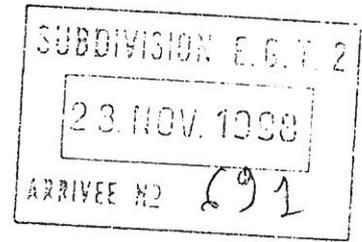


**Direction
Départementale
de l'Équipement**

12-14, rue des
Archives
94011 Créteil
Téléphone
01 49 80 21 00
Télécopie
01 49 80 57 52
Télex
264.274

Réf. :
Affaire suivie par :
Poste :

Créteil, le



Le Directeur Départemental de l'Équipement

à

Monsieur le Préfet du Val de Marne
Direction des Relations avec les Collectivités Locales

OBJET : Aménagement de la RN19 - Section comprise entre la RN406 à Bonneuil-Sur-Marne et la RD 94 E à Villecresnes
Avis sur le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête

P.J. : 1

Je vous prie de trouver, ci-joint, mon analyse sur le rapport et les conclusions de la Commission d'Enquête relatifs aux enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique de l'opération, avec mise en compatibilité des POS de Bonneuil-Sur-Marne, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes et Villecresnes et au classement en route express de la section concernée.

Ces enquêtes publiques se sont déroulées du 15 septembre au 18 octobre 1997. La DUP devra être prononcée par décret en Conseil d'Etat au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête, soit le 18 avril 1999.

REF. D 279, JFG / MC.
Proposé par l'ingénieur
chargé de la Subdivision E.G.T.2
Créteil, le - 9 NOV 1998

J.C. DOVIN

Proposé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées,
Soussigné,
ARCUEIL, le 18 NOV 1998

Hubert FONTANEL

Le Directeur Départemental de l'Équipement

Aménagement de la R.N.19

Section comprise entre la R.N.406 à Bonneuil-Sur-Marne et la R.D. 94E à Villecresnes

**Analyse du Directeur Départemental de l'Équipement
sur les rapport et conclusions
de la Commission d'enquête
relatifs aux enquêtes publiques conjointes préalables
à la déclaration d'utilité publique
avec mise en compatibilité
des P.O.S. de Bonneuil-Sur-Marne, Boissy-Saint-Léger,
Limeil-Brévannes et Villecresnes**

I. INTRODUCTION	4
<hr/>	
II. AMELIORATIONS APPORTEES AU PROJET SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE	5
<hr/>	
A. POURSUITE DE LA CONCERTATION AVEC LA MUNICIPALITE APRES ENQUETE	5
B. PROFIL DE LA VOIE	5
C. AMELIORATION DE LA DESSERTE DE BOISSY-SAINT-LEGER	5
D. SIMPLIFICATION DES CARREFOURS	6
E. DIMINUTION DE L'IMPACT DU PROJET DANS LA PRAIRIE DE LA RAMPE	6
F. AMELIORATION DES CIRCULATIONS PIETONNIERES ET CYCLISTES	7
G. IMPACT ACOUSTIQUE DU NOUVEAU PROJET	7
H. PROTECTION DE LA NAPPE PHREATIQUE	8
I. AMELIORATION DE LA TRAVERSEE DE LA VOIE AU NIVEAU DE L'ECHANGEUR DE BOISSY-SUD.	8
J. INCIDENCE SUR LE COUT DE L'OPERATION.	8
III. REMARQUES SUR LES CONSIDERANTS MENTIONNES DANS L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	9
<hr/>	
A. « CONSIDERANT LE TRACE DE CETTE DEVIATION ET LES MULTIPLES CONTRE-PROPOSITIONS OU MODIFICATIONS PRESENTEES EN VUE DE SON AMELIORATION »	9
1. REALISATION DE LA TOTALITE DU TRACE EN SOUTERRAIN	9
2. MODIFICATION DE L'ECHANGE AU NIVEAU DU R.E.R. EN LE REPORTANT COTE HAIE-GRISELLE ET ACCES PLUS DIRECT DEPUIS LA HAIE-GRISELLE	11
3. PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION VAL DE MARNE ENVIRONNEMENT (DOCUMENTS DATES DU 14/10/97 ET DU 15/10/97)	12
4. REALISATION D'UN SITE PROPRE DE BUS SUR LA R.N.19 EN REMPLACEMENT DU PROJET ROUTIER	16
5. PROLONGATION DU R.E.R. JUSQU'A BRIE-COMTE-ROBERT AVEC UN PARKING GRATUIT A DISPOSITION	16
6. SUPPRESSION DE LA BRETELLE VERS LA PROVINCE DU DIFFUSEUR DE R.E.R.	16
7. AMELIORATION DU STATIONNEMENT LE LONG DE LA HAIE-GRISELLE	17
8. AMELIORATION DE LA DESSERTE DU QUARTIER DES HAUTES VARENNES	17
9. REALISATION D'UNE COUVERTURE AU NIVEAU DU DIFFUSEUR DE LA R.D.94E	18
10. OBSERVATIONS RELATIVES AU PROJET DE DEVIATION DE LA R.N.6. A VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	18
11. TRACE ALTERNATIF A L'EST	18
12. PROPOSITIONS DIVERSES	19
B. « CONSIDERANT LE TRACE QUI PASSE EN TRANCHEE COUVERTE A TRAVERS LE VIEUX BOISSY MAIS DONT LES TRAVAUX VONT COUPER UNE PARTIE DU SITE PRESERVE (CHATEAU DE GROS-BOIS, CHATEAU DU PIPELÉ) »	19
C. « CONSIDERANT QUE CE PROJET NE RESPECTE PAS L'IDENTITE DE LA VILLE DE BOISSY-SAINT-LEGER ET PORTE ATTEINTE AU SITE DE LA COMMUNE, NOTAMMENT PAR LA TRAVERSEE EN TRANCHEE OUVERTE D'UNE GRANDE PARTIE DE LA PRAIRIE DE LA RAMPE, QUI FAIT PARTIE DE L'ENSEMBLE ARCHITECTURAL ET ESTHETIQUE FORME PAR LE CHATEAU DE GROS-BOIS, L'EGLISE DE BOISSY ET LE BATIMENT DES DOUANES »	20
D. « CONSIDERANT LES ATTEINTES PORTEES A LA FLORE, AUX PLANTATIONS ACTUELLEMENT EN PLACE ET A LA FAUNE DURANT LE DEROULEMENT DES TRAVAUX »	20
E. « CONSIDERANT QUE CE PROJET VA GENERER INCONTESTABLEMENT DES NUISANCES PHONIQUES SUPPLEMENTAIRES LIEES AU TRAFIC NOTAMMENT SUR LA TRANCHEE OUVERTE »	21

F. « CONSIDERANT LES INCIDENCES SUR LE PLAN SOCIAL ET HUMAIN DE CETTE DEVIATION ET DES TRAVAUX DONT LES PERTURBATIONS SE FERONT SENTIR DURANT DES ANNEES. »	22
G. « CONSIDERANT QU'IL SEMBLE DIFFICILE DE SOULIGNER QUE CETTE DEVIATION APPORTERA UN SURPLUS AU COMMERCE LOCAL COMPTE TENU DE SON TRACE. »	23
H. « CONSIDERANT QUE LA TRANSFORMATION EN VOIE RAPIDE EXPRESS DE LA R.N.19 PEUT PRETENDRE ATTEINDRE SON BUT DE RESOUDRE LA FLUIDITE DU TRAFIC INDUIT PAR UNE FORTE DEMANDE AUTOMOBILE, MAIS EN REVANCHE NE PREND PAS EN COMPTE LA TRAME URBAINE DU SITE SURTOUT SUR BOISSY-SAINT-LEGER, CONTRIBUE A L'ENCLAVEMENT DES QUARTIERS LIMITROPHES SANS RECONSTITUER LES CONTINUITES SPATIALES ET FONCTIONNELLES NECESSAIRES A LEUR VIE ET AINSI NE CONSTITUE PAS UNE VERITABLE VOIE REPODANT AUX EXIGENCES DE DESSERTES ET D'ECHANGES LOCAUX. »	23
I. « CONSIDERANT LE MANQUE D'ETUDES SOCIOLOGIQUES PLUS FINES SUR L'IMPACT DU PROJET SUR LE GRAND ENSEMBLE DE LA HAIE GRISSELLE. »	23
J. « CONSIDERANT LES DIFFICULTES D'UTILISATION PAR BEAUCOUP DE RIVERAINS DE CETTE VOIE, LEUR APPORTANT SES NUISANCES SANS LES BIENFAITS, AINSI QUE DES COMPLICATIONS A REJOINDRE CERTAINES COMMUNES VOISINES DE BONNEUIL, SUCY-EN-BRIE PAR EXEMPLE »	24
K. « CONSIDERANT LES DIFFICULTES QUE VONT RENCONTRER LES HABITANTS DES QUARTIERS DE LA HAIE-GRISSELLE, DES HAUTS DE VARENNES ET DU HAUT- BOISSY, AINSI QUE TOUS LES USAGERS DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE LA HAIE- GRISSELLE »	25
L. « CONSIDERANT QUE LE PROJET NE COMPORTE PAS D'ETUDE HYDROGEOLOGIQUE DES MESURES ENVISAGEES POUR PALLIER LES INCIDENTS PROVOQUES PAR LES COUPURES DES COUCHES GEOLOGIQUES ET LA RUPTURE DES NAPPES PHREATIQUES »	25
M. « CONSIDERANT LE CARACTERE EFFECTIF MAIS NON EFFICACE DE LA CONCERTATION PREALABLE »	27
N. « CONSIDERANT L'AVIS DEFAVORABLE EMIS PAR LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DU VAL DE MARNE »	29
O. « CONSIDERANT LES AVIS EMIS PAR LES CONSEILS MUNICIPAUX DES COMMUNES DE PERIGNY, MAROLLES-EN-BRIE, BONNEUIL-SUR-MARNE, LIMEIL-BREVANNES, YERRES ET SERVON, SE DECLARANT FAVORABLES A CETTE DEVIATION A LA CONDITION EXPRESSE QU'ELLE SOIT SUIVIE IMMEDIATEMENT DES TRAVAUX DE LA 2EME TRANCHE PROMISE »	30
P. « CONSIDERANT L'AVIS EMIS PAR LE MAIRE DE VILLECRESNES ET SES SUGGESTIONS »	32
1. TRAITEMENT DE LA R.D.94 E AFIN DE REDUIRE LA VITESSE	32
2. SORTIE DES RUES DE LA STATION ET DES CHARMES	32
3. SECURISATION DE LA TRAVERSEE POUR PIETONS AU DROIT DU CARREFOUR DENIVELE DE LA R.D.94 E	33
4. SECURISATION DE LA TRAVERSEE CYCLISTES.	33
5. REFUS DE LA TRANSFORMATION DE LA R.N.19 EN VOIE EXPRESS AVANT SA MISE A 2X2 VOIES JUSQU'A LA FRANCILIENNE.	33
6. MISE A 4 VOIES DE LA R.N.19 ENTRE MAROLLES ET SANTENY.	34
7. AMBIANCE ACOUSTIQUE AU NIVEAU DU CARREFOUR DE LA R.D.94 E	34
8. PROLONGATION DE LA COUVERTURE JUSQU'A LA PELOUSE A L'ENTREE DU CHATEAU DE GROS-BOIS.	35
9. SUPPLEMENT DE TRAFIC SUR LA R.N.19 AU SUD DU PROJET.	35
Q. « CONSIDERANT L'AVIS DEFAVORABLE EMIS A L'UNANIMITE PAR LE CONSEIL MUNICIPAL DE BOISSY-SAINT-LEGER COMMUNE INTERESSEE AU PREMIER CHEF PAR LES TRAVAUX »	36
1. CONFORMITE DES DOCUMENTS PRESENTES A L'ENQUETE PUBLIQUE AVEC LES DOCUMENTS D'ETUDE DE LA D.D.E.	36
2. DIFFUSION DE LA PUBLICATION DISTRIBUEE PAR LA D.D.E	36
3. PRISE EN COMPTE DES REUNIONS PREPARATOIRES ET DE LA CONCERTATION DE 1994	37
4. DIFFICULTES DE DESSERTE DU QUARTIER DE LA HAIE-GRISSELLE	38
5. INSCRIPTION DU PROJET AU XIIEME CONTRAT DE PLAN	38

I. INTRODUCTION

Dans son rapport, la Commission d'enquête justifie son avis par un certain nombre de considérations qui sont analysées dans le présent document.

Par ailleurs, cet avis tient compte des études complémentaires menées à la suite de l'enquête publique, qui ont abouti à améliorer le projet dans la traversée de Boissy-Saint-Léger et qui ont permis d'obtenir un avis favorable au projet, de la part de la municipalité de Boissy-Saint-Léger par délibération du 28 mai 1998.

Ces améliorations sont destinées à répondre, tant aux attentes et demandes exprimées par le public, les associations ou la municipalité de Boissy-Saint-Léger, qu'aux considérations exprimées par la Commission d'Enquête.

En conséquence, le présent document contient-il deux parties principales:

- un rappel préliminaire des améliorations apportées au projet suite à l'enquête publique,
- une analyse des considérations exprimées par la Commission d'Enquête, qui tient compte du projet présenté à l'enquête publique et des améliorations qui lui ont été apportées.

II. AMELIORATIONS APPORTEES AU PROJET SUITE A L'ENQUETE PUBLIQUE

A. Poursuite de la concertation avec la municipalité après enquête

La municipalité de Boissy-Saint-Léger , par délibération du 17 octobre 1997 avait émis un avis défavorable au projet de la déviation, motivé principalement par les difficultés de desserte des quartiers de la Haie-Griselle.

Suite à cette délibération, les études du projet ont été reprises dans le secteur situé entre la sortie de la tranchée couverte dans la prairie de la Rampe et l'échangeur avec la R.N.406.

Deux projets variantes ont été présentés devant la commission d'urbanisme du conseil municipal de Boissy-Saint-Léger le 23 avril 1998. La commission a opté pour l'une des variantes, présentée ensuite à la population lors d'une réunion publique organisée par la municipalité le 13 Mai 1998. Cette variante au projet initial a fait l'objet d'une nouvelle délibération favorable de la municipalité en date du 28 mai 1998.

La présente note précise la teneur de ces améliorations et leur incidence financière.

B. Profil de la voie

Dans la traversée du quartier de la Haie-Griselle, entre le passage sous le R.E.R. et le début de l'échangeur avec la R.N.406, le profil de la voie est abaissé de 1,5 à 4 mètres par rapport au niveau de la R.N.19 actuelle, qui correspondait sensiblement au niveau du projet d'origine soumis à l'enquête publique. Ce nouveau profil se trouve ainsi en déblai de 3 à 5 mètres environ, par rapport au niveau du pied des immeubles de la Haie-Griselle les plus proches.

C. Amélioration de la desserte de Boissy-Saint-Léger

Une bretelle de sortie directe est créée depuis la route express, au niveau du R.E.R., pour tous les véhicules venant du nord par la R.N.406 et par la R.N.19. Cette bretelle directe permet un meilleur accès aux deux quartiers principaux de Boissy-Saint-Léger situés de part et d'autre de la voie R.E.R. et au centre commercial Boissy 2. Cette bretelle, accessible aux véhicules venant de Bonneuil-sur-Marne par la R.N.19, remplace pour ce trafic la bretelle de sortie initialement prévue au niveau du terrain de sport.

Deux ouvrages sont créés afin de relier le quartier d'habitations de la Haie-Griselle et la zone industrielle:

- l'un à double sens est réalisé en continuité de l'avenue du Général de Gaulle jusqu'à l'entrée actuelle de la zone industrielle,
- l'autre à sens unique permet de relier l'avenue du Général de Gaulle à la rue des Sablons, le long du talus du R.E.R.

Ces deux ouvrages sont réalisés sensiblement à niveau par rapport à la voirie urbaine.

La bretelle d'accès sur la route express en direction de la R.N.406 ou de Bonneuil, initialement prévue dans la prairie de la Rampe est reportée au niveau de la zone industrielle de la Haie-Griselle. Cette bretelle, grâce aux deux ouvrages nouveaux, évite aux véhicules provenant de la Haie-Griselle et de la zone industrielle, de passer du côté du centre ancien pour accéder à la R.N.19 vers le nord. Un carrefour giratoire est créé devant le bassin de retenue de la plate-forme R.A.T.P. afin d'assurer tous les échanges entre ces voiries nouvelles.

Sur l'ouvrage de la rampe, une voie en « tourne à gauche » est créée afin de permettre aux camions provenant de la zone industrielle ou de Sucy-en-Brie d'accéder à la déviation vers la province sans avoir à faire demi tour au carrefour devant la gare R.E.R.

Par ailleurs, dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet, le prolongement de la rue des Champs jusqu'à la voie assurant le rétablissement du Chemin-Vert le long du talus S.N.C.F., sera mis à la charge de l'opération afin d'assurer un maillage cohérent de la zone industrielle de la Haie-Griselle avec les voies créées ou rétablies dans le secteur.

D. Simplification des carrefours

Le carrefour giratoire entre l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du Général Leclerc devant la Haie-Griselle est remplacé par un carrefour à feux.

Le carrefour giratoire au niveau de l'entrée du centre ancien de Boissy et de la gare R.E.R. est supprimé au profit d'un carrefour à feux. Cette modification a été rendue possible grâce à la diminution du trafic issu des nouvelles dispositions géométriques du projet. Cette disposition permet de minimiser l'emprise du projet, de faciliter les traversées piétonnières et d'ouvrir de plus larges possibilités à une reconquête urbaine future de cette entrée de ville, qui n'est cependant pas prise en compte dans le cadre du projet.

E. Diminution de l'impact du projet dans la prairie de la Rampe

La suppression de la bretelle d'accès à la R.N.19, la suppression du giratoire au niveau de la gare R.E.R. et la suppression de la passerelle piétons, reportée sur l'ouvrage de la Rampe, diminuent l'impact du projet au niveau de la prairie de la Rampe.

Par ailleurs, dans le cadre des études de projet, la DDE recherchera, des solutions visant à contribuer à améliorer la situation acoustique prévisionnelle, qui pourraient en particulier prendre la forme de protections complémentaires des ouvertures en façades des immeubles.

F. Amélioration des circulations piétonnières et cyclistes

Les trois passerelles de la Rampe, de la Haie-Griselle et de la Z.I. de la Haie-Griselle sont supprimées et remplacées par des cheminements piétonniers et cyclistes intégrés aux trois ouvrages de franchissement de la R.N.19 constitués de l'ouvrage de la Rampe et des deux nouveaux ouvrages réalisés face à la Haie-Griselle.

Cette disposition permet de conserver intégralement le principe des cheminements piétonniers et cyclables présentés dans le projet initial, les ouvrages étant très proches des passerelles initialement prévues, tout en permettant de réaliser des traversées au niveau des voiries urbaines, évitant ainsi les rampes et les escaliers d'accès aux passerelles.

Les traversées réalisées sur le tablier des ouvrages, seront physiquement séparées de la circulation des véhicules par des bordures continues infranchissables et seront d'une largeur équivalente à celle initialement prévue pour les passerelles.

Par ailleurs, la circulation des piétons sera facilitée entre les deux parties de Boissy-Saint-Léger situées de part et d'autre du R.E.R. En effet, la diminution du trafic au niveau du passage actuel sous le R.E.R. permet de supprimer une voie à la chaussée, faisant ainsi passer le trottoir des 1,4 mètres actuels à 5 mètres après réalisation du projet.

G. Impact acoustique du nouveau projet

L'ancien projet, réalisé au niveau de la R.N.19 actuelle dans la traversée de la Haie-Griselle était protégé par une butte de terre surmontée si nécessaire d'un écran acoustique d'une hauteur totale de 6 mètres.

Cette disposition a été critiquée par le public lors de l'enquête, en particulier parce qu'elle constituait une coupure visuelle importante qui contribuait à l'enclavement du quartier de la Haie-Griselle.

Les nouveaux échanges avec la R.N.19, et en particulier la bretelle de sortie créée au niveau du R.E.R. permettent de limiter le trafic sur l'ancien tracé de la R.N.19 à une desserte purement locale du parking souterrain de la Haie-Griselle. Cette suppression sur la voirie locale du trafic sortant de la R.N.19 depuis Bonneuil ou de la R.N.406, contribue à améliorer l'ambiance acoustique le long de la Haie-Griselle.

Afin de réaliser une protection acoustique comparable à celle présentée dans le dossier d'enquête publique, la R.N.19 sera bordée, du côté du quartier d'habitations de la Haie-Griselle d'une protection continue de 6 mètres de hauteur par rapport au niveau de sa chaussée future.

Grâce à l'enterrement du profil en long, cette différence de niveau sera obtenue sans réalisation de butte acoustique visible dans le paysage au droit des deux ouvrages créés. Entre les ouvrages, seule une levée de terre d'une hauteur maximum de 3,6 mètres sera réalisée. Du fait de la largeur de la plate-forme disponible le long de la R.N.19 nouvelle, cette levée de terre sera réalisée en pente douce depuis la Haie-Griselle et sera suffisamment limitée pour ne pas constituer d'obstacle à la vue depuis les habitations.

Par ailleurs, l'axe de la chaussée a été déporté au maximum du côté de la Z.I. de la Haie- Griselle, compte tenu des contraintes de tracé.

Grâce à ces dispositions aucun bâtiment ne se trouvera soumis à un niveau de bruit excédant les limites réglementaires. Ces résultats sont sensiblement équivalents, voire constituent une amélioration par rapport au projet soumis à l'enquête publique, dans lequel ces seuils étaient dépassés aux étages les plus élevés de la tour de 14 étages. Par ailleurs, s'il s'avérait, dans le cadre du contrôle des engagements de l'Etat, après mise en service de l'infrastructure, que ces niveaux de bruit soient dépassés par endroits, des protections complémentaires seraient réalisées, par traitement des ouvertures en façades des étages des immeubles exposés.

H. Protection de la nappe phréatique

L'enterrement de la voie le long de la Haie-Griselle est réalisé sans que la chaussée future n'atteigne le niveau de la nappe, celle-ci n'est en conséquence, pas affectée par les modifications du projet.

I. Amélioration de la traversée de la voie au niveau de l'échangeur de Boissy-sud.

Une amélioration des liaisons entre la forêt de Gros-Bois et le bois de la Grange, à l'usage des piétons, cyclistes et des cavaliers sera recherchée au niveau de l'échangeur de Boissy-sud par la réalisation d'un cheminement nouveau longeant la voie à l'ouest et traversant à niveau l'ancienne R.N.19 au droit de la piscine.

J. Incidence sur le coût de l'opération.

Toutes les améliorations définies précédemment engendrent un surcoût de 46,3 Millions de francs.

Le montant total de l'opération est ainsi porté à :

$$1.396 + 46,3 = 1.442,3 \text{ Millions de francs (valeur Décembre 1995).}$$

III. REMARQUES SUR LES CONSIDERANTS MENTIONNES DANS L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Dans la suite de ce document les considérants formulés par la Commission d'Enquête sont intégralement reprises entre guillemets et une réponse y est apportée.

A. « Considérant le tracé de cette déviation et les multiples contre-propositions ou modifications présentées en vue de son amélioration »

Un certain nombre de contre-propositions de tracé ou d'aménagement ont été présentées par les associations dans les registres d'enquête:

1. *Réalisation de la totalité du tracé en souterrain*

Le projet d'aménagement de la R.N.19 longe à l'air libre un certain nombre de zones urbanisées, en particulier, le quartier de la Haie-Griselle, la plaine de la Rampe, les pavillons le long de la forêt de Gros-Bois et la zone pavillonnaire à proximité du carrefour dénivelé de la R.D.94E.

Les avantages ou les inconvénients de la réalisation d'une couverture totale de l'infrastructure doivent être analysés à plusieurs titres:

- Au titre du respect des contraintes réglementaires en matière d'environnement:
 - En matière de pollution atmosphérique, l'intégralité des polluants émis sous la couverture est rejetée dans l'atmosphère tout en étant concentrée en un ou quelques points en général particulièrement délicats à traiter en matière de pollution. A l'heure actuelle, il n'existe pas de système fiable pour le traitement des polluants issus de la circulation automobile. La réalisation du tracé en souterrain n'est en conséquence pas à même de diminuer la quantité globale de polluants émis par le trafic automobile.
 - En matière d'acoustique, (page E92 - 5.2.10 du dossier DUP) le projet présenté respecte les contraintes réglementaires par un traitement à la source grâce aux buttes et écrans prévus, à l'exception de deux points particuliers, représentant une petite fraction en terme de nombre des logements touchés et de densité des zones traversées. Il s'agit:
 - des étages les plus élevés du bâtiment de 14 étages dans la Haie-Griselle,

- de quelques pavillons situés à proximité immédiate du carrefour dénivelé de la R.D.94 E.

Les améliorations apportées au projet, suite à l'enquête publique, dans la traversée de la Haie-Griselle ont un effet positif sur l'impact acoustique de la R.N.19 dans cette section.

Grâce à ces améliorations, au niveau de la Haie-Griselle, aucun bâtiment ne se trouvera soumis à un niveau de bruit excédant les limites réglementaires. Ces résultats sont sensiblement équivalents, voire constituent une amélioration par rapport au projet soumis à l'enquête publique dans lequel ces seuils étaient dépassés aux étages les plus élevés de la tour de 14 étages. Par ailleurs, s'il s'avérait, dans le cadre du contrôle des engagements de l'état, après mise en service de l'infrastructure, que ces niveaux de bruit soient dépassés par endroits, des protections complémentaires seraient réalisées, par traitement des ouvertures en façades des étages des immeubles exposés.

Enfin, dans les autres sections du projet, il est prévu de protéger ces quelques logements par des traitements des ouvertures en façades. Cette disposition est totalement compatible avec les contraintes réglementaires édictées dans la loi du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application. (Article 5 du décret N° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres) :

« Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats; toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit. »

Par ailleurs, dans la très grande majorité des autres cas, l'ambiance acoustique liée au projet se trouve améliorée, en général très sensiblement, grâce aux dispositifs envisagés par rapport à la situation actuelle.

- Au titre des données urbaines, le projet sépare, à la Haie-Griselle, une zone d'activité et une zone d'habitations et dans la Rampe, un terrain en friches. Les remarques formulées à l'occasion de l'enquête ont révélé une crainte importante de la population vis à vis des risques d'enclavement du quartier de la Haie-Griselle. Les améliorations apportées au projet suite à l'enquête publique apportent une réponse à ces préoccupations.
- Au delà de ces dispositions, la réalisation d'un projet totalement enterré supposerait de réaliser la voie 7 à 8 mètres sous le niveau du terrain naturel. Or le projet ne peut être enterré au-delà de 1,5 à 4 mètres du fait de la présence de la nappe phréatique sans réaliser un ouvrage très coûteux et courir le risque d'interrompre l'écoulement des eaux souterraines.

Dans la prairie de la Rampe, le projet est réalisé en tranchée ouverte. La réalisation d'une couverture nécessiterait un enfoncement du tracé de l'ordre de 5 à 6 mètres. Il paraît en effet inenvisageable, dans ce site naturel et paysager, de réaliser un caisson dépassant sensiblement du terrain naturel.

La réalisation des bretelles nécessaires aux échanges obligerait à créer des ouvertures dans ce caisson préjudiciable à son efficacité tant acoustique que visuelle. La suppression de ces bretelles générerait un surplus de trafic sur la RN19 existante lui-même préjudiciable à l'intérêt fonctionnel et environnemental du projet.

Le profil en long du projet dans cette section est conditionné par le passage sous le R.E.R., une pente maximale à 6 % et le contexte hydrogéologique. La limite de couverture de la tranchée couverte a été déterminée par la topographie du site en bénéficiant d'une rupture de pente du terrain.

Ce choix a été fait en concertation avec les services du Ministère de la Culture, soucieux de préserver la prairie de la Rampe, afin que le projet ne bouleverse pas la topographie du site.

A la page E 109 de l'étude d'impact du dossier d'enquête est représentée une coupe de la prairie de la Rampe faisant apparaître le terrain naturel et le profil en long du projet.

La limite de la couverture a été conçue de façon à cacher la chaussée sur 300 mètres depuis la rue Lacarrière. Dans l'autre sens, en venant de la Haie-Griselle par la R.N.19, la majeure partie de la pente est actuellement cachée par le talus du R.E.R.. Par ailleurs, au niveau du bas de la prairie, les boisements seront reconstitués dans les bretelles, dont les emprises ont été diminuées, afin de cacher le bas de la prairie dans des conditions proches des conditions actuelles.

Dans la traversée de la forêt de Gros-Bois, les continuités des promenades sont réalisées grâce à une passerelle entre la sortie de la tranchée et le diffuseur de Boissy-sud.

- Le coût pour la collectivité de la réalisation d'une infrastructure totalement couverte, dont le coût moyen varie de 700 M.F. à 1000 M.F. au Km, apparaît au surplus comme prohibitif dans le contexte rappelé ci-dessus.

2. Modification de l'échange au niveau du R.E.R. en le reportant côté Haie-Griselle et accès plus direct depuis la Haie-Griselle

Les améliorations apportées au projet suite à l'enquête publique répondent aux préoccupations exprimées par le public dans la limite du respect des règles relatives aux distances minimum entre bretelles d'entrée et de sortie et aux normes de présignalisation des échanges formulées dans l'I.C.T.A.V.R.U (Instruction pour la conception technique des autoroutes et voies rapides urbaines). En particulier :

- par la création des deux ouvrages nouveaux assurant le bouclage du boulevard circulaire de la Haie-Griselle,
- par la création d'une bretelle d'entrée et d'une bretelle de sortie au niveau de la Haie-Griselle,
- par l'amélioration des liaisons entre la Z.I. de la Haie-Griselle et le Chemin Vert,

- par la réalisation d'une voie de tourne à gauche depuis la Z.I. de la Haie-Griselle vers la province sur l'ouvrage du R.E.R.,
- par la simplification des carrefours le long de la Haie-Griselle et au niveau du R.E.R..

3. *Propositions de l'association Val de Marne Environnement (Documents datés du 14/10/97 et du 15/10/97)*

a) Echangeur au niveau du raccordement à la R.N. 406

La variante 1 bis, proposée pour l'échangeur R.N.19/R.N.406 ne peut être mise en oeuvre pour les mêmes raisons que celles qui ont présidé à l'abandon de la variante 1 présentée dans le dossier d'enquête en page E72, et en particulier:

- le caractère accidentogène de la sortie sur la gauche depuis la province vers Bonneuil
- le mauvais fonctionnement des deux giratoires
- les problèmes posés par la petite bretelle menant à la R.N.406 en venant de la province.

De plus, les simulations démontrent qu'un giratoire à l'extrémité du Chemin du Marais ne peut fonctionner dans les conditions de trafic et de topographie très contraintes du site.

b) Echangeur au niveau de la Haie-Griselle

L'association propose un système d'échanges au niveau de la Haie Griselle constitué d'un franchissement de la R.N.19, d'un giratoire devant l'entrée de la Z.I. de la Haie-Griselle et d'un dispositif d'entrée-sortie sur la route express depuis ce giratoire.

Hormis le giratoire, cette solution est comparable dans ses fonctionnalités à l'une des deux variantes proposées à la municipalité de Boissy-Saint-Léger après l'enquête afin d'améliorer le projet. Cette variante a été abandonnée au bénéfice de la variante à deux ouvrages qui a été préférée par les élus municipaux. Par ailleurs, l'accès à la R.N.19 depuis le giratoire vers le nord est incompatible avec les distances minimum d'entrecroisement. Enfin le projet propose un ensemble de deux voiries locales à double sens devant la Haie-Griselle, irréalisable sans empiéter sur le foncier environnant.

c) Suppression de l'échangeur au niveau du R.E.R.

L'association propose la suppression du diffuseur au niveau du R.E.R.. Cette demande va à l'encontre de nombreuses demandes exprimées au cours de l'enquête publique, visant à assurer une meilleure desserte des quartiers de Boissy-Saint-Léger et du centre commercial. La suppression de ce diffuseur aurait pour effet d'enclaver la Z.A.C. de la Haie-Griselle, de reporter les sorties vers Boissy-Saint-Léger au niveau de l'échangeur avec la R.N.406 générant ainsi des allongements de parcours et un trafic supplémentaire.

- d) Amélioration du carrefour R.E.R., régulation des feux et suppression des « tourne à gauche » dans la descente de Boissy sur la R.N.19

L'association préconise un certain nombre de modifications aux conditions de circulation actuelles dans le centre ancien de Boissy afin d'apporter une solution à court terme.

La totalité du dispositif de feux sur la R.N.19 dans la descente du centre ancien de Boissy-Saint-Léger est relié au système automatique de pilotage du réseau des carrefours du département du Val de Marne dénommé PARCIVAL. Des optimisations régulières du cycle des feux sont effectuées par les services de la DDE afin de fluidifier au mieux le trafic. Il ne peut donc être espéré d'amélioration sensible de ce dispositif contrairement aux chiffres avancés par l'association.

Par ailleurs, la suppression des « tourne à gauche » sur la R.N.19 aurait pour effet direct de renforcer très sensiblement l'effet de coupure urbaine entre les différents quartiers de la ville pour les habitants de la commune empruntant la R.N.19 à toute heure de la journée, au bénéfice d'une logique d'augmentation de trafic de transit à l'heure de pointe.

- e) Réalisation d'un passage biologique

La proposition de l'association consiste à modifier la géométrie du projet au sud de la commune de Boissy-Saint-Léger, au niveau du dispositif d'échange entre la RN 19 actuelle et la future déviation, afin de permettre la réalisation d'un passage à faune au niveau du sol de 80 mètres de large, entre la forêt régionale de Gros-Bois et le bois de la Grange.

Actuellement on peut observer que :

- la forêt régionale de Gros-Bois est uniquement accessible à la faune provenant de la forêt Notre Dame. Le passage pour la faune reste cependant limité à une brèche dans un mur délimitant la forêt de Gros-Bois le long de la route de Marolles,
- les possibilités actuelles de passage sont inexistantes du fait de la présence de la R.N.19, qui constitue de longue date un passage infranchissable pour la faune. Une clôture ferme par ailleurs la forêt de Gros-Bois le long de la R.N.19. Il ne s'agirait donc pas d'un rétablissement de communication existante, qui est le principe général retenu par le Schéma Directeur de l'Île de France, mais de la création d'un nouveau passage,
- les surfaces ainsi éventuellement ouvertes à la faune sauvage à l'Ouest de la R.N.19 seraient de 700 hectares environ, sans possibilité d'extension future du fait de l'urbanisation dense qui les entoure. Cette surface ne représente que 3,5 % du territoire actuellement accessible,
- la liaison entre la forêt de Gros-Bois et le bois de la Grange ne peut être réalisée qu'en traversant une importante parcelle privée ; il ne peut être envisagé de l'ouvrir aux grands animaux sans l'accord formel du propriétaire,

- par ailleurs, cette parcelle est inscrite au Schéma Directeur d'Ile de France, non pas en « Bois et Forêt », comme c'est le cas du reste du bois de la Grange, géré par l'O.N.F. mais en « Espace paysager ou espace vert ». Il ne peut donc être exclu qu'elle reçoive un aménagement conforme à la destination de la zone. Celle-ci permet en particulier l'implantation d'équipements publics intercommunaux, de bases récréatives, d'équipements sportifs ou d'équipements de promeneurs, certaines de ces affectations étant difficilement compatibles avec la présence de grands animaux.

Cette proposition a cependant été étudiée par les services de la DDE en charge du projet de déviation. Au-delà des premières observations formulées précédemment, relatives notamment au statut privé des terrains situés entre la forêt régionale de Gros-Bois et le bois de la Grange, les principales conclusions de cette étude sont les suivantes :

- 1) en première analyse, la proposition semble faisable techniquement, tout en respectant les contraintes de géométrie en matière de projets routiers,
- 2) toutefois, cette proposition nécessite un approfondissement du profil en long de la déviation sur 650 mètres environ et un décalage sensible du tracé dans la forêt régionale de Gros-Bois. Un tel décalage risque de susciter des oppositions très vives de la part du Ministère de la Culture (l'architecte des bâtiments de France étant particulièrement attentif à la préservation du site de Gros-Bois) et, vraisemblablement, de certaines associations de défense de l'environnement. La proposition aurait également pour effet de nécessiter l'utilisation d'une emprise supplémentaire d'environ 3 hectares dans la forêt régionale de Gros-Bois, qui serait délimitée par la bretelle d'accès vers Boissy-Saint-Léger, créant ainsi une enclave qui se trouverait, de fait, pratiquement stérilisée,
- 3) enfin, cette proposition entraîne un surcoût évalué à 80 MF, dont 35 MF pour l'ouvrage lui-même, ce qui est un surcoût très substantiel pour le projet.

Au total, cette proposition ne nous semble pas pouvoir être retenue. En tout état de cause compte-tenu du surcoût et de l'impact de cette nouvelle géométrie sur la forêt régionale de Gros-Bois, une nouvelle procédure d'enquête publique serait indispensable.

Par ailleurs, suite à une réunion de concertation avec la Direction Interrégionale de l'Agriculture et la Direction Régionale de l'Environnement, organisée le 1er Avril 1998, il a été décidé qu'une continuité piétonnière et équestre serait établie entre les deux massifs. Ce passage serait réalisé par un franchissement à niveau et protégé de l'ancien tracé de la R.N.19 avant l'entrée dans Boissy-Saint-Léger. Cette disposition est conforme à l'objectif souligné en page E110 du dossier d'enquête publique.

Afin de rejoindre le bois de la Grange après avoir franchi la R.N.19, ce cheminement pourrait emprunter deux tracés :

- soit le long de la R.N.19,
- soit par l'achat d'un terrain sis à Limeil-Brévannes, le long de la rue Georges Pompidou, pour sa transformation en forêt à titre de compensation foncière.

Cette seconde solution évoquée par les Services de la Direction Interrégionale de l'Agriculture, les a amenés à souhaiter que ce cheminement puisse être dans ce second cas, d'une largeur de 100 m environ afin de lui donner un aspect forestier et qu'il puisse permettre d'assurer une liaison entre d'une part, la R.N.19 au sud de la piscine et d'autre part, les terrains déjà propriété du Ministère de l'Agriculture au débouché du chemin forestier de « Yerres à Boissy ».

Si nous ne pouvons que souscrire à cet objectif de création d'une trame forestière accessible aux promeneurs entre la forêt de Gros-Bois et la forêt domaniale du Bois de la Grange, il est impératif que cette démarche soit menée en étroite concertation avec les municipalités intéressées.

En effet, d'une part, le terrain sur Limeil-Brévannes est actuellement propriété d'un syndicat intercommunal, d'autre part, la municipalité de Boissy-Saint-Léger envisage de l'acquérir totalement ou en partie afin de réaliser un équipement sportif.

Nous allons donc rechercher avec la municipalité de Boissy-Saint-léger, les modalités d'utilisation conjointe de ce terrain, selon le double objectif de réalisation d'un terrain de sport et d'un cheminement, compatibles avec la destination paysagère de la parcelle.

S'il s'avérait que la municipalité de Boissy-Saint-Léger renonce à son projet et que ce terrain puisse être acquis en totalité à un coût conforme à celui d'un espace paysager au titre du SDRIF, ce terrain pourrait participer ainsi aux compensations foncières liées au projet, au bénéfice du Ministère de l'Agriculture ou de l'Agence des Espaces Verts de la région Ile-de-France.

L'Etat Direction des routes, pour ce qui le concerne, ne pourrait procéder que par un achat par voie amiable, dans la mesure où ce terrain n'est pas strictement nécessaire au projet soumis à enquête d'utilité publique et ne peut, de ce fait, faire l'objet d'une procédure d'expropriation au titre du projet routier.

f) Poursuite du site propre jusqu'à la gare R.E.R.

Entre le R.E.R. et le Boulevard Léon Révillon, le profil en travers de la R.N.19 compte 4 voies de circulation (2 par sens) et 1 trottoir de 1,50 m environ de chaque côté.

Le nombre de voies de circulation ne peut être réduit tant que le trafic n'a pas été dévié.

Compte tenu des emprises disponibles, le prolongement du site propre du Bd Léon Révillon au R.E.R. nécessiterait des expropriations et des démolitions de bâtiments, ainsi que d'importants travaux, alors que ce site propre ne se justifie plus dès réalisation de la déviation. A cette échéance en effet, les bus pourront soit emprunter la déviation, soit emprunter l'ancienne R.N.19, soulagée d'une grande partie de son trafic.

Le prolongement du site propre jusqu'à la gare R.E.R. aurait donc un impact très important en n'étant justifié que pour une période très transitoire, du fait de la réalisation prochaine de la déviation.

4. *Réalisation d'un site propre de bus sur la R.N.19 en remplacement du projet routier*

Dans l'évaluation socio-économique de l'opération, (partie F, page 54 et suivante du dossier) une variante consistant en la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) entre Bonneuil-sur-Marne et Brie-Comte-Robert via le R.E.R. de Boissy-Saint-Léger a été étudiée.

L'étude de trafic relative au TCSP à l'horizon 2015 fait apparaître une diminution de l'ordre de 20 à 110 uvp du trafic routier sur la R.N.19 à l'heure de pointe du soir, le tronçon le plus délesté étant le tronçon Gros-Bois - Villecresnes dans le sens Paris-Province.

Ce chiffre est négligeable devant les prévisions de trafic (2000 à 4000 uvp environ).

L'investissement dans une voirie de transport en commun en site propre venant se substituer à un aménagement de la R.N.19, paraît donc disproportionné par rapport au très faible délestage du trafic routier de la R.N.19 que l'aménagement d'un tel site propre de bus induirait.

Enfin, cet investissement ne figure pas au Schéma Directeur de l'Ile de France.

5. *Prolongation du R.E.R. jusqu'à Brie-Comte-Robert avec un parking gratuit à disposition*

Il a été proposé un projet alternatif constitué du prolongement de la ligne de R.E.R. avec un parking gratuit mis à disposition des automobilistes. Cette proposition n'est pas présentée dans le dossier d'enquête publique. Le prolongement de la ligne R.E.R. ne peut être réalisé par utilisation de l'ancienne voie en prolongement de la ligne actuelle, celle-ci ayant été en grande partie utilisée par la ligne nouvelle du T.G.V. En page F 54 du dossier d'enquête figure une variante représentée par un site propre de bus de Boissy-Saint-Léger jusqu'à Brie-Comte-Robert. Cet investissement, économique par rapport à la réalisation d'un R.E.R. ne constituerait cependant pas une solution alternative à l'aménagement de la R.N.19.

6. *Suppression de la bretelle vers la province du diffuseur de R.E.R.*

Cette demande est formulée par MM J.P. Girault et G.Hautot, conseillers municipaux de Boissy-Saint-Léger le 17/10/97

Cette bretelle permet à la Z.I. et à la zone d'habitations de la Haie-Griselle de disposer d'un accès vers la province. Elle évite donc aux camions de traverser le centre ancien de Boissy. Les simulations montrent qu'elle est empruntée par plus de 500 véhicules à l'heure de pointe du soir à l'horizon 2003, qui viendraient fortement recharger la R.N.19 actuelle, dont le trafic vers la province sera limité à moins de 950 véhicules à l'heure.

7. *Amélioration du stationnement le long de la Haie-Griselle*

Cette demande figure dans la lettre de l'association Boissy Ecologie en date du 6 octobre 1997.

Grâce au soulagement de la voirie locale, un stationnement est prévu dans ce secteur pour les visiteurs du quartier.

8. *Amélioration de la desserte du quartier des Hautes Varennes*

Cette demande est formulée par l'Association Syndicale des Hautes Varennes - courrier daté du 13/10/97.

Les contraintes de dimensionnement qui ont conduit à revoir l'échangeur R.N.19/R.N.406 sont détaillées précédemment. Il est exact que par rapport au projet soumis à la concertation en 1994, le quartier des Hautes Varennes ne dispose plus d'accès direct sur la route express au niveau de cet échangeur. Aucune disposition techniquement conforme n'a pu être dégagée. Cependant, la sortie du quartier pourra s'effectuer :

- en direction du Sud, en utilisant la bretelle d'entrée située au niveau du R.E.R.,
- en direction du Nord ou de la RN 406, par la nouvelle bretelle créée au niveau de la Zone Industrielle de la Haie Griselle, ce qui correspond sensiblement à la situation actuelle ; il est à signaler que, par rapport au projet mis à l'enquête publique, cet accès se trouve plus proche du quartier des Hautes Varennes et l'itinéraire pour y accéder est plus direct car il ne traverse pas les carrefours urbains du centre ville.

En ce qui concerne l'accès au quartier, il se fera :

- en venant de la RN 406 et de Bonneuil-sur-Marne par la RN19, directement par deux bretelles de sortie débouchant sur un giratoire situé Rue Georges Brassens au niveau de l'échangeur RN19/RN406, cette disposition étant identique à celle prévue au dossier de concertation de 1994,
- en venant du Sud par la route express, grâce à la sortie sur le diffuseur du RER puis le passage par la zone industrielle pour rejoindre l'Avenue Charles de Gaulle par l'intermédiaire du nouvel ouvrage franchissant la route express.

9. *Réalisation d'une couverture au niveau du diffuseur de la R.D.94E*

Cette demande est formulée par l'association Vivre à Villecresnes, l'Association de Défense de l'environnement de Villecresnes et des communes environnantes et Villecresnes Avenir - lettres remises dans le registre de Villecresnes le 03/10/97

La proposition de réalisation d'une couverture au droit du carrefour dénivelé avec la R.D.94E est incompatible au titre du coût pour la collectivité face au faible nombre des logements à protéger. Les dispositions prévues, comprenant un traitement des façades sont par ailleurs conformes à la réglementation.

10. *Observations relatives au projet de déviation de la R.N.6. à Villeneuve-Saint-Georges*

Ces remarques sont formulées par l'association Vivre à Villeneuve-Saint-Georges datée du 08/10/97

L'association demande le report des efforts d'études sur la déviation de Villeneuve-Saint-Georges, elle aussi inscrite au S.D.R.I.F

Les études préliminaires de cette déviation se poursuivent actuellement. Le dossier d'enquête dans sa partie F, analyse le cas de la réalisation de la déviation de la R.N.6 sans réalisation de l'aménagement de la R.N.19 à l'horizon 2015. En page F56 à F58 il est en particulier noté qu'à cette échéance, le trafic devrait augmenter au niveau de Villecresnes de 20%.

La déviation de la R.N.6 est complémentaire à l'aménagement de la R.N.19 mais ne peut s'y substituer afin d'améliorer les conditions de trafic et les nuisances générées par la R.N.19.

11. *Tracé alternatif à l'est*

Cette proposition est formulée par M.P.Clavel - Registre de Villecresnes

Une contre proposition consiste en la réalisation de la déviation à l'est du domaine de Gros-Bois.

Cette proposition est presque intégralement située dans des zones boisées, particulièrement sensibles. Par ailleurs, une tel tracé non prévu au SDRIF drainerait en priorité le trafic de transit venant de la province. Un tel tracé, au delà de ses impacts majeurs sur les zones boisées ne permettrait pas de drainer le trafic provenant du plateau briard en direction de la proche banlieue et de Paris.

12. Propositions diverses

Un certain nombre d'autres modifications ou contre propositions sont faites dans les registres d'enquête. Elles sont traitées dans la suite du document.

B. « Considérant le tracé qui passe en tranchée couverte à travers le vieux BOISSY mais dont les travaux vont couper une partie du site préservé (château de Gros-Bois, château du Piple) »

Aucun des deux monuments cités ci-dessus n'est touché par le projet :

L'allée du Piple située face à l'entrée du Château du Piple n'est pas dans les emprises du projet, et ne sera donc pas touchée. Afin de modérer l'effet de coupure du champ visuel depuis cette allée donnant sur un espace ouvert, la couverture a été rallongée suite à la concertation menée entre 1992 et 1994 avec les administrations.

En Novembre 1994 a été organisé une consultation d'architectes - paysagistes destinée à sélectionner une équipe de concepteurs pour le traitement paysager de la prairie de la Rampe et de la dalle de la tranchée. Le jury de sélection des propositions, auquel participait, en particulier, Monsieur le Maire de Boissy-Saint-Léger et Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France a permis de sélectionner un projet conforme à un objectif de restitution paysagère des espaces naturels et urbains. Les principes de l'aménagement ont reçu un avis favorable de la part de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 07 Juillet 1998.

Au sud de Boissy-Saint-Léger, l'emprise de projet traverse les franges de la forêt régionale de Gros-Bois mais évite le parc du château, qui est entièrement préservé. En effet, le tracé dans la forêt de Gros-Bois a été modifié, suite aux avis exprimés par les services des ministères de la Culture et de l'Agriculture lors des différentes réunions de présentation du projet organisées entre 1992 et 1994, en particulier pour la préservation de l'entrée de la forêt à l'extrémité de l'Allée de la Princesse, la préservation des limites du parc du château de Gros-Bois et la réduction des emprises boisées touchées par le projet.

C. « Considérant que ce projet ne respecte pas l'identité de la ville de BOISSY-SAINT-LEGER et porte atteinte au site de la commune, notamment par la traversée en tranchée ouverte d'une grande partie de la prairie de la rampe, qui fait partie de l'ensemble architectural et esthétique formé par le château de Gros-Bois, l'église de BOISSY et le bâtiment des douanes »

Dans le quartier de la Haie-Griselle, le projet a été amélioré suite à l'enquête publique pour une meilleure prise en compte de l'identité de la commune.

Dans la traversée du centre ancien, le projet est réalisé en tranchée couverte dont la structure permet un rétablissement de la totalité des circulations et permet de minimiser l'impact de la voie en rétablissant les continuités paysagères du site. La structure lourde de la dalle de couverture permettra en particulier de restituer des plantations sur sa surface. Ces dispositions, sont issues de la consultation mentionnée ci-dessus et ont elles aussi reçu l'avis favorable de principe de la part de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 07 Juillet 1998.

Comme il est exposé ci-dessus, la couverture a été prolongée dans la traversée de la prairie de la Rampe afin de minimiser l'impact du projet et de diminuer la vision de la route express à partir de la rue Lacarrière.

Enfin, à Boissy-Saint-Léger les démolitions d'immeubles seront limitées à un atelier artisanal, 2 pavillons d'habitations et un local d'association paroissiale situés au droit de la tranchée couverte de la déviation du centre ancien, entre la Rue du Temple et la Rue de Sucy. L'impact de la déviation sera en conséquence très fortement limité vis à vis du patrimoine bâti de la commune.

D. « Considérant les atteintes portées à la flore, aux plantations actuellement en place et à la faune durant le déroulement des travaux »

L'impact du projet sur la faune et la flore est détaillé en page E 86 du dossier d'enquête.

L'emprise du projet sur les milieux naturels a été limitée au maximum, en particulier grâce à la concertation avec les administrations, réalisée en 1994.

La réalisation d'une couverture de la tranchée de la R.N.19 dans la majorité de la traversée du centre ancien de Boissy-Saint-Léger permettra une recomposition de l'environnement végétal du site. Il en est de même le long de la R.N.19 au sud de Boissy où les alignements d'arbres le long du bois de la Grange, supprimés par le projet seront rétablis. Par ailleurs, les mares, présentes dans le Bois de la Grange seront reconstituées.

Les mesures envisagées en faveur de la protection de la faune et de la flore pendant le chantier sont détaillées en page E 115 du dossier d'enquête. L'emprise du chantier sera limitée au strict minimum dans les zones naturelles, en particulier grâce à la réalisation des tranchées en parois moulées, qui permettront d'éviter les talus sur de larges emprises.

Une attention toute particulière sera apportée à la préservation des espaces à proximité du chantier.

Par ailleurs, au cours de réunions de travail avec les représentants du Ministère de l'Environnement dans le cadre de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central, une étude complémentaire de la faune et de la flore sur les sites naturels traversés par le projet a été demandée.

Une analyse floristique et faunistique est engagée et prévoit :

- un inventaire faunistique des espèces les plus sensibles sur les sites, à savoir les batraciens et les amphibiens. Des relevés sont prévus en Juin 1998 et Avril-Mai 1999.
- un inventaire botanique à exécuter à la période la plus favorable selon la nature du milieu traversé. Etant en présence de prairie, de forêt non humide et de forêt paratourbeuse, ces relevés seront exécutés de Juin 1998 à Mai 1999.

E. « Considérant que ce projet va générer incontestablement des nuisances phoniques supplémentaires liées au trafic notamment sur la tranchée ouverte »

La réalisation d'une tranchée couverte sur plus de 900 mètres permet la traversée du centre ancien de Boissy-Saint-Léger en supprimant tout impact acoustique.

Dans les zones en tranchée ouverte, grâce aux dispositifs de protection acoustique envisagés dans le projet initial et améliorés après l'enquête publique, le niveau sonore après réalisation de la déviation se trouve amélioré dans la très grande majorité des cas par rapport à la situation actuelle.

L'impact du projet soumis à l'enquête publique et les améliorations apportées depuis lors sont précisées ci-dessus, au chapitre II.

F. « Considérant les incidences sur le plan social et humain de cette déviation et des travaux dont les perturbations se feront sentir durant des années. »

L'étude socio-économique du projet, présentée dans la partie F du dossier d'enquête fait le point des impacts socio-économiques du projet sur l'ensemble de la zone d'études. Elle démontre un impact largement positif synthétisé par un taux de rentabilité socio-économique du projet soumis à l'enquête publique, évalué à 60 %

Par ailleurs, la durée prévisionnelle de 6 ans, pour la réalisation du chantier représente une durée comparable à celle des chantiers récemment réalisés en Ile-de-France pour un investissement d'une telle importance.

Les engagements en terme de protection vis à vis des nuisances du chantier, présenté dans les pages E 112 à E 117 du dossier d'enquête et en particulier le maintien pendant toute la durée du chantier des circulations publiques, les normes exigées vis à vis des engins de chantier et la méthodologie imposée pour la réalisation de certains ouvrages comme la tranchée couverte par exemple dont les terrassements seront réalisés en souterrain après construction de la dalle de couverture, permettront de limiter les nuisances du chantier.

Au delà des engagements pris dans le cadre du dossier d'enquête, les modalités de détail de l'organisation du chantier et en particulier l'ordre de réalisation des différentes phases de travaux, leur durée, la localisation, les emprises des installations de chantier et les itinéraires des engins et camions ne peuvent être arrêtés au stade des études d'avant projet sommaire.

Ces dispositions dépendent en effet essentiellement :

- des études techniques de détail et de la réalisation des dossiers de consultation des entreprises,
- des négociations à mener avec la municipalité sur la base de ces études de détail,
- des contraintes de programmation financière annuelle de l'investissement relatif à l'opération, qui ne seront précisées que dans le cadre des négociations préalables à la signature du contrat Etat-Région relatif au XIIème plan.

Le volume des déblais à évacuer dans le cadre des évaluations au stade de l'avant projet sommaire est de l'ordre de 700 000 m³.

L'évacuation des remblais sera effectuée sans utilisation de la voirie locale. La proximité du port autonome de Bonneuil permet par ailleurs d'envisager de privilégier une évacuation des terres excédentaires par voie fluviale après amenée par camion, au cas ou une disponibilité de terrain à très courte distance, compatible avec le calendrier de l'opération, ne pourrait être trouvée dans le cadre des études de projet.

Le dossier d'enquête précise en page E112 les engagements en matière de préservation de la qualité des sols, en particulier en ce qui concerne les dépôts provisoires, ceux-ci étant par ailleurs en grande partie liés aux modalités de phasage du chantier finalement retenues.

G. « Considérant qu'il semble difficile de souligner que cette déviation apportera un surplus au commerce local compte tenu de son tracé. »

Dans le centre ancien de Boissy, la réalisation du projet aura pour conséquence la suppression d'un fort trafic de transit empruntant la R.N.19 actuelle. Les conditions actuelles de circulation sur cette voie empêchent le développement du commerce local sur cet axe du fait en particulier des grandes difficultés de stationnement. La diminution du trafic permettra une reconquête de cette voie et la réinstallation d'un commerce de proximité. Cette reconquête est l'un des effets majeurs qui motive le projet de déviation.

Par ailleurs, grâce à la suppression des bouchons et à la réalisation d'une bretelle d'accès direct depuis la route express, le centre commercial Boissy 2 profitera de meilleures conditions de desserte, favorables à son développement.

La réalisation du projet nécessitera cependant la suppression d'une station service au niveau du diffuseur de Boissy-Sud et aura un impact sensible sur l'exploitation de la station service au niveau de la Haie Griselle. Le tracé et les contraintes liées aux accès de la voie express ne permettent en effet pas de maintenir l'accès direct de cette station service vers la R.N.19. Enfin, le projet nécessitera au niveau du diffuseur de Boissy-sud, la suppression d'une casse automobile et d'un dépôt de matériel de travaux publics.

H. « Considérant que la transformation en voie rapide express de la R.N.19 peut prétendre atteindre son but de résoudre la fluidité du trafic induit par une forte demande automobile, mais en revanche ne prend pas en compte la trame urbaine du site surtout sur Boissy-Saint-Léger, contribue à l'enclavement des quartiers limitrophes sans reconstituer les continuités spatiales et fonctionnelles nécessaires à leur vie et ainsi ne constitue pas une véritable voie répondant aux exigences de dessertes et d'échanges locaux. »

Les considérations relatives à la prise en compte de la trame urbaine du projet dans le centre ancien de Boissy ont été traitées précédemment au chapitre II.

I. « Considérant le manque d'études sociologiques plus fines sur l'impact du projet sur le grand ensemble de la Haie Griselle. »

L'étude socio-économique du projet, présentée en partie F du dossier d'enquête évalue l'influence de celui-ci, à diverses échelles.

Le contexte socio-économique des communes traversées, et en particulier des différents quartiers de Boissy-Saint-Léger est détaillé au chapitre 4-1-6 de l'étude d'impact (partie E du dossier d'enquête).

La mobilisation des habitants du quartier de la Haie-Griselle et de la municipalité de Boissy, au cours de l'enquête, en faveur d'une meilleure desserte du quartier et vis à vis d'un risque d'enclavement de celui-ci et les concertations menées avec les acteurs locaux après enquête ont permis de préciser les attentes des habitants et des acteurs économiques du quartier de la Haie-Griselle aptes à donner satisfaction aux attentes de la population. Les améliorations apportées au projet sont décrites ci-dessus au chapitre II.

J. « Considérant les difficultés d'utilisation par beaucoup de riverains de cette voie, leur apportant ses nuisances sans les bienfaits, ainsi que des complications à rejoindre certaines communes voisines de Bonneuil, Sucy-en-Brie par exemple »

Les conditions d'accès à la R.N.19 ne sont sensiblement modifiées que pour les habitants du quartier de la Haie-Griselle. Des améliorations ont été apportées pour une meilleure desserte de ce quartier tel que précisé ci-dessus au chapitre II.

L'accès à la commune de Sucy-en-Brie est réalisé dans le secteur du projet:

- la R.D.29, débouche au niveau du diffuseur du R.E.R. L'accès à la R.N.19 venant de cette voie se fait directement vers la province par la bretelle réalisée au bas de la prairie de la Rampe et vers Paris par la nouvelle bretelle réalisée devant la Z.I. de la Haie-Griselle. Vers Sucy-en-Brie depuis la R.N.19, l'accès est direct en venant du sud au niveau du diffuseur du R.E.R. Venant du nord, l'accès se trouvera amélioré et se rapprochera des conditions actuelles grâce à la réalisation d'une nouvelle bretelle de sortie au niveau du centre commercial Boissy 2. Venant de Boissy-Saint-Léger, l'accès à cette voie n'est pas modifié. Venant de Bonneuil, l'accès à cette voie se fait par la R.N.19 dans les conditions précisées précédemment.
- le Chemin Vert, débouche au nord de la zone industrielle de la Haie-Griselle. Cette voie sera rétablie le long de la voie S.N.C.F. et tous les échanges possibles actuellement seront conservés. L'accès depuis la R.N.406 sera par ailleurs amélioré puisque le Chemin Vert se trouvera directement accessible par l'échangeur entre la R.N.406 et la R.N.19 réalisé dans le cadre du projet. Les zones d'activités de Sucy-en-Brie, accessibles grâce à cette voie seront fléchées depuis toutes les directions.

L'accès au centre ville de Bonneuil-sur-Marne n'est concerné au titre du projet que vis à vis du trafic provenant de Boissy-Saint-Léger et du trafic provenant du sud. Au niveau de l'échangeur de la R.N.406, la continuité de la R.N.19 sera assurée dans les deux sens pour ces trafics, sans modification majeure par rapport à la situation actuelle.

L'accès à la frange du territoire de Bonneuil-sur-Marne situé entre la ligne S.N.C.F. et la zone industrielle de la Haie-Griselle sera réalisé par le Chemin Vert rétabli dans les conditions exposées ci-dessus.

L'accès à la future Z.A.C. Bonneuil-Pompadour sur la commune de Bonneuil-Sur-Marne, située entre la R.N.406 et le quartier d'habitations de la Haie-Griselle sera réalisé:

- en venant de la R.N.406 et de Bonneuil-sur-Marne par la R.N.19, directement par deux bretelles de sortie débouchant sur un giratoire situé Rue Georges Brassens au niveau de l'échangeur R.N.19/R.N.406.
- en venant du sud ou de Boissy-Saint-Léger par la R.N.19, grâce au demi diffuseur situé sur la R.N.406 au niveau de la R.D.30 à l'extrémité ouest du quartier. Ce léger allongement du tracé de 1 km environ par rapport à une desserte directe depuis l'échangeur R.N.19/R.N.406 se trouvera compensé par la facilité et la clarté de l'accès.

K. « Considérant les difficultés que vont rencontrer les habitants des quartiers de la Haie-Griselle, des Hauts de Varennes et du Haut-Boissy, ainsi que tous les usagers de la zone industrielle de la Haie- Griselle »

Dans le projet soumis à l'enquête publique, la seule trame actuelle qui était coupée par le tracé de la déviation était la liaison directe entre la zone d'habitations et l'entrée de la Z.I. de la Haie-Griselle.

Les améliorations apportées au projet, décrites précédemment, permettent maintenant de rétablir cette liaison.

Par ailleurs, pour la desserte des différents quartiers de Bolssy-Saint-Léger, les possibilités d'échanges avec la route express ne peuvent être multipliées et sont limitées par le respect des règles relatives aux distances minimum entre bretelles d'entrée et de sortie et aux normes de présignalisation des échanges formulées dans l'I.C.T.A.V.R.U. (Instruction pour la Conception Technique des Autoroutes et des Voies Rapides Urbaines).

Les modifications apportées au projet depuis l'enquête et notamment le déplacement de certaines bretelles d'entrée ou de sortie au niveau de la Haie-Griselle améliorent sensiblement la desserte de ces quartiers.

Pendant la phase de travaux, les dispositions permettant de maintenir continuellement la circulation sur les voiries traversées par le projet, seront mises en oeuvre. Enfin l'organisation du chantier visera à limiter la gêne des riverains et la circulation des engins sur les voiries locales.

L. « Considérant que le projet ne comporte pas d'étude hydrogéologique des mesures envisagées pour pallier les incidents provoqués par les coupures des couches géologiques et la rupture des nappes phréatiques »

Le comportement de la nappe et des terrains dans lesquels sera réalisée la tranchée, a été étudié à un niveau d'avant-projet sommaire. Le dossier d'enquête publique, en page E85 précise :

- «Les études spécifiques réalisées par le Laboratoire Régional de l'Est Parisien ont montré que, compte tenu de la nature du sous-sol, des caractéristiques de la nappe au niveau de la Haie-Griselle et de la faible profondeur d'implantation du projet, la possibilité d'un effet barrage à l'écoulement de la nappe alluviale restera très limitée voire quasi nulle.

- En revanche, l'ouvrage aménagé en déblais entre parois moulées depuis la partie supérieure de la prairie de la Rampe jusqu'au raccordement à la R.N.19 au sud créera, avec une plus ou moins grande amplitude selon l'endroit, une accumulation d'eau en amont, côté Est. Ce phénomène peut provoquer la diminution partielle de l'alimentation du réservoir hydrogéologique à l'aval avec pour conséquence la baisse du niveau d'eau dans les puits des particuliers, notamment dans le secteur délimité par les allées de la Princesse et du Béarn et le boulevard Léon Révillon, ainsi qu'un déficit hydrique pour l'alimentation des arbres situés en aval de la tranchée.

- Pour pallier ces effets potentiels des solutions ont été retenues, comme par exemple : la création de drains sub-horizontaux et la mise en place d'une tranchée drainante de part et d'autre du projet afin de rétablir, par siphonage, l'écoulement de la nappe et ainsi le niveau d'eau en aval de l'ouvrage. Des études complémentaires seront réalisées pour mettre en oeuvre la solution la mieux adaptée lors de la construction de l'ouvrage».

Au niveau de la Haie-Griselle du fait de l'approfondissement limité du nouveau projet, ces dispositions restent valables.

Ces études devront cependant être complétées dans le cadre des dispositions de détail arrêtées lors des études de projet.

Suite aux remarques formulées par le Ministère de l'Environnement dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon central, une étude complémentaire a été confiée au Laboratoire Régional de l'Est Parisien du Ministère de l'Équipement. Le cahier des charges prévoit la réalisation d'un modèle numérique de simulation des écoulements avec le logiciel « Vmodflow » afin d'évaluer l'impact du projet de tranchée de déviation de la R.N.19 sur la nappe phréatique du Travertin de Brie.

Cette étude comprendra les investigations suivantes :

- 1 - La réalisation d'un essai de pompage nécessaire à la détermination en grand des caractéristiques de l'aquifère du Travertin de Brie,
- 2 - La pose de 6 nouveaux piézomètres implantés à l'amont et à l'aval du tracé.

Les résultats obtenus serviront pour la modélisation numérique des écoulements et permettront notamment :

- d'actualiser les relevés piézométriques par rapport à ceux de 1995-1996 et de tracer les équipotentielles de part et d'autre de la tranchée (conditions aux limites du modèle numérique),

- de déterminer le sens et la valeur du gradient d'écoulement de la nappe (lignes de courant),
- d'estimer les valeurs des coefficients caractéristiques de l'aquifère du Travertin de Brie (perméabilités, transmissivités et coefficient d'emmagasinement).

Cette étude permettra de définir en détail, dans le cadre des études de projet, les dispositifs à mettre en place pour établir l'écoulement de la nappe après construction de la tranchée couverte.

Dès qu'ils seront connus, les résultats de cette étude seront présentés aux représentants du Ministère de l'Environnement.

Par ailleurs cette opération fera l'objet, avant travaux, d'une déclaration au titre de la loi 92-3 du 3 Janvier 1992 dite « Loi sur l'eau ». Le dossier correspondant est actuellement en cours de finalisation afin de tenir compte des modifications du projet et en particulier de son profil en long. Dans le cadre de la procédure de déclaration, les services compétents en matière de protection des eaux seront amenés à émettre un avis avant travaux sur les dispositions de détail envisagées, et en particulier sur les mesures correctrices retenues afin, en particulier, de traiter les éventuels problèmes sur la végétation, d'assèchement des puits, de désordres sur le bâti et d'instabilité des talus.

M. « Considérant le caractère effectif mais non efficace de la concertation préalable »

ORGANISATION DE LA CONCERTATION :

Une concertation publique organisée dans les formes prévues par les articles L300-1 et L300-2 du Code de l'Urbanisme, s'est déroulée du 05 au 17 Décembre 1994 sur l'ensemble du programme d'aménagement de la R.N.19 entre la R.N.406 à Bonneuil-sur-Marne et la R.N.104 à Brie-Comte-Robert.

Cette concertation a été organisée dans les communes de Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes, Villecresnes, Marolles-en-Brie, Santeny, Sucy-en-Brie, Mandres-les-Roses, Périgny-sur-Yerres, Servon et Brie-Comte-Robert.

Les personnes qui se sont manifestées étaient presque exclusivement des riverains de l'aménagement futur de la R.N.19 et des habitants des communes limitrophes, donc directement concernés par le projet.

Les questions soulevées concernaient principalement :

- le choix d'un aménagement routier au lieu d'un transport en commun,
- les nuisances phoniques,
- la longueur des couvertures envisagées, en particulier dans les zones urbanisées de Boissy-Saint-Léger et de Villecresnes,
- l'insertion du projet dans le site, notamment dans la Prairie de la Rampe dans le Parc de Gros-Bois et au niveau du château de Gros-Bois,
- la desserte des communes environnantes,
- les dessertes pour piétons cyclistes et engins agricoles.

Des améliorations ont été apportées au projet suite à cette concertation, en particulier :

- la création d'une seconde traversée piétonne et cyclable au dessus de la R.N.19 devant la Haie-Griselle à Boissy-Saint-Léger, au niveau des Avenues du Général de Gaulle et du 8 mai 1945,
- la création d'une passerelle dans la forêt de Gros-Bois afin de désenclaver la zone dite de la « Corne de Gros-Bois »,
- la prolongation de la piste cyclable au sud de Boissy-Saint-Léger, du « Repos de la Montagne » jusqu'à la « Porte de Boissy », donnant ainsi accès au parc de Gros-Bois et la volonté de la création d'une continuité de cette piste tout au long du tracé du projet,
- l'organisation de consultations de paysagistes par voie de concours pour le traitement des abords du projet,
- la création d'une voie de transport en commun en site propre entre la R.D.94E à Villecresnes et l'entrée sud de Boissy-Saint-Léger,
- une meilleure desserte des zones d'activités de Sucy-en-Brie par le R.N. 406 grâce au nouvel échangeur, plus clair que celui soumis à la concertation,
- la recherche de solutions pour une meilleure desserte en sortie de Villecresnes vers Marolles-en-Brie et la R.D.33 dans le cadre de la seconde section du programme d'aménagement de la R.N.19,
- le lancement d'une étude comparative d'un tracé variante entre Marolles-en-Brie et Servon le long de la voie T.G.V.

Au delà de la démarche de concertation décrite ci-avant, de nombreuses réunions de travail ont eu lieu, entre 1992 et 1994 avant la concertation publique et suite à celle-ci, au cours des études d'avant projet, avec les Administrations concernées, ainsi qu'avec les principales associations représentatives.

⊕ Administrations

- ⊕ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Agriculture et de la Forêt d'Ile de France (D.R.I.A.F.I.F.)
- ⊕ Office National des Forêts (O.N.F.)
- ⊕ Direction Régionale de l'Archéologie (DR de l'Archéologie)
- ⊕ Direction Régionale de l'Environnement (D.I.R.E.N.)
- ⊕ Service Départemental de l'Architecture (S.D.A)
- ⊕ Direction Régionale des Affaires Culturelles (D.R.A.C.)

● Associations

- Association pour l'aménagement de la R.N.19
- Boissy Ecologie
- Val de Marne Environnement
- Vivre à Villecresnes

Les positions de ces associations vis à vis du projet ont par ailleurs pour la plupart été inscrites par écrit dans les registres mis à disposition du public dans les mairies à l'occasion de la concertation.

Des modifications, issues de la concertation avec la Direction Régionale de l'Agriculture et des Forêts et de l'Architecte des Bâtiments de France, avant la concertation publique, avaient par ailleurs été apportées au projet. Ces services ont souhaité voir étudier de nouvelles variantes par rapport au projet inscrit au POS de Boissy-Saint-Léger dans la traversée de la forêt de Gros-Bois afin de réduire les emprises dans le parc et dans la plaine de la Rampe pour assurer l'insertion du projet dans le site. Les dispositions avaient été introduites dans le dossier présenté à la concertation publique.

- Dans la forêt de Gros-Bois, un nouveau tracé a été retenu permettant une importante réduction de l'emprise du projet et de l'enclavement d'une frange de la forêt entre la tranchée ouverte et les habitations. La superficie de ce délaissé a été considérablement réduite grâce au nouveau tracé en passant de 6,6 à 2 hectares environ. Une passerelle a par ailleurs été prévue afin d'assurer une continuité à un cheminement à travers ce délaissé.
- Pour minimiser la superficie nécessaire à la réalisation du projet et abattre le moins possible de plantations à l'intérieur du parc, les buttes phoniques initialement prévues ont été remplacées par des écrans.
- Par ailleurs, il a été décidé de prolonger la couverture de la tranchée d'une trentaine de mètres pour permettre un passage entre le parc et le triangle boisé précédemment totalement enclavé. Une passerelle sera réalisée à l'autre extrémité de ce triangle afin d'assurer la continuité du cheminement.
- Le demi-échangeur de Boissy-Sud qui écornait le mur d'enceinte du château a été reporté sur la commune de Limeil-Brévannes.
- Dans la prairie de la Rampe, pour réduire les perceptions du projet depuis la rue Lacarrière et l'allée du Piple, il a semblé intéressant d'utiliser au mieux l'inclinaison naturelle de la plaine et ses ruptures de pente pour masquer la voie. Ainsi la tranchée couverte dont l'entrée se trouvait initialement à proximité immédiate de la rue Lacarrière, est rallongée de 110 mètres environ, ce qui a permis de réduire les perceptions visuelles du projet et l'effet de coupure des deux parties de la prairie séparées par la route express.
- A la demande de la Municipalité et de l'Architecte des Bâtiments de France, dans le cadre de l'aménagement de la couverture de la déviation, une liaison piétonne entre l'allée du Piple et le parc de Gros-Bois sera créée dans la traversée du centre ancien.

Le projet soumis à l'enquête publique intègre l'ensemble de ces modifications.

N. « Considérant l'avis défavorable émis par la Chambre d'Agriculture du Val de Marne »

L'avis défavorable de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture est motivé par la perturbation des circulations d'engins agricoles, l'accès à la future R.N.19 aménagée en route express leur étant interdit.

Cette question touche essentiellement la section de l'opération située entre la R.D.94E et la R.N.104, projet qui est en cours d'études et qui ne fait pas l'objet de la présente enquête publique, mais où toutes les dispositions seront prises afin de maintenir les circulations agricoles en liaison avec les exploitants et les administrations concernées.

En ce qui concerne le projet soumis à l'enquête publique, il a été révélé grâce à l'enquête qu'un nombre limité d'engins agricoles empruntait la R.N.19 entre la R.D.136 à Boissy-Saint-Léger et la limite sud du projet. Afin de permettre aux exploitants de la Queue-en-Brie, Santeny, Chennevières et Sucy-en-Brie de rejoindre Brie-Comte-Robert, deux possibilités peuvent être envisagées :

- rouvrir à la circulation des engins agricoles la voie parallèle à la R.N.104 longeant la forêt Notre-Dame et passant par Pontault-Combault, Lésigny et Servon.
- autoriser les engins agricoles à emprunter la Route des Bruyères à Sucy-en-Brie et la route de Marolles actuellement interdites au plus de 3T5.

Deux réunions se sont tenues à ce sujet suite à l'enquête publique, la première le 1er Avril 1998 et la seconde le 19 Juin 1998 en présence des représentants de la D.R.I.A.F., de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture et des exploitants agricoles concernés.

Il a été acté que la solution prévoyant de passer le long de la R.N.104 par l'ancienne R.D.51 était celle qu'il fallait retenir ; les portiques existants seront laissés en place et des portails de 5 mètres d'ouverture seront installés à côté de ces portiques pour permettre le passage des engins agricoles. Chaque exploitant se verra confier une clé de ces portails et il aura la charge de les refermer après utilisation.

O. « Considérant les avis émis par les conseils municipaux des communes de Périgny, Marolles-en-Brie, Bonneuil-sur-Marne, Limeil-Brévannes, Yerres et Servon, se déclarant favorables à cette déviation à la condition expresse qu'elle soit suivie immédiatement des travaux de la 2ème tranche promise »

Les délibérations des conseils municipaux de ces 6 communes reprennent toutes des avis sensiblement similaires.

Au delà de l'approbation dans son ensemble du projet soumis à l'enquête, les municipalités:

- rappellent que ce projet n'est qu'une première phase d'un aménagement de la R.N.19 de la R.N.406 à la R.N.104,
- demandent à l'Etat de s'engager à poursuivre les études du second projet dans des délais qui permettent de réaliser les travaux sans interruption après ceux de la déviation de Boissy-Saint-Léger
- font observer que l'aménagement ne se substitue pas à la réalisation de la déviation de la R.N.6, et demandent que les études de ce projet soient poursuivies.

Jusqu'en 1996, les études d'avant projet et les études préparatoires à l'enquête publique ont été menées par la D.D.E. dans l'optique d'une enquête unique sur la totalité du tracé de la R.N.406 à la R.N.104.

Pour la section du projet se situant entre Marolles-en-Brie et la R.N.104, la nouvelle municipalité de SERVON, élue en 1995, a toutefois demandé que puisse être étudiée une solution alternative à celle d'un aménagement sur place, à savoir une déviation longeant le tracé de l'interconnexion du T.G.V.

Ce tracé demandant des investigations et des négociations complémentaires, le Maître d'Ouvrage (Direction des routes) a décidé de décomposer en deux opérations fonctionnellement viables le programme d'aménagement d'ensemble de la R.N.19 entre la R.N.406 et la R.N.104, ceci dans le but de ne pas retarder la première de ces deux opérations (la déviation de Boissy-Saint-Léger) inscrite pour une première tranche de 200 M.F. au contrat Etat-Région au titre du XI^e Plan.

Cette nouvelle modalité a été présentée aux Maires des communes du Val de Marne concernés lors d'une réunion qui s'est tenue le 1er juillet 1996 sous la présidence de Monsieur le Préfet du Val de Marne. Ces dispositions leur ont été reconfirmées lors d'une réunion organisée le 10 Juin 1997 sous la présidence de M. le Préfet du Val de Marne.

La décision ministérielle du 4 février 1997 a confirmé le découpage du programme d'aménagement de la R.N.19 en deux opérations distinctes et autorisé le Préfet à lancer l'enquête d'utilité publique relative à la première opération.

Le dossier d'enquête publique, au-delà du projet présenté à l'enquête, évalue conformément à la réglementation l'impact sur la totalité du programme.

Le délai de réalisation du projet présenté à l'enquête publique permet d'envisager la conclusion des études préliminaires, l'enquête publique et les études de détail et le lancement des travaux de cette seconde section immédiatement après la mise en service de la première section, soumise à la présente enquête publique.

Par ailleurs, le projet soumis à enquête ne se substitue pas à la déviation de la R.N.6, elle aussi inscrite au Schéma Directeur de l'Île de France et dont les études se poursuivent.

La municipalité de Bonneuil-sur-Marne souhaite que l'échangeur entre la R.N.19 et la R.N.406 désenclave véritablement la Z.A.C. Bonneuil-Pompadour et le terrain de la fourrière de la ville de Paris.

En ce qui concerne le détail de l'échangeur R.N.406/R.N.19, les dispositions qui ont présidé au projet actuel sont précisées précédemment dans le présent document. Le projet permettra une entrée sur la Z.A.C. Bonneuil-Pompadour qui disposera d'une sortie à l'ouest au niveau de la R.D.30 lui permettant de rejoindre la R.N.406 dans de très bonnes conditions d'accessibilité et de fluidité.

Le terrain de la fourrière de la ville de Paris sera en partie acquis à l'occasion de la réalisation du projet. L'aménagement de la surface non utilisée par le projet, pourra être réalisé au profit et grâce à un financement des communes concernées. Ce terrain sera relié à la R.N.19 et la R.N.406 depuis le Chemin Vert rétabli, mais aussi grâce au prolongement de la rue des Sablons, décidé au titre des améliorations au projet apportées suite à l'enquête publique.

La municipalité de Marolles-en-Brie demande en outre que, sans attendre la mise au point définitive du projet, soit étudiée la mise en site propre des transports en commun entre la R.D.94E à Villecresnes et Brie-Comte-Robert.

Comme il est précisé précédemment au chapitre III.4, la réalisation d'un site propre de bus ne peut se substituer au projet routier sur cette section de la R.N.19. Dans ces conditions, afin de ne pas entraver davantage la circulation des véhicules sur la R.N.19, en particulier dans les zones urbanisées, la réalisation d'un site propre provisoire n'apparaît pas envisageable. Par ailleurs, après réalisation de l'aménagement de la R.N.19, la fluidité de trafic ne nécessitera pas le maintien d'un site propre de bus entre Villecresnes et Brie-Comte-Robert.

P. « Considérant l'avis émis par le maire de Villecresnes et ses suggestions »

Le Maire de Villecresnes a émis un avis le 15 septembre 1998, consigné au registre d'enquête déposé en mairie de Villecresnes.

Les points suivants sont évoqués:

1. Traitement de la R.D.94 E afin de réduire la vitesse

Le Maire demande que toute modification du carrefour entre la R.N.19 et la R.D.94E à Villecresnes pour supprimer les feux soit accompagnée de mesures à prendre afin de réduire la vitesse sur la R.D.94E.

La R.D.94E étant une route départementale, toute modification de cet axe doit être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du Département du Val de Marne. Les mesures préconisées, en particulier la mise à 2x1 voie et la réalisation d'une piste cyclable sont indépendantes du projet d'aménagement de la R.N.19 et pourraient faire l'objet d'une opération spécifique de sécurité.

2. Sortie des rues de la Station et des Charmes

Les rues de la Station et des Charmes sont deux voies de desserte de la zone pavillonnaire située le long de la R.N.19.

Cette zone pavillonnaire possède plusieurs accès sur la R.D.94E. Cette dernière aboutit sur la R.N.19 au niveau du carrefour dénivelé créé dans le cadre du projet.

La réalisation d'un ouvrage de franchissement de la R.N.19 en tranchée à l'extrémité des rues de la Station et des Charmes afin de rejoindre le carrefour dénivelé entre la R.N.19 et la R.D.94E n'est pas réalisable dans le cadre du projet sans repousser les limites de celui-ci au delà de l'entrée du château de Gros-Bois. Le profil de la chaussée de la R.N.19 remonte en effet dans ce secteur afin de retrouver le niveau de la R.N.19 actuelle avant l'extrémité sud du projet, en l'attente de la réalisation de la suite de l'aménagement de la R.N.19.

La création d'un tel accès pourra faire l'objet de concertations complémentaires dans le cadre des études de la seconde opération du programme d'ensemble d'aménagement de la R.N.19, entre la R.D.94E et la R.N.104 à Brie-Comte-Robert en liaison avec les études relatives au passage de cette seconde section devant l'entrée du château de Gros-Bois.

3. *Sécurisation de la traversée pour piétons au droit du carrefour dénivelé de la R.D.94 E*

Le traitement et la sécurisation de la traversée pour piétons, pour aller et revenir de l'arrêt de bus situé côté Province/Paris au rond point R.D.94E/R.N.19 ne pose pas de problème particulier et fera l'objet d'une définition de détail dans le cadre des études de projet, en liaison avec la municipalité.

4. *Sécurisation de la traversée cyclistes.*

Le traitement de cette demande sera réalisé dans les mêmes conditions que la demande précédente relative à la traversée piétons.

5. *Refus de la transformation de la R.N.19 en voie express avant sa mise à 2x2 voies jusqu'à la Francilienne.*

Au chapitre précédent du présent document, ont été détaillées les conditions dans lesquelles le programme d'aménagement de la R.N.19 entre la R.N.406 et la R.N.104 (Francilienne) a été divisé en 2 opérations avec l'accord des municipalités concernées.

Ce phasage de l'opération n'est pas de nature à remettre en cause l'aménagement de la R.N.19 à 2x2 voies au sud de la R.D.94E. Par ailleurs, comme il a été exposé plus haut, les chantiers des deux projets pourront s'enchaîner sans interruption.

Par ailleurs, le statut de route express ne sera conféré qu'à la section soumise à la présente enquête publique, avant réalisation de la seconde opération de l'aménagement d'ensemble. Les limitations de vitesse dans la section non aménagée dans un premier temps n'ont en conséquence pas lieu d'être modifiées par rapport à la situation actuelle.

6. *Mise à 4 voies de la R.N.19 entre Marolles et Santeny.*

La R.N.19 présente une zone d'accumulation d'accidents dans la côte de Santeny entre les communes de Marolles et Santeny.

Cette section, située à 2500 m environ de l'extrémité sud du projet soumis à enquête pourra faire l'objet d'une opération spécifique de sécurité, en particulier par la mise à 2x2 voies de ce secteur, intégrable au second projet d'aménagement de la R.N.19, dans le cas où l'option d'aménagement sur place serait finalement retenue de préférence à un tracé longeant la ligne du T.G.V.

7. *Ambiance acoustique au niveau du carrefour de la R.D.94 E*

Dans ce secteur, les simulations réalisées à l'occasion de l'étude d'impact, ont démontré qu'à l'heure actuelle, sur les 7 pavillons les plus proches de la R.N.19, trois d'entre eux étaient soumis à des niveaux de bruit excédant les 70 dBA, les 4 autres étant exposés à de niveaux compris entre 68,2 et 69,2 dBA.

L'ensemble des pavillons longeant la R.N.19 ont par ailleurs fait l'objet d'une étude acoustique complémentaire après l'enquête publique; une campagne de mesures a été réalisée au cours du mois de Mai 1998 comprenant une mesure sur 24 heures et cinq prélèvements d'un quart d'heure. Ces mesures précises ont permis de corriger à la baisse les estimations faites précédemment pour les niveaux de bruit actuels.

Ainsi, pour les 7 pavillons étudiés, il apparaît qu'un seul est actuellement soumis à un niveau de bruit de 70 dBA, un autre à un niveau supérieur (72,2 dBA) enfin deux autres à un niveau compris entre 65 et 70 dBA.

Les dispositions présentées dans le dossier d'enquête prévoyaient que, après réalisation du projet, 4 pavillons resteraient soumis à des niveaux de bruit excédant les contraintes réglementaires (ici 65dBA). Les 3 pavillons les plus exposés voyant leur niveau de bruit en façade se situer entre 72 et 75,7 dBA. Le quatrième pavillon voyant son niveau de bruit en façade diminuer mais rester à un niveau de 67,3 dBA.

Pour ces pavillons, une isolation des ouvertures en façades avait été retenue dans le dossier d'enquête publique, conformément aux exigences réglementaires (Article 5 du décret N°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres).

Les remarques formulées lors de l'enquête publique ont amené la D.D.E à réfléchir à des mesures de protection complémentaires en faveur de ces pavillons.

Le projet d'aménagement entraînant la démolition des clôtures existantes, la solution proposée aujourd'hui, consiste à reconstituer des murs de clôture de 3 mètres de hauteur sur le nouvel alignement. Compte tenu des données les plus récentes sur le bruit réel mesuré au droit de ces pavillons, issues des mesures complémentaires, ces dispositions, permettront d'atteindre les exigences réglementaires précitées, sauf pour les premiers étages de deux pavillons, qui seront les seuls à nécessiter une isolation des ouvertures en façade pour atteindre ces objectifs. Les autres pavillons verront leur niveau de bruit en façade, ramené entre 64,8 et 59,8 dBA, et profiteront par ailleurs d'une situation améliorée par rapport à la situation existante.

Ainsi il n'apparaît pas justifié dans ces conditions de réaliser une prolongation de la couverture du carrefour jusqu'à leur niveau, sur 150 mètres environ. Le fort surcoût entraîné par ces dispositions, n'apparaît pas économiquement justifié par rapport à la très faible quantité de pavillons à protéger.

Par ailleurs, dans le cadre de l'opération d'aménagement de la R.N.19 entre l'extrémité Sud du projet soumis à l'enquête publique et la R.N.104 à Brie-Comte-Robert, il est envisagé le passage en tranchée au droit de l'entrée du château de Gros-Bois. Cette disposition, si elle est retenue à l'issue de l'enquête publique relative à cette autre section, aura pour conséquence un enfouissement du profil de la voie au droit des pavillons concernés par rapport à la phase transitoire présentée à l'occasion de la présente enquête.

Cet enfouissement contribuera largement à la diminution des niveaux sonores. Par ailleurs, toutes les dispositions seront prises au cours de la première opération pour le futur passage en dénivelé de la voie (réalisation des parois moulées à la profondeur nécessaire notamment).

8. *Prolongation de la couverture jusqu'à la pelouse à l'entrée du château de Gros-Bois.*

La prolongation de la couverture jusqu'à la pelouse à l'entrée du château de Gros-Bois pour un meilleur accès depuis les rues de la Station et des Charmes n'est pas envisageable dans le cadre du présent projet pour les raisons évoquées ci-dessus.

9. *Supplément de trafic sur la R.N.19 au sud du projet.*

Deux simulations de trafic sont présentées en page 64 et 65 de la partie F du dossier d'enquête publique:

- à l'horizon 2003 le supplément de trafic sur la R.N.19 au niveau de la zone urbanisée de Villecresnes au sud du projet soumis à l'enquête publique est de 200 à 500 véhicules par sens à l'heure de pointe du soir. Cette situation correspondra à la période située entre la mise en service de la déviation de

Boissy-Saint-Léger et la mise en service du second projet d'aménagement de la R.N.19 entre la R.D.94E et la R.N.104 à Brie-Comte-Robert. Ces deux projets devant s'enchaîner dans les conditions exposées précédemment, cette situation représente une situation transitoire.

- à l'horizon 2015, le supplément de trafic est évalué entre 1400 et 1850 véhicules par sens. Cette simulation, à l'heure de pointe du soir est faite sur la base de la réalisation complète de l'opération d'aménagement de la R.N.19, de la R.N.406 à la R.N.104. En 2015, ce trafic supplémentaire, n'est uniquement envisageable que si la R.N.19 est aménagée en route express sur la totalité de son tracé, la voie actuelle ne pouvant absorber un tel trafic. A cette échéance, la réalisation de la traversée de la zone agglomérée de Villecresnes en tranchée couverte est prévue, ainsi qu'il est précisé en page E 7 du dossier d'enquête publique, permettant ainsi d'améliorer très sensiblement les conditions de vie le long de la R.N.19 par rapport à la situation actuelle et d'absorber l'augmentation attendue du trafic.

Q. « Considérant l'avis défavorable émis à l'unanimité par le Conseil Municipal de Boissy-Saint-Léger commune intéressée au premier chef par les travaux »

Lors de la séance du conseil municipal de Boissy-Saint-Léger du 17 octobre 1997, la municipalité a émis un avis défavorable au projet présenté à l'enquête publique et a demandé l'organisation de nouvelles réunions de concertation entre la commune, les services de l'Etat et éventuellement les communes concernées par le projet.

Cette concertation s'est déroulée dans les conditions exposées au début du présent document et s'est soldée par une nouvelle délibération favorable de la municipalité en date du 28 mai 1998 sur la base d'un projet amélioré par les services de la D.D.E.

La délibération du 17 octobre 1997, fait par ailleurs état des constatations et avis suivants:

1. Conformité des documents présentés à l'enquête publique avec les documents d'étude de la D.D.E.

Les documents d'études, présentés par la D.D.E. à la municipalité, préalablement à l'enquête, ne diffèrent pas des documents présentés lors de l'enquête publique. La municipalité avait eu connaissance du projet avant l'enquête publique. Celui-ci avait en particulier fait l'objet d'une présentation dans le bulletin municipal de Boissy-Saint-Léger de mars 1997, soit 6 mois avant l'enquête, à l'initiative de la commune.

2. Diffusion de la publication distribuée par la D.D.E

L'entreprise chargée de la distribution des plaquettes a confirmé que la plaquette a été distribuée sur la totalité de Boissy-Saint-Léger et aux abords du projet dans les autres communes concernées par l'enquête publique. A noter que l'accès aux boîtes à lettres de la résidence Edmond Rostand, rue Louise Chenu, lui aurait été interdit par le concierge de l'immeuble.

Au delà de cette information directe, qui ne revêt pas de caractère obligatoire, le projet a donné lieu à :

- une présentation dans le bulletin municipal de Boissy-Saint-Léger, distribué largement à la population en mars 1997. Y figurait le plan du projet soumis à l'enquête publique.
- un affichage réglementaire sur le tracé du projet et dans les mairies concernées par l'enquête. Cet affichage, réalisé dans les délais réglementaires a été maintenu pendant toute la durée de l'enquête publique.

3. *Prise en compte des réunions préparatoires et de la concertation de 1994*

Le projet présenté à l'enquête n'a pas évolué de façon très importante depuis la concertation de 1994. Lors de cette concertation, le principal outil de discussion était constitué d'un dépliant présentant le projet et de panneaux d'information consultables dans les mairies. En particulier :

- les protections acoustiques dans ce quartier étaient sensiblement les mêmes.
- la chaussée était située à la même hauteur qu'aujourd'hui dans la traversée de la Haie-Griselle et n'était pas plus enterrée.

Depuis cette concertation, ont été menées les études d'avant projet sommaire qui ont conduit, d'une part à prendre en compte certaines des demandes formulées lors de la concertation (les améliorations ainsi introduites sont rappelées au chapitre II.M précédent) et d'autre part, à préciser les dispositions géométriques et techniques du projet :

- trois modifications de ces dispositions ont ainsi été introduites dans le cadre de l'instruction de l'avant projet sommaire :
 - l'échangeur entre la R.N.406 et la R.N.19 a été modifié. En effet, lors des études d'avant projet, il s'est avéré, qu'au regard des trafic attendus, dont les évaluations ont été affinées, le principe des deux giratoires contiguës ne pouvait fonctionner, le système se bloquant à l'heure de pointe et générant des remontées de bouchons sur la R.N.406, et la R.N.19 bloquant la majeure partie du trafic.

Par ailleurs, il a été recherché une simplification des accès aux zones d'activités de Sucy-en-Brie et de Bonneuil.

L'arrivée de la R.N. 19 depuis le sud a été modifié afin de supprimer la sortie par la gauche vers la voirie locale (grand giratoire), qui a été jugé non sécuritaire pour les usagers.

Enfin la connexion à la R.N.406 a été améliorée en remplaçant la petite boucle à faible rayon dans le sens province-Paris par une grande anse permettant d'assurer une parfaite continuité entre les deux routes express.

Cette nouvelle configuration a amené à supprimer l'accès direct depuis la zone des Hautes Varennes vers la R.N.406.

- Dans la traversée de la Haie-Griselle, le projet, en plan et en profil en long, n'a pas été modifié, seul a été supprimé l'accès depuis la Z.I. de la Haie-Griselle vers Bonneuil, qui s'est avéré irréalisable dans les conditions envisagées en 1994 du fait de sa trop grande proximité avec l'échangeur de la R.N.406 (200 à 300 m environ alors que la superposition des différentes normes exige 650 mètres environ). Le maintien de cet accès, par les entrecroisements qu'il générerait était en effet inacceptable au titre de la sécurité.
- le diffuseur du R.E.R. a été modifié. Le grand giratoire, jugé comme accidentogène a été remplacé par le dispositif présenté à l'enquête publique, plus sécurisant.

Ces dispositions géométriques ont, suite à l'enquête publique, été encore améliorées afin de tenir compte des demandes formulées à l'occasion de l'enquête.

4. Difficultés de desserte du quartier de la Haie-Griselle

Les remarques principales de la municipalité ont été prises en compte dans les améliorations apportées au projet, justifiant ainsi la nouvelle délibération favorable au projet, votée lors de la séance du conseil municipal du 28 mai 1998.

Ces dispositions sont précisées au chapitre II du présent document.

5. Inscription du projet au XIIème contrat de plan

L'inscription au contrat Etat-Région relatif au XIIè plan de la somme nécessaire pour permettre l'achèvement de la déviation de Boissy-Saint-Léger, demandée par la municipalité, sera vraisemblablement liée à l'aboutissement de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, du résultat des concertations à poursuivre et de l'achèvement des études techniques.

A Créteil, le

LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL DE L'EQUIPEMENT