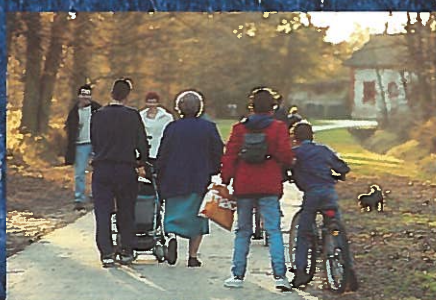


# Les engagements de l'Etat



## Aménagement de la déviation de la RN 19

entre la RN 406 à Bonneuil-sur-Marne et l'extrémité sud  
du diffuseur avec la RD 94 E à Villecresnes

# Le dossier des engagements de l'Etat

## > Cadre général

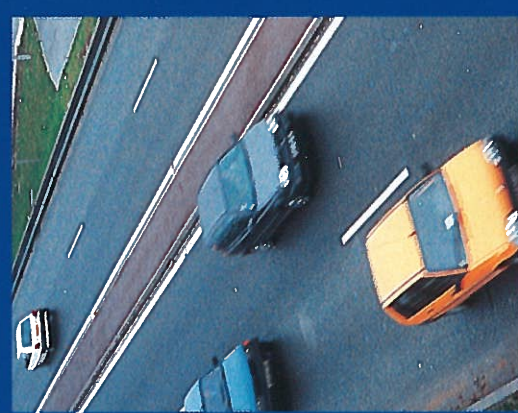
**Par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'Etat, le projet d'aménagement de la déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger entre la RN 406 à Bonneuil-sur-Marne et l'extrémité sud du diffuseur avec la RD 94E à Villecresnes, a été déclaré d'utilité publique le 16 avril 1999.**

La déclaration d'utilité publique (DUP) ouvre la voie à la mise en œuvre concrète de l'opération. Dans un double objectif de rigueur et de transparence, la DUP qui arrête les contours du projet reconnu d'intérêt public, s'accompagne du présent dossier des engagements de l'Etat.

Le dossier des engagements de l'Etat formule une synthèse de l'en-semble du processus de concerta-tion qui a permis d'aboutir à la définition du projet et porte à la connaissance du public et des partenaires concernés les adapta-tions au projet initial qui font suite aux observations recueillies au cours de la procédure d'enquête. Il précise aussi les modalités selon lesquelles les études d'exécution, la réalisation et le contrôle a posteriori seront menés.

Le document recense avec exhaus-tivité les engagements formels pris par l'Etat pour la mise en œuvre du projet et son insertion dans l'envi-ronnement. Ces engagements ressortent des dispositions du dossier soumis à l'enquête et des modifications apportées au cours de la procédure préalable à la DUP. L'ensemble des mesures engageant l'Etat résulte des éléments suivants :

- les concertations menées entre la DDE du Val-de-Marne, maître d'ouvrage de l'opération, les administrations, les représentants des communes concernées et les associations au cours de la conception du projet, préalablement à l'enquête publique ;
- les dispositions présentées dans le dossier d'enquête publique ;
- les observations formulées par le public en cours d'enquête ;
- les réponses apportées aux réserves et recommandations de la commission d'enquête ;



**Crédit photos**

- **Photos**
- DDE 94 P. Agniel**
- Horizon Bleu**
- **Illustrations**
- Agence Laverne** paysagiste
- B+M** architecte

**Ont participé à l'élaboration de ce document**

**Jean-Claude Dovin**  
ingénieur chargé de la subdivision EGT2

**Blandine Sené**  
chargé de communication DDE 94

**Jean-François Cribier**  
chargé d'opération

**Publication**  
**Octobre 2001**

# > Cadre d'application et moyens de contrôle

L'élaboration du projet d'aménagement de la RN 19 entre la RN 406 et la RD 94E a fait porter ses constantes préoccupations sur l'intégration de l'opération dans son environnement. Les études de détail, puis les travaux engagés par l'Etat (maître d'ouvrage) et conduits par le maître d'œuvre (DDE du Val-de-Marne, arrondissement études et grands travaux) ont pour objectif de mettre concrètement en œuvre le projet avec le souci du respect des engagements de l'Etat. Un comité de suivi est mis en place pour y veiller.

Un comité de suivi constitué à l'initiative du préfet du Val-de-Marne (conformément à la circulaire du 15 décembre 1992 du ministre de l'Equipement, du Logement et des Transports, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures), veillera au respect de ces engagements, au cours des études comme des travaux.

Ce comité regroupera de manière équilibrée les responsables locaux concernés (élus, acteurs socio-économiques), ainsi que les associations qui ont pris une part active aux concertations lors de la conception et de la mise au point du projet préalablement à l'enquête publique. Le maître d'ouvrage et les représentants des administrations concernées assisteront le préfet en tant que de besoin afin de constituer la représentation de l'Etat.

Ce comité de suivi se réunira en formation plénière selon l'échéancier suivant :

- une première fois pour préciser le mode de fonctionnement du comité, le contenu des engagements de l'Etat et l'organisation générale des études et des travaux par le maître d'ouvrage ;
- une deuxième fois pour permettre au maître d'ouvrage de présenter les dispositifs de protection de l'environnement prévus, notamment pendant la phase des travaux et pour s'assurer que ceux-ci correspondent aux engagements pris ;
- une troisième fois dans l'année qui suit la mise en service, pour présentation par le maître d'ouvrage d'un premier bilan et identification des suites à y donner ;
- une quatrième fois entre trois et cinq ans après la mise en service ;

il s'agira de présenter le bilan

économique, social et environnemental de l'infrastructure et de définir les éventuelles mesures correctives.

Etant donnée la durée prévisible des travaux, des réunions d'étapes pourront être organisées à l'initiative du préfet, en formation plénière ou restreinte, afin de suivre les engagements de l'Etat à l'occasion des grandes phases de chantier.

D'autre part, la réalisation des engagements de l'Etat par le maître d'œuvre sera contrôlée dans le cadre des dispositions réglementaires par l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier, dans l'année qui suivra la mise en service. Les résultats de ce contrôle de conformité feront l'objet d'une présentation au comité de suivi dans le cadre du premier bilan.

Maître d'ouvrage et maître d'œuvre veilleront à instaurer un principe d'information et de concertation à l'égard des riverains. Un contact permanent sera assuré pour la diffusion de l'information sur l'avancement des travaux.

# > Sommaire du dossier

Présentation du projet p.6

Les objectifs de l'opération p.8

Les étapes de la procédure p.10

Les modifications apportées au projet, suite à l'enquête publique p.12

Plan général de l'opération et de ses modifications p.13

Les engagements sur l'ensemble du projet p.20

Les engagements localisés p.28

Lexique p.35



# > Présentation du projet

Qualité de vie améliorée pour les riverains, fluidité du trafic pour les usagers, l'opération de déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger répond, au-delà de son aspect structurant, à des objectifs environnementaux clairement affirmés.

Les aménagements prévus apportent des effets bénéfiques sur les plans de la sécurité et du confort des usagers (automobilistes, cyclistes, piétons), de la limitation des pollutions, de la qualité de vie des habitants, du développement des transports en commun.

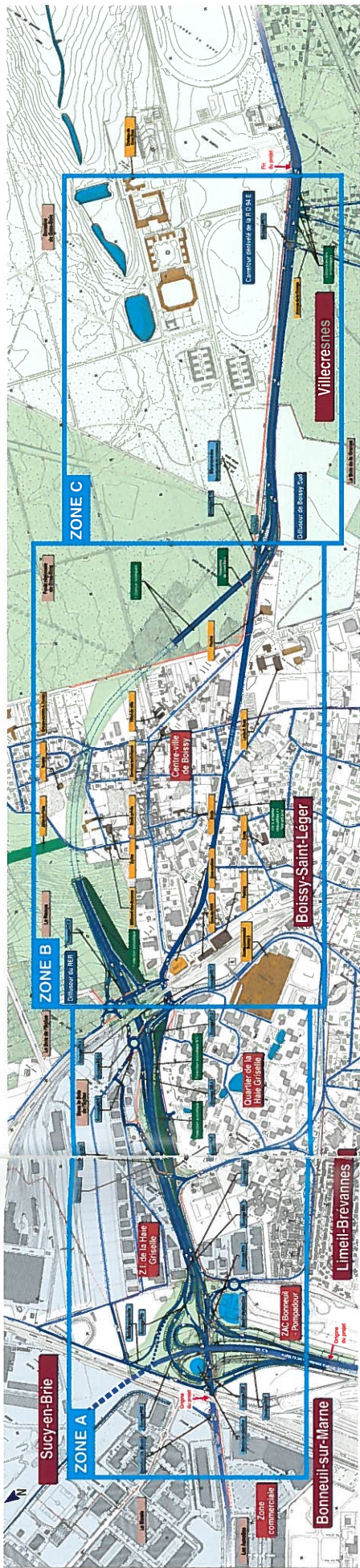
En divers points du tracé actuel de la RN 19 entre la RN 406 (Voie de Desserte Orientale (Francilienne), les difficultés de circulation sont particulièrement sensibles, elles concernent à la fois un trafic local et un trafic de transit. Boissy-Saint-Léger concentre de ce point de vue l'essentiel des problèmes.

## UN PROGRAMME EN DEUX ÉTAPES

Le projet consiste donc en l'amélioration de la capacité de la RN 19 par la réalisation d'une voie dénuée de feux tricolores contournant l'agglomération de Boissy-Saint-Léger, avec pour origines, au nord, l'échangeur RN 19/RN 406 à Bonneuil-sur-Marne, et au sud, un carrefour dénivelé au croisement de la RN 19 et de la RD 94E à Villecresnes.

Ce projet de déviation à Boissy-Saint-Léger est la première étape d'un programme global d'aménagement en route express de la RN 19 sur son parcours entre la RN 406 (Voie de Desserte Orientale du Val-de-Marne) et la RN 104 (Francilienne).

A cette première réalisation d'une longueur d'environ 4500 mètres entre Bonneuil-sur-Marne et Villecresnes, succédera une seconde étape permettant de poursuivre l'aménagement de la RN 19 en route express



jusqu'à son raccordement à Brie-Comte-Robert avec la RN 104 (Francilienne), sur une longueur de près de 8000 mètres.

## DESCRIPTION DU PARCOURS

Intégralement situé dans le département du Val-de-Marne, le projet se développe sur les territoires des communes de Bonneuil-sur-Marne, Boissy-Saint-Léger, Liméil-Brévannes et Villecresnes.

Il comprend trois sections principales :

- un aménagement sur place sur les communes de Bonneuil-sur-Marne et de Boissy-Saint-Léger pour la partie entre la RN 406 et la ligne du RER (zone A) ;
- une déviation du centre ancien de Boissy-Saint-Léger en tranchée couverte, puis ouverte dans la forêt régionale de Gros-Bois jusqu'au raccordement à la RN 19 actuelle à l'entrée sud de Boissy-Saint-Léger (zone B) ;
- un aménagement sur place entre le diffuseur de Boissy-sud et la RD 94E à Villecresnes (zone C).

Le tracé du projet d'aménagement de la RN 19 comporte quatre principaux points d'échanges avec les voiries existantes :

- l'échangeur avec la RN 406 ;

- le diffuseur dit du "RER" ;
- le demi-diffuseur de Boissy-sud ;
- le carrefour dénivelé de la RD 94E.

## PHASE PRÉALABLE : VOIE EN SITE PROPRE

Afin de répondre dans les meilleurs délais à la priorité consistant à faciliter la circulation des transports en commun et compte tenu des délais prévus pour la réalisation de l'aménagement en route express de cette première section de la RN 19 (5 ans minimum), le projet déclaré d'utilité publique comporte une première phase de travaux relative à la mise en place d'une voie de transport en commun en site propre. Cette voie réservée aux bus dans le sens province-Paris s'étend sur une longueur de 1,3 km entre la RD 94E à Villecresnes et le boulevard Léon Révillon à l'entrée sud de Boissy-Saint-Léger.



# > Les objectifs de l'opération

> Une priorité  
aux conditions  
de circulation locale

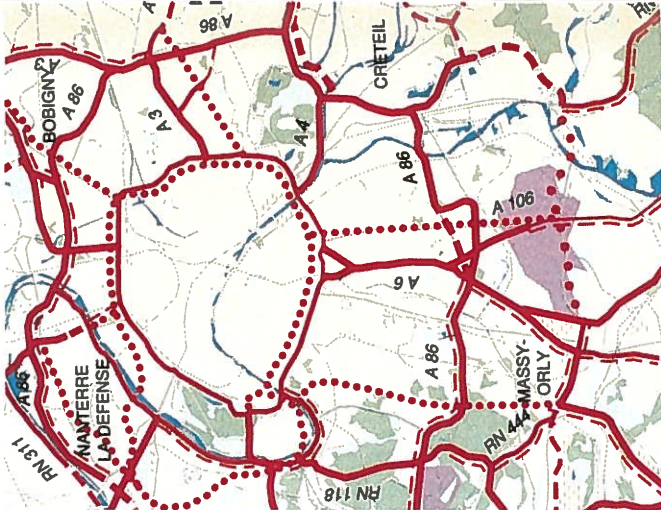


Actuellement, le report massif d'un trafic de transit sur les voiries locales de Boissy-Saint-Léger et de plusieurs communes proches produit un niveau important de nuisances et d'insécurité. C'est l'absence de voie adaptée qui a généré ce report. L'aménagement de la RN 19 vise à soulager les voiries locales des véhicules en transit et induit ainsi une meilleure qualité et une plus grande sécurité des déplacements urbains dans les communes concernées. Le bénéfice pour les usagers de la RN 19 dans leurs déplacements s'élève à un gain de temps de 35 000 heures par jour ouvrable, grâce à la fluidité du nouveau parcours. Cyclistes et piétons bénéficieront de l'opération grâce à des voiries locales plus sûres et à la réalisation de cheminements spécialement aménagés. Pour les riverains, le projet, en déviant de la voirie locale les 2/3 de la circulation évaluée au centre de Boissy-Saint-Léger à 38 500 véhicules/ jour, renforce considérablement leur tranquillité, les voiries locales pouvant ainsi être rendues à leur destination.

> Une amélioration  
des dessertes  
régionales

Le programme concernant l'aménagement de la RN 19 en route express apporte une contribution importante à l'amélioration des dessertes au sud-est de la capitale.

L'aménagement s'inscrit dans les priorités énoncées par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) par la réalisation de rocade autour de Paris complétées par un maillage de radiales. Les rocades régionales que constituent l'autoroute A86 et la Francilienne trouvent dans la RN 19, au centre d'un secteur compris entre les autoroutes A4 et A6, l'une de ces radiales devant les relier dans de bonnes conditions de circulation. Pour constituer ce barreau de liaison entre A86 et Francilienne, la RN 19 nécessite un aménagement en route express à 2x2 voies. Le projet permet également d'améliorer la desserte de Melun-Sénart.

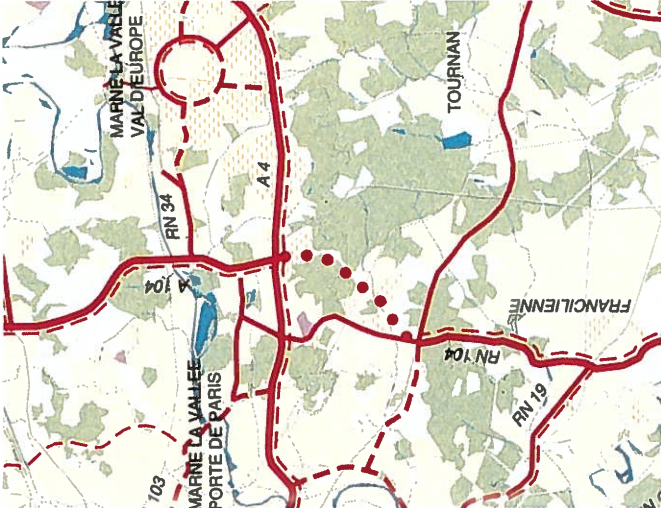


> Un bonus  
pour les transports  
collectifs

Le projet favorise l'utilisation des transports en commun. L'aménagement de la RN 19 améliore l'accès à la station RER de Boissy-Saint-Léger (ligne A) en réduisant l'encombrement automobile aux abords.



Les ralentissements subis par les lignes de bus empruntant le tracé actuel de la RN 19 doivent ainsi disparaître. Pour les autobus, la création d'une voie en site propre dans la toute première phase de l'opération, depuis son extrémité sud jusqu'à l'entrée de Boissy-Saint-Léger (sens province-Paris), contribue à la fluidité et à l'efficacité des transports en commun desservant le plateau Brand, et améliore leur attractivité.



> Un environnement mieux respecté

Le projet de déviation de la RN 19 à Boissy-Saint-Léger vise des objectifs de préservation de l'environnement. L'abaissement du profil en long de la voie et les aménagements apportés dans la traversée du quartier de la Hâte Griselle améliorent les conditions acoustiques pour les riverains.

La réalisation d'une tranchée couverte dans le contournement du centre de Boissy-Saint-Léger, la mise en œuvre de protections acoustiques, la fluidification du trafic, illustrent le même souci de préservation. Par ailleurs, l'opération devant s'intégrer à un site qui marque un territoire de transition entre zone urbaine et campagne, le plus grand soin est pris pour limiter au maximum l'impact sur l'environnement.

A ce titre, les espaces présentant un intérêt au regard de la faune et de la flore sont traités avec la plus grande précaution, de même que les zones construites présentant un intérêt en termes de patrimoine architectural.



# › Les étapes de la procédure

## › Décisions antérieures

● **Le Plan d'Aménagement et d'Organisation de la Région Parisienne (PADOG) approuvé par décret le 6 août 1960 avait prévu l'élargissement de la RN 19, notamment dans sa traversée de Boissy-Saint-Léger.**

● **Le Plan Directeur d'Urbanisme Intercommunal approuvé le 30 juin 1970 a remp**lacé cet **élargissement par un projet de déviation évitant le centre de Boissy-Saint-Léger.**

● **L'opération est inscrite dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en vigueur approuvé par décret le 26 avril 1994.**

## › Etudes préliminaires

L'aménagement de la RN 19, déviation de Boissy-Saint-Léger a fait l'objet d'un dossier de prise en considération approuvé le 3 septembre 1985 par le ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports.

## › Dossier d'avant-projet sommaire

Le projet d'aménagement de la RN 19 en route express entre la RN 406 à Bonneuil-sur-Marne et la RD 94E à Villecresnes a fait l'objet, à partir de 1994, de concertations avec les élus, les représentants d'associations, les habitants et les partenaires économiques concernés.

Dans le cadre de cette concertation, les communes de Bonneuil-sur-Marne, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes, Villecresnes et Sucy-en-Brie, ont accueilli en décembre 1994 des expositions publiques. La population a pu ainsi exprimer son avis sur l'opération avant la réalisation des études d'avant-projet sommaire.

Le dossier d'avant-projet sommaire a été approuvé par décision ministérielle en date du 4 février 1997.

## › Enquête publique

Du 15 septembre au 18 octobre 1997, l'opération a été soumise à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Le dossier d'enquête publique et les expositions publiques mises en place dans les communes de Boissy-Saint-Léger, Bonneuil-sur-Marne, Limeil-Brévannes et Villecresnes ont présenté le projet et son impact sur l'environnement. La commission d'enquête a pu recueillir sur le registre d'enquête les observations du public.

Les conseils municipaux de Bonneuil-sur-Marne et Limeil-Brévannes ont délibéré favorablement sur le projet présenté. Au cours de sa séance du 17 octobre, le conseil municipal de Boissy-Saint-Léger

a émis un avis défavorable au projet présenté à l'enquête publique, motivé principalement par les difficultés de desserte des quartiers de la Hâte Griselle. La commission d'enquête a rendu un avis défavorable le 24 novembre 1997.

## › Etudes complémentaires

Afin de tenir compte de l'avis défavorable de la commission d'enquête, les études sur le projet ont été reprises. Il était demandé une nouvelle concertation sur l'opération, notamment pour améliorer la desserte des quartiers de la Hâte Griselle. Les études menées sur cette section ont conduit à prendre en compte des modifications essentielles ; ainsi parmi les principales :

- l'amélioration du profil en long de la vole ;
- la création de nouveaux franchissements à niveau pour véhicules automobiles, cyclistes et piétons ;
- la simplification des échanges et la création de nouvelles bretelles.

Le 23 avril 1998, la commission d'urbanisme du conseil municipal de Boissy-Saint-Léger a retenu l'une des deux solutions présentées par la DDE. Une réunion publique a été organisée par la municipalité le 13 mai 1998 pour soumettre à la population cette variante du projet initial. Le 28 mai 1998, le conseil municipal a pris une délibération favorable sur le projet modifié.

## › Instructions mixtes

● A partir du 20 octobre 1997, la Direction des Routes du Ministère de l'Equipement a mené, parallèlement à l'enquête préalable, l'instruction mixte à l'échelon central auprès des administrations concernées.

Les avis des administrations centrales ainsi recueillis ont donné lieu à des réponses et des engagements inscrits au procès-verbal de clôture en date du 22 février 1999.

● A partir du 10 décembre 1998, le Directeur Départemental de l'Equipement du Val-de-Marne a mené la procédure d'instruction mixte à l'échelon local. Les avis émis par les administrations, ainsi que les réponses et les engagements souscrits par la DDE figurent au procès-verbal de clôture en date du 5 février 1999.

## › Déclaration d'Utilité Publique

Par décret du Premier Ministre en date du 16 avril 1999, le projet est déclaré d'utilité publique après avis du Conseil d'Etat. Cette déclaration emporte mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols des communes de Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes et Villecresnes.

## › Etudes de projet

Les études de projet permettant de définir avec précision les conditions de l'opération sont engagées par la Direction Départementale de l'Equipement du Val-de-Marne pour le compte de l'Etat, maître d'ouvrage. La DDE agit sous sa propre responsabilité en étroite concertation avec les partenaires concernés.

## › Enquête parcellaire

L'emprise du projet étant définitivement arrêtée, une enquête parcellaire a été organisée du 29 mai au 20 juin 2000 par le Préfet du Val-de-Marne dans chaque commune concernée. Cette enquête a permis de définir les parcelles à exproprier et de recenser les propriétaires et les titulaires des droits réels.

## › Financement

Les crédits nécessaires à la réalisation d'une première phase de l'opération sont inscrits dans le cadre de l'actuel contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Ile-de-France, à hauteur de 750 MF.

## › Acquisitions foncières

Des accords amiables seront recherchés pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, faute de quoi, des procédures d'expropriation seront conduites conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

## › Suivi et bilan

Dans l'année suivant la mise en service du nouvel aménagement, un premier bilan en matière de sécurité, d'économie, d'environnement, sera réalisé puis rendu public. Dans les trois à cinq ans de la mise en service, un bilan final sera effectué et publié. Ces bilans peuvent susciter des aménagements complémentaires.

## › Comité de suivi

Un comité de suivi, mis en place par le Préfet du Val-de-Marne sera chargé, tout au long des travaux et après mise en service, de veiller au respect des engagements de l'Etat.

| CHRONOLOGIE GÉNÉRALE DE L'OPÉRATION                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Études préliminaires                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Approbation du dossier d'avant-projet sommaire                                                                                                 | Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, au classement en route express et à la mise en compliabilité des POS de Bonneuil-sur-Marne, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes et Villecresnes (Article L123-8) |
| Enquête                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Avis et rapport de la Commission d'enquête                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Avis du Conseil municipal de Bonneuil-sur-Marne, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes et Villecresnes sur la mise en compatibilité de leur POS |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Avis du Conseil d'état                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Déclaration d'Utilité Publique                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                    |
| PUBLICATION DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Comité de suivi                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Études de projet                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Enquêtes parcellaires                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Travaux                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Mise en service                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                    |
| Bilan (après 5 ans)                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                    |

# > Les modifications apportées au projet, suite à l'enquête publique

Les attentes et les demandes exprimées par le public, les associations et la municipalité de Boissy-Saint-Léger, ainsi que les considérants exprimés par la Commission d'Enquête et les avis des différentes administrations ont été traduits par des améliorations insérées dans le projet suite à l'enquête publique.

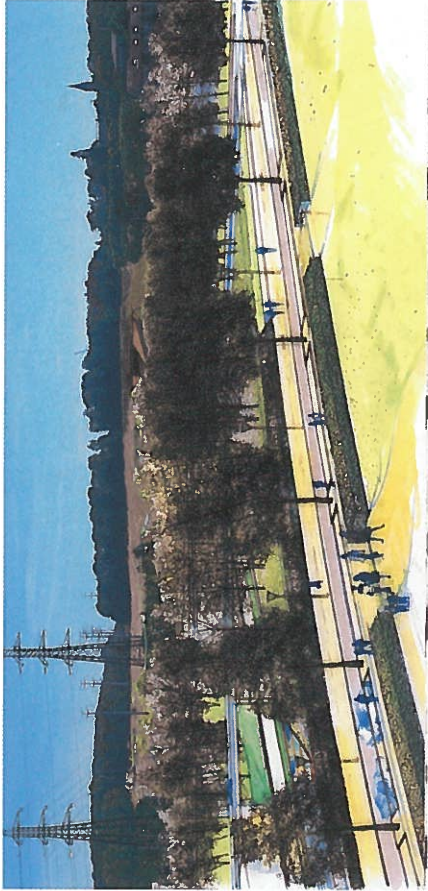
Ces modifications font partie intégrante du projet tel qu'arrêté par le Décret portant déclaration d'utilité publique du 16 avril 1999.

Le profil de la voie dans la traversée du quartier de la Haie Griselle à Boissy-Saint-Léger, entre le début de l'échangeur avec la RN 406 et le passage sous le RER, est abaissé de 1,5 à 4 mètres par rapport au niveau de la RN 19 actuelle. Le niveau de la voie ainsi défini passe en déblai de 3 à 5 mètres environ par rapport au pied des immeubles les plus proches. L'effet de coupure redouté par les habitants du quartier se trouve ainsi réduit sur le plan visuel, mais surtout sur le plan des circulations puisque deux ouvrages de franchissement de la route express sont conçus au niveau de la voirie urbaine. Ces liaisons sont ouvertes à la circulation automobile et au cheminement des piétons et des cyclistes.



Section Haie Griselle : état initial

Section Haie Griselle : hypothèse de réalisation



> Desserte de Boissy-Saint-Léger améliorée

Pour les véhicules venant de la RN 406 et de Bonneuil-sur-Marne par la RN 19, une bretelle de sortie directe est créée depuis la route express au niveau du RER. Elle facilite l'accès aux quartiers de Boissy-Saint-Léger et au centre commercial Boissy 2. Cette bretelle se substitue à la bretelle de sortie initialement prévue au niveau du terrain de sport et ne génère pas de trafic longeant le quartier de la Haie Griselle sur la voirie locale.

Afin de relier le quartier d'habitations à la zone industrielle de la Haie Griselle, les deux passerelles prévues sont supprimées du projet au profit de deux ouvrages nouveaux réalisés à niveau par rapport à la voirie urbaine.

L'un à double sens est réalisé, côté stade, en continuité de l'avenue du Général de Gaulle jusqu'à l'entrée actuelle de la zone industrielle. L'autre à sens unique relie l'avenue du Général de Gaulle à la rue des Sablons en longeant le talus du RER.

La bretelle d'accès sur la route express en direction de la RN 406, initialement prévue dans la prairie de la Rampe, est reportée au niveau de la zone industrielle de la Haie Griselle.

Pour assurer tous les échanges entre ces voiries nouvelles, un carrefour giratoire est créé devant le bassin de retenue de la plate-forme RATP.

Une voie en "tourne à gauche" est créée sur l'ouvrage de la Rampe permettant aux camions venant de la zone industrielle d'accéder à la route express en direction de la province sans avoir à effectuer de demi-tour au carrefour devant la gare RER.



Franchissement Haie Griselle : hypothèse de réalisation

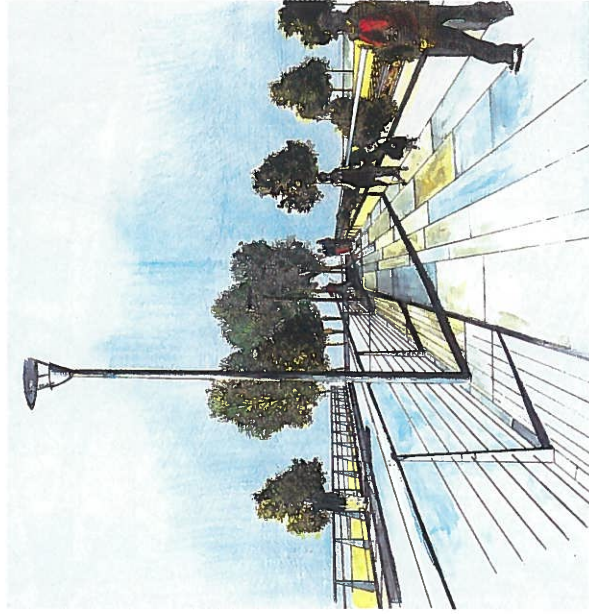
> Un impact diminué sur la prairie de la Rampe

Plusieurs modifications déjà énoncées, comme les suppressions de la bretelle d'accès à la RN 19 et de la passerelle de la Rampe, réduisent l'impact du projet au niveau de la prairie de la Rampe.

Un nouveau cheminement à l'usage des piétons, cyclistes et cavaliers, au niveau du diffuseur de Boissy-sud, traverse la RN 19 à niveau au droit de la piscine pour assurer une liaison entre la forêt régionale de Gros-Bois et le bois de la Grange.

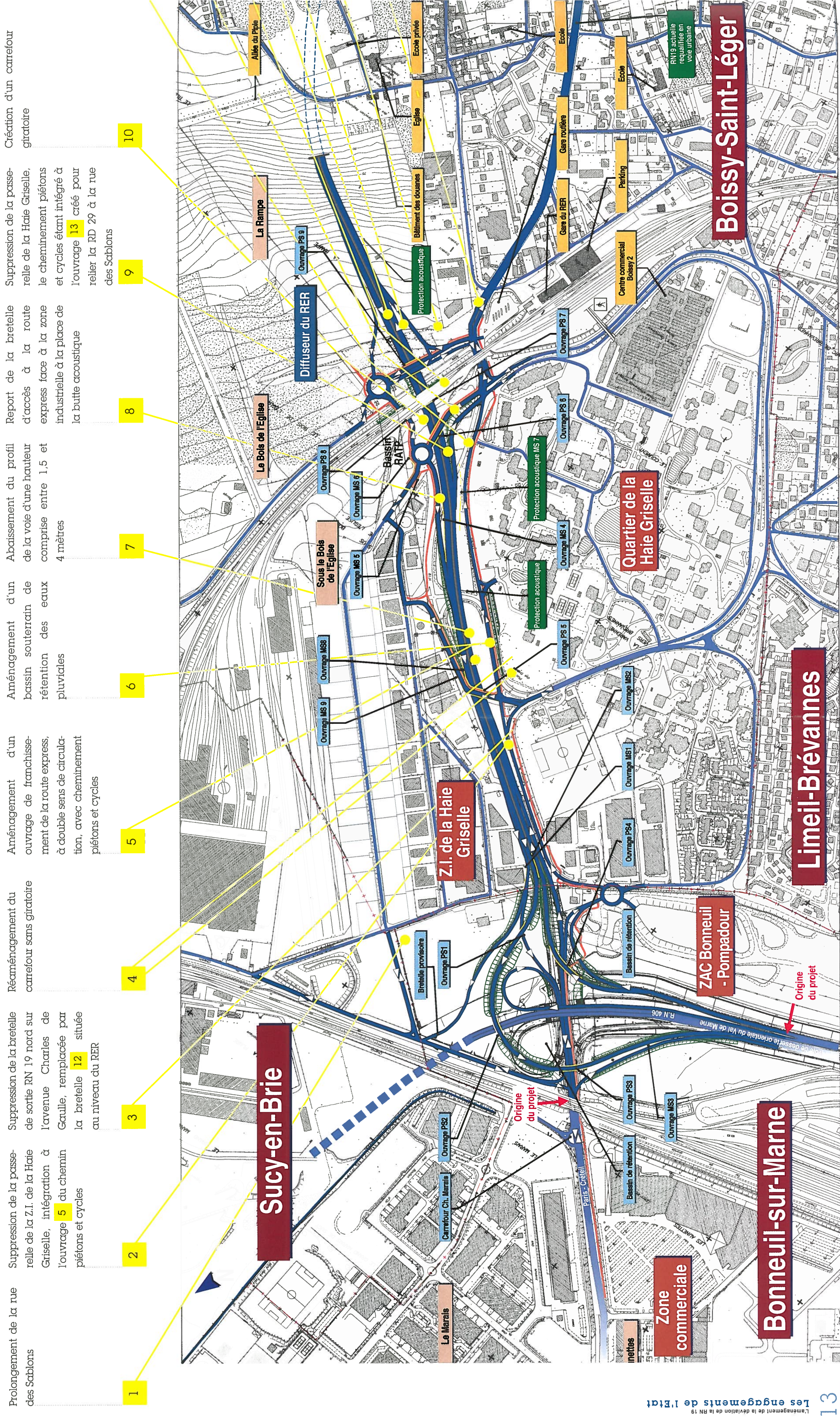
> Des circulations piétonnières et cyclables améliorées

Les trois passerelles supprimées de la Rampe et de la Haie Griselle sont remplacées par des cheminements piétonniers et cyclables intégrés aux trois ouvrages de franchissement de la RN 19, celui de la Rampe et les



Hypothèse d'aménagement des circulations piétonnières et cyclables sur les 3 ouvrages de franchissement de la RN 19

# > Plan général de l'opération et de ses modifications



Mise à sens unique de l'avenue du Général Leclerc devant la Haie Griselle

Aménagement d'une bretelle de sortie pour les usagers venant de la RN 406 et de la RN 19 nord

Aménagement d'un ouvrage de franchissement de la route express à sens unique, de la RD 29 vers la Z.I. avec cheminement piétons et cycles

Suppression de la bretelle d'accès à la route express vers le nord, reportée face à la zone industrielle

Suppression de la passerelle de la Rampe, le cheminement piétons et cycles étant intégré à l'ouvrage rétablissant la RD 29

Aménagement d'un tour-ne à gauche sur l'ouvrage rétablissant la RD 29, pour les usagers venant de l'Est

Aménagement d'un carrefour giratoire

Aménagement d'un cheminement piétons et cycles et cavaliers reliant la forêt de Gros-Bois et le bois de la Grange

Aménagement d'un mur de clôture servant de protection acoustique

11

12

13

14

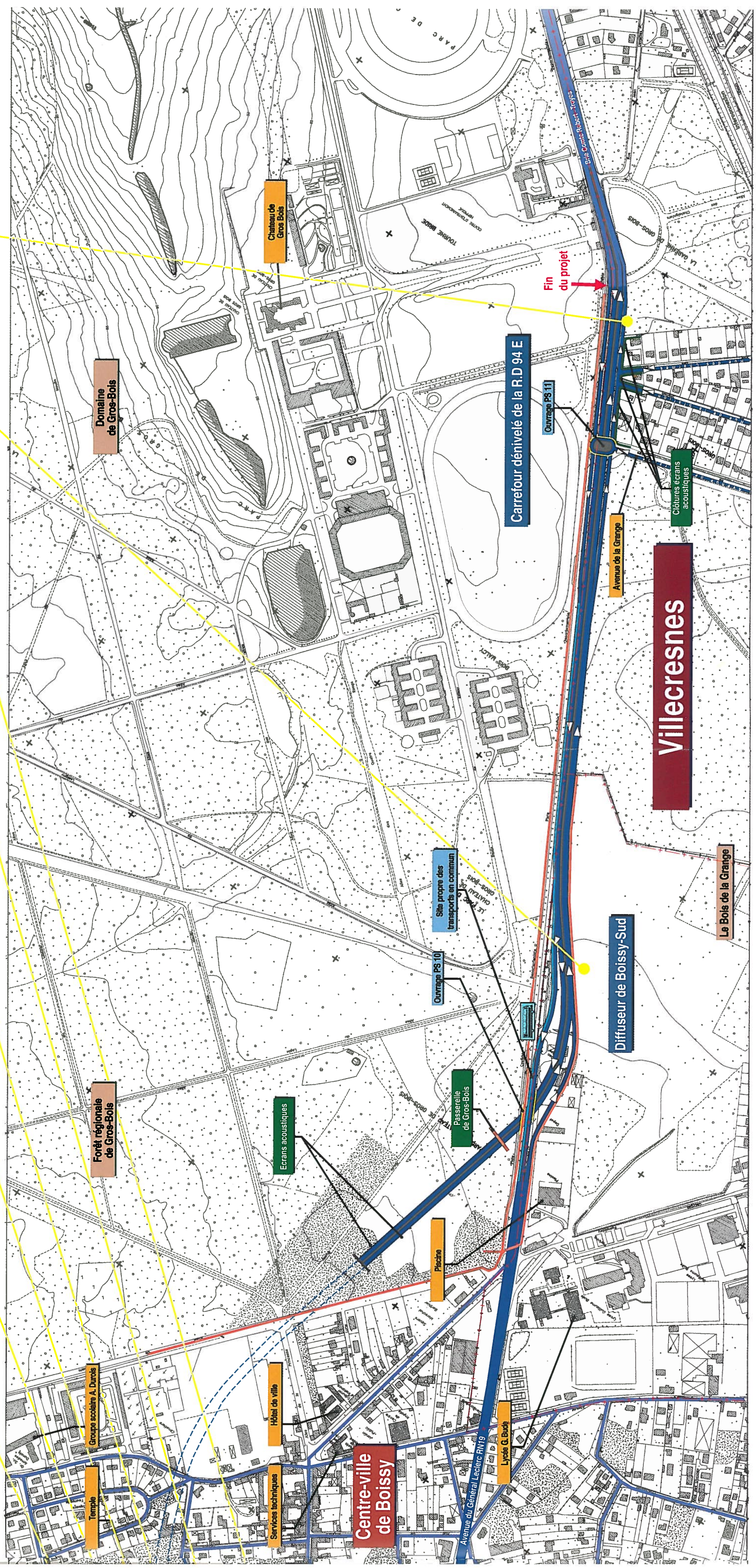
15

16

17

18

19

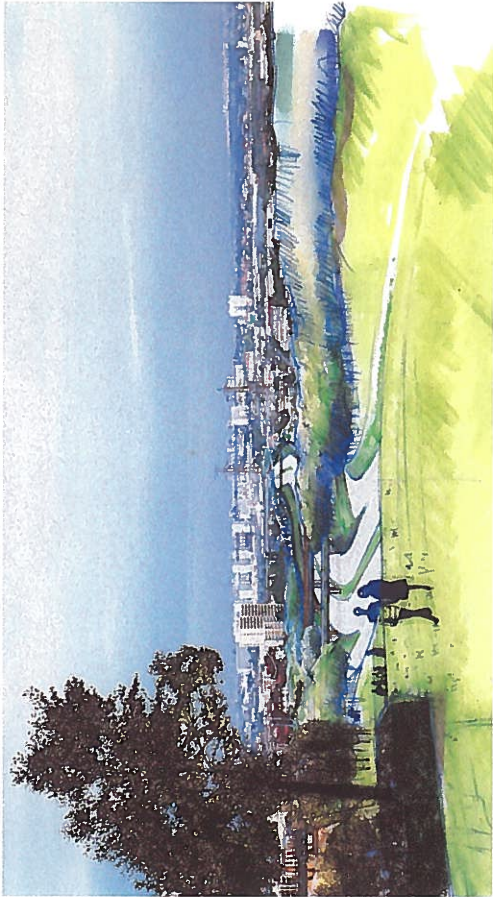


# > Les engagements sur l'ensemble du projet



Prairie de la Rampe : état initial

Prairie de la Rampe : hypothèse de réalisation



## > Des carrefours simplifiés

- Le giratoire devant la Haie Griselle entre l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du Général Leclerc est remplacé par un carrefour.
- Le carrefour giratoire prévu devant la gare RER est remplacé par un carrefour à feux. Cette modification permet de réduire l'emprise du projet, de faciliter les traversées piétonnières ainsi que la future reconquête urbaine de cette entrée vers le centre ancien de la ville.

## > Une protection

### acoustique renforcée

L'abaissement du profil de la voie le long de la Haie-Griselle, tout en améliorant le rendu acoustique pour la population, a modifié le dispositif de protection acoustique prévu (une butte surmontée éventuellement d'un écran). Afin de renforcer les améliorations apportées à la protection acoustique, une levée de terre en pente douce est installée le long du quartier de la Haie Griselle. Aucun bâtiment d'habitation n'est soumis à une exposition sonore supérieure aux limites réglementaires.

Coupe au niveau de la Haie Griselle : hypothèse de réalisation



Suite à l'enquête publique, des améliorations ont été

apportées en différents points du projet, elles prennent

en compte les observations exprimées au cours

de la procédure. L'opération

demeurant toutefois susceptible d'entraîner des dommages sur

son environnement, des mesures d'intégration

appropriées seront engagées afin de les supprimer,

de les réduire ou de les compenser.

L'ensemble de ces mesures qui constituent les engagements

de l'Etat sur l'opération, dans la phase de travaux et après

la mise en service, se divisent en dispositions générales pour

l'ensemble de l'aménagement et en dispositions particulières

concernant une seule section du projet. Le présent chapitre

décrit les engagements de l'Etat applicables

à l'ensemble du projet.

L'aménagement de la RN 19 prend en compte les contraintes d'environnement aux différents stades de l'élaboration du projet avec pour objectif central de limiter les impacts sur les milieux traversés.

## 1. PENDANT LES TRAVAUX

Toutes les mesures seront prises pour réduire les impacts du chantier à

l'égard du sol et du sous-sol, des eaux de surface et souterraines, de

l'air, de la végétation et de la faune, et surtout vis-à-vis des riverains et

des usagers du voisinage. Avant que ne débutent les chantiers

des différentes phases, une réflexion sera menée en ce sens.

Les principales dispositions à prévoir portent sur l'organisation des

chantiers et des différentes annexes, les engins, les itinéraires de chantier,

les horaires de travaux, la propriété des abords, la sécurité, le maintien

des réseaux pendant les travaux, enfin l'information du public.

Ces dispositions seront imposées aux entreprises et intégrées à leurs offres

pour la réalisation des lots de travaux et, bien sûr, respectées

ensuite.

## ENVIRONNEMENT



### PROTECTION DU SOL

#### • Qualité du sol

La préparation et le déroulement du chantier intégreront toutes les précautions utiles pour éviter de porter atteinte à la qualité du sol, du sous-sol et des eaux souterraines.

Les zones sensibles seront identifiées avant d'organiser le chantier, grâce

à la prise en compte des études environnementales existantes.

La mise à nu des sols sera limitée au strict nécessaire pour réduire les impacts de l'érosion, en restreignant les déboisements et les défrichements.

Les circulations d'engins en dehors de l'emprise du projet seront évitées et les zones de circulation en milieu naturel seront matérialisées.

L'utilisation de zones spécifiques pour l'entretien des engins et des camions sera rendue obligatoire. La maintenance et le suivi des véhicules seront

surveillés. Dès que possible, la plateforme ou l'ouvrage en construction sera utilisé pour les déplacements.

Des parcours autorisés limités pour les véhicules de chantier seront définis et leur respect sera assuré.

Les déchets et les produits polluants seront recueillis systématiquement

dans des conteneurs et des bacs disposés à l'intérieur des emprises et évacués par des entreprises agréées.

Des bacs de rétention seront installés pour le stockage et la manipulation des produits polluants.

En cas de pollution accidentelle, les sols pollués seront décapés et évacués vers un centre de traitement.

En fin de chantier, les stocks de matériaux seront évacués et les déchets éliminés. Les emprises du chantier et les voisines avoisinantes seront nettoyées.

Suivant les aménagements paysagers prévus, les zones décapées verront remettre en place la terre végétale, puis seront revégétalisées et plantées.

● Protection des eaux de surface

L'assainissement du chantier prévoira les circulations d'eaux de ruissellement. Le recueil et le traitement des eaux sanitaires sera prévu.

Les eaux de chantier seront collectées vers des bassins de décantation, puis seront rejetées dans le réseau d'assainissement, leur concentration en matières en suspension ne devra pas alors excéder 30 mg/litre.

Le contrôle des rejets sera effectué sous l'autorité du service chargé de la police des eaux.

Les installations de chantier seront équipées d'une cuve étanche de récupération des eaux usées qui sera périodiquement vidée ou raccordée au réseau.

Pour éviter toute pollution accidentelle, les huiles et hydrocarbures seront stockés en cuves dans des conditions de sécurité maximales.

Les modalités d'information concernant une pollution accidentelle des eaux pendant les travaux seront définies par le maître d'ouvrage, en concertation avec les municipalités, le comité de suivi et le service chargé de la police des eaux.

Les installations de chantier seront équipées d'une cuve étanche de récupération des eaux usées qui sera périodiquement vidée ou raccordée au réseau.

Pour éviter toute pollution accidentelle, les huiles et hydrocarbures seront stockés en cuves dans des conditions de sécurité maximales.

Les modalités d'information concernant une pollution accidentelle des eaux pendant les travaux seront définies par le maître d'ouvrage, en concertation avec les municipalités, le comité de suivi et le service chargé de la police des eaux.

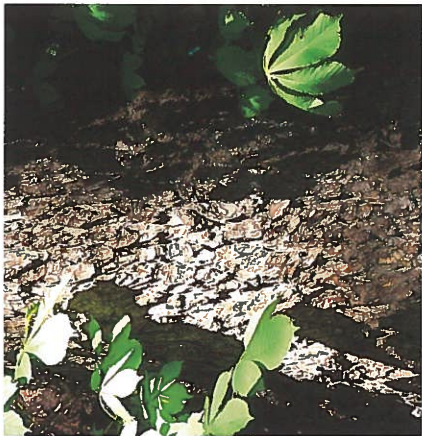


PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

Le chantier s'attachera à préserver la qualité du milieu naturel.

L'emprise des aires de chantier sera réduite au strict nécessaire, les pistes d'accès et les installations de chantier seront localisées en dehors des zones sensibles.

Les emprises du chantier et les pistes d'accès en sous-bois seront clôturées, les arbres en bordure seront taillés. Tout défrichement à l'extérieur des zones clôturées sera interdit.



Le maître d'ouvrage évitera en particulier d'occuper les zones naturelles d'intérêt floristique marqué. Il sera veillé à limiter les dégâts causés par l'évolution des engins et le stockage intempestif de matériaux, en créant dès le début des travaux les infrastructures provisoires nécessaires.

Les espèces végétales les plus intéressantes, les arbres et massifs arbustifs à conserver, seront protégés ou replantés dans des milieux préservés. Afin de protéger la faune, les sensibilités du milieu seront prises en compte (zones de nidification, de passage d'animaux...).

Des mesures d'intervention ou d'accompagnement spécifiques seront également prévues.



PROTECTION DU PATRIMOINE

● Archéologique

A l'égard du patrimoine archéologique, la Direction Régionale des Affaires Culturelles, associée avant le début des travaux, indiquera les mesures préventives ou conservatoires à appliquer. Le calendrier précis des travaux affectant le sous-sol sera communiqué au service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France.

L'avis du 5 novembre 1996 émis par le Directeur Régional des Affaires Culturelles indiquait qu'aucun site d'intérêt majeur n'est susceptible d'empêcher la réalisation de cette opération.

Cependant, une campagne de sondages de reconnaissance sera effectuée sur le site préalablement au démarrage des travaux selon les prescriptions données par la Direction Régionale des Affaires Culturelles, dès que ces terrains, actuellement privés, seront disponibles.

Si des découvertes fortuites interviennent en cours de travaux, celles-ci seraient signalées aux autorités compétentes, conformément à la loi du 27/12/1941.

Des fouilles de sauvetage seraient alors entreprises si nécessaire.



RIVERAINS

Le chantier s'attachera à ordonnancer ses travaux, à travers le phasage et les techniques employées, de manière à préserver la qualité de vie des habitants, mais aussi leur sécurité et leur environnement. Avant le démarrage et pendant le chantier, une information permanente sera mise en place en direction des riverains. Ils seront prévenus des opérations particulièrement génératrices de nuisances.

L'exécution des travaux, les circulations d'engins et les matériels employés tendront à un minimum de nuisances.



PROTECTION DE L'AIR

Les lieux de stockage des matériaux seront déterminés de manière à minimiser la dispersion sous le vent des poussières chez les riverains, et les consignes de sécurité lors des transvasements seront respectées. Sur un sol naturel sec, les dispersions de poussières seront limitées en fixant la poussière au sol avec de l'eau. Dès l'apparition de poussières, les pistes de chantier seront arrosées. La zone de stockage des produits

potentiellement polluants sera protégée (signalisation, contrôle de la circulation) et les conditions de ce stockage surveillées dans le respect des consignes de sécurité. Les gaz d'échappement des camions et engins de chantier seront maîtrisés par leur bon entretien.

L'installation éventuelle d'équipements producteurs de fumée et de poussière sera particulièrement contrôlée. Les équipements devront bénéficier de dispositifs de filtration, leur entretien et leur maintenance seront surveillés.

Préalablement aux éventuels dégagements d'odeurs liés à certains travaux, le voisinage sera informé de la durée des travaux et de l'utilisation de produits odorants.



PROTECTION CONTRE LE BRUIT

Les méthodes d'exécution, les circulations d'engins et le matériel employé seront adaptés afin de minimiser les nuisances sonores et les vibrations liées aux travaux.

Les équipements produisant du bruit et des vibrations seront implantés de manière optimale. Les engins de travaux répondront aux critères de limitation sonore définis par la réglementation en vigueur.

Les entreprises, devront utiliser du matériel homologué, récent et insonorisé. Les techniques seront sélectionnées pour réduire les émissions (équipement électrique plutôt que pneumatique, usage limité des compresseurs...).

La technique du terrassement sous dalle sera privilégiée lors de la construction de la tranchée couverte afin de limiter le mouvement des

camions à l'air libre.

Les travaux de nuit seront limités autant que possible.

ÉCLAIRAGES

Les émissions lumineuses qui résultent des éclairages d'engins, des éclairages de sécurité et hivernaux seront limités afin de ne pas perturber l'ambiance visuelle nocturne pour les riverains.

Les installations lumineuses sur le chantier devront orienter l'éclairage vers l'intérieur du chantier tout en assurant la sécurité des riverains.

OCCUPATIONS TEMPORAIRES

La définition des parcelles concernées par des occupations temporaires sera arrêtée en concertation avec les propriétaires et les municipalités concernées avant le démarrage des travaux. Elles feront l'objet d'indemnités fixées par les services des domaines. Avant les travaux, un état des lieux contradictoire sera établi. Ces parcelles seront remises en état à l'issue des travaux.

DÉPLACEMENTS

● Riverains et usagers

Les incidences du chantier sur la circulation des automobiles, des cyclistes et des piétons seront limitées au maximum.



Les voies coupées par le chantier seront déviées et la circulation ne sera pas interrompue.

La desserte des propriétés riveraines et la continuité des cheminements piétonniers seront maintenues chaque fois que le chantier les aura perturbées.

Les stationnements et accès affectés par les travaux seront rétablis à proximité chaque fois que possible.

S'agissant de la circulation sur la RN 19, le phasage des travaux limitera au maximum la durée des restrictions de circulation.

Au préalable, celles-ci feront systématiquement l'objet d'une large information auprès des divers usagers.

● Transports en commun

Les déplacements d'arrêt d'autobus seront très limités et s'effectueront à proximité immédiate des arrêts actuels.



Si nécessaire, des aménagements assurant la sécurité de ces usagers seront réalisés. Les travaux pouvant perturber la ligne A du RER seront étudiés pour minimiser l'impact sur la circulation des rames.

● Chantier

Les circulations de chantier feront l'objet d'un plan spécifique, mis à

jour tout au long des études de chantier, en étroite concertation avec les municipalités.

En cas de survol du domaine public par les grues du chantier, les autorités locales seront prévenues.

Les engins emprunteront le moins possible la voirie locale et le cas échéant, la voirie utilisée sera remise en état.

Le choix des voiries autorisées aux circulations de chantier et leurs modalités d'utilisation (notamment les horaires) sera arrêté avant le démarrage des travaux, en concertation avec les communes.

L'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais se fera principalement par la RN 19 et utilisera le moins possible la voirie locale.

Une partie des terres excédentaires pourrait être évacuée par voie fluviale, depuis le port autonome de Bonneuil-sur-Marne, après acheminement par camion via la RN 19.

Les accès du personnel au chantier seront définis dans le respect des règles de sécurité et du code du travail.

SÉCURITÉ

Des clôtures et des palissades seront installées pour séparer autant que possible les activités de chantier de l'environnement direct et garantir la sécurité des riverains et des usagers.

Pour faciliter l'intervention des services d'incendie et de secours, un "plan de secours en phase chantier" précisant tous les éléments destinés à permettre une intervention permanente et efficace des secours sera remis à la brigade des sapeurs-pompiers de Paris et aux différents services de secours (SAMU, Police...).

Celle-ci sera par ailleurs informée de

2. APRÈS LES TRAVAUX

ENVIRONNEMENT



PROTECTION DE L'EAU

● Dispositif d'assainissement

Le projet s'accompagnera des dispositifs nécessaires pour permettre un assainissement permanent des chaussées en respectant la qualité des eaux souterraines et de surface.

Il est ainsi prévu de collecter les eaux de ruissellement et de les diriger vers des bassins régulateurs de débit où elles seront décantées et traitées avant rejet. L'ensemble des eaux aboutira dans deux exutoires :

les eaux recueillies sur la partie du projet entre la RN 406 et le diffuseur de Boissy-Sud rejoindront le réseau d'eaux pluviales départemental, au niveau de l'avenue Georges Brassens ; les eaux recueillies sur la partie entre Boissy-Sud et le carrefour dénivelé de la RD 94E rejoindront le réseau d'eaux pluviales départemental longeant la RN 19 qui se rejettent dans le Réveillon à l'amont du pont de Brie.

Outre la régulation du débit et la limitation des flux de polluants, ces bassins de rétention permettront la décantation des particules en suspension, éliminant ainsi l'essentiel de la pollution chronique.

Chaque bassin sera équipé de systèmes permettant d'intercepter une éventuelle pollution accidentelle, d'évacuer les écoulements excédentaires lors des événements pluvieux exceptionnels en séparant les éléments surnageants (déchets, hydrocarbures) et d'isoler une pollution

dans le bassin en période pluvieuse.

A chaque extrémité de la tranchée couverte sera implantée une bêche de récupération des eaux de lavage, des eaux d'extinction d'incendie ou d'éventuelles pollutions accidentelles. Les eaux recueillies dans ces bâches seront ensuite évacuées par camion-citerne dans des lieux destinés à leur traitement.

● Entretien

Les ouvrages de traitement des eaux seront régulièrement entretenus.

Les dispositions de maintenance préventive prévoient un entretien périodique pour vérifier les équipements électriques et électromécaniques, ainsi que l'état des bassins. Ces interventions seront réalisées par une entreprise spécialisée. Les bassins seront nettoyés régulièrement.

● Suivi

Chacune des stations de traitement sera connectée au système de Gestion Technique Centralisée des équipements (GTC), système de gestion des équipements relié au centre de contrôle des Rattrais à Champigny-sur-Marne.

La qualité des eaux et le bon fonctionnement des installations sera suivi au moyen de dispositifs de contrôle installés en entrée et en sortie des stations de traitement. Un bilan de fonctionnement des installations sera réalisé annuellement.

Les stations de relevage comprendront toutes une pompe en secours capable de prendre le relais immédiat d'une pompe défaillante.

En cas de pollution accidentelle, dès le déclenchement de l'alerte, les vannes des bassins de rétention seront actionnées depuis le centre de contrôle de manière à isoler cette pollution qui pourra alors être envoyée dans un bassin prévu à cet effet.

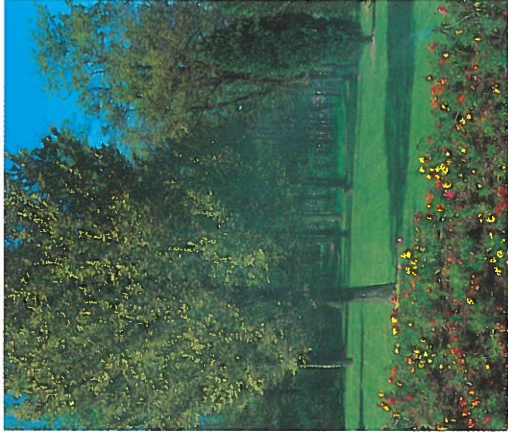
Elle en sera alors extraite par pompe et évacuée en camion-citerne pour être traitée dans un établissement spécialisé. Si l'accident n'a pas été signalé suffisamment tôt, une partie de la pollution pénétrera dans les ouvrages de traitement où elle sera piégée.



PROTECTION DE LA FAUNE ET DE LA FLORE

Les coupes d'arbres, d'arbustes et de bosquets réalisées pour les besoins du chantier seront compensées par des plantations dans le cadre des projets d'aménagement paysager mis en œuvre au fur et à mesure de la libération des emprises de chantier.

Les formations naturelles présentant un intérêt spécifique et qui sont touchées par le projet (une lande dans la forêt de Gros-Bois et des mares dans les bois de la Grange) feront l'objet de mesures visant à les préserver ou tout au moins à les reconstituer à proximité. On veillera également à maintenir l'accès de ces milieux à la faune aujourd'hui présente sur le site.



PHASE PRÉALABLE : SITE PROPRE

Le chantier permettant la réalisation complète de l'aménagement en route

ENVIRONNEMENT

- Protection de la faune et de la flore

La création de la voie de transport collectif en site propre, dans la première phase des travaux, n'aura pas d'impact supplémentaire sur les espaces naturels, la faune et la flore, la voie constitue en effet une simple

(5 ans minimum).

Pour améliorer la situation actuelle dans les meilleurs délais,

l'ordonnancement du chantier a prévu une phase préalable constituée par la création d'une voie de transport en commun en site propre, de la RD 94E à Villecresnes jusqu'à l'entrée sud de Boissy-Saint-Léger.



- Protection de l'eau

L'aménagement du site propre n'aura pas d'impact supplémentaire significatif sur l'écoulement des eaux, son tracé constituant sur la majeure partie une anticipation de la chaussée définitive de la RN 19. Les ouvrages de recueil et de traitement des eaux du secteur seront réalisés dès la création du site propre, permettant d'obtenir un niveau de qualité des eaux rejetées identique à celui obtenu en phase définitive.

- Déplacements

Des dispositions seront prises en phase travaux pour maintenir le plus possible la circulation des véhicules sur 2 files par sens. Les nécessaires restrictions de circulation sur la RN 19 auront une durée la plus réduite possible et feront l'objet au préalable d'une information auprès des usagers.

SÉCURITÉ

La première phase des travaux constituée par la réalisation d'une voie en site

propre pour les transports en commun donnera lieu à la mise en œuvre provisoire d'équipements d'exploitation et de sécurité tels que les dispositifs de retenue, l'éclairage des chaussées, les signalisations horizontales, de prescription et de direction, conformément à la réglementation.

2. APRÈS LES TRAVAUX

DÉPLACEMENTS

La création du site propre améliorera nettement les conditions de déplacement des autobus aux heures de pointe pour le sens province-Paris. Une totale régularité du service de bus ne pourra cependant être offerte avant la mise en service de la route express. En effet, à la sortie du site propre, les bus devront se réinsérer dans la circulation de la RN 19. Après la réalisation de la déviation de Boissy-Saint-Léger, la diminution du trafic sur l'ancien tracé de la RN 19 requerrait en voirie urbaine et la possibilité offerte aux bus d'emprunter la déviation jusqu'au RER permettront de leur assurer une circulation fluide.

ENVIRONNEMENT

L'aménagement du site propre en première phase n'aura pas d'impact supplémentaire significatif sur le bruit à proximité des habitations pendant sa durée de fonctionnement. La voie en site propre s'arrête en effet avant la zone pavillonnaire de l'avenue de la Grange.



Le projet peut être décomposé en trois sections correspondant aux principes d'aménagement retenus :

- A : un aménagement sur place sur les communes de

Bonneuil-sur-Marne et Boissy-Saint-Léger, entre la RN 406 (Voie de Desserte Orientale) et la ligne du RER ;

- B : une déviation du centre ancien de Boissy-Saint-Léger en tranchée ouverte dans la prairie de la Rampe, puis couverte à proximité des zones habitées, et enfin à nouveau ouverte dans la forêt régionale de Gros-Bois jusqu'au raccordement à la RN 19 actuelle ;
- C : un aménagement sur place entre le diffuseur de Boissy-Sud et la RD 94E à Villecresnes.

B - SECTION RN 406 / RER

1. PENDANT LES TRAVAUX

Griselle seront conservés pendant toute la durée des travaux.

Les restrictions de circulation seront limitées autant que possible et les déviations de trafic nécessitées par le déroulement du chantier affecteront le moins possible la circulation. Les capacités d'échanges seront maintenues.

Les possibilités de stationnement seront préservées au maximum.

- RER

Franchissant le RER par un passage en déblai, le projet ne modifiera pas l'implantation de la ligne A.

La RATP assurera la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des études et des travaux liés à l'intervention sur les ouvrages de franchissement du RER. Elle déterminera les modalités de travaux et sera informée du programme d'intervention dans ce secteur.

Les perturbations subies sur la ligne A du RER seront limitées à une ou quelques coupures d'un week-end et à des ralentissements mineurs.

Lors de l'interruption de la ligne, un service d'autobus assurera le relais entre les gares de Sucy-Bonneuil et Boissy-Saint-Léger.

Les coûts directs et indirects engendrés par les éventuels ralentissements du RER seront financés au titre du projet routier dans le cadre d'une convention entre l'Etat et la RATP.

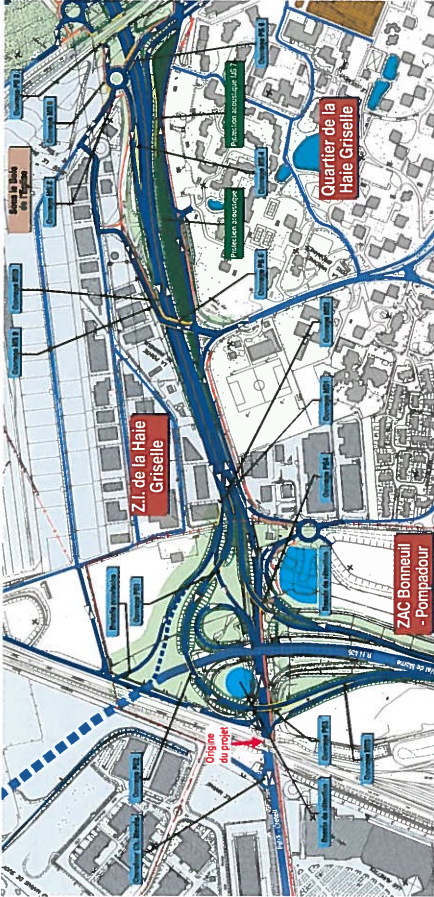
- Protection de l'air

Aucune installation productrice de fumée ne sera installée près des zones habitées.

DÉPLACEMENTS

- Véhicules

Les accès aux quartiers d'habitation et à la zone industrielle de la Haie



2. APRÈS LES TRAVAUX

DÉPLACEMENTS

• Piétons et cyclistes

Au passage de la Haie Griseille, les deux ouvrages de franchissement de la RN 19 réservent une voie de passage pour les piétons et les cyclistes, séparée de la circulation automobile par des bordures continues infranchissables. L'accessibilité à la zone industrielle de la Haie Griseille depuis les gares RER et routière sera favorisée par un cheminement le long de la future voie reliant l'avenue Charles de Gaulle-RD 29 à la rue des Sablons.

La circulation des piétons et des cyclistes sera également facilitée entre les deux parties de Boissy-Saint-Léger de part et d'autre de la ligne de RER. Avec la mise en service de la RN 19 réaménagée, la réduction du trafic automobile au niveau du franchissement actuel du RER permettra de supprimer une voie de circulation et d'élargir le trottoir de 1,4 mètre actuellement à plus de 5 mètres.

• Véhicules

L'accès en limite du territoire de Bonneuil-sur-Marne situé entre la ligne SNCF et la zone industrielle de la Haie Griseille sera amélioré par le rétablisement du Chemin Vert et par la prolongation de la rue des Sablons.

Le Chemin Vert sera rétabli le long de la voie SNCF. Il facilitera l'accès à la zone industrielle de la Haie Griseille en se raccordant directement à l'échangeur de la RN 406 et de la RN 19. Une bretelle de cet échangeur se connectera de façon provisoire au Chemin Vert en attendant de se raccorder au prolongement de la RN 406 vers Sucy-en-Brie. L'accès à la future ZAC Bonneuil-Pompadour, sur la commune de Bonneuil-sur-Marne, entre la RN 406 et la quartier de la Haie Griseille, sera réalisé, en venant de la RN 406 et de Bonneuil-sur-Marne par

la RN 19, par deux bretelles de sortie débouchant sur un giratoire situé rue Georges Brassens. En venant du sud ou de Boissy-Saint-Léger par la RN 19, l'accès se fera grâce au demi-diffuseur situé sur la RN 406 au niveau de la RD 30 à l'extrémité ouest du quartier. Le secteur habité de la Haie Griseille sera desservi, en complément des rues Georges Brassens et de l'avenue du Général de Gaulle, par une voie latérale à la RN 19 reliant la RN 406 et le carrefour avec l'avenue du Général de Gaulle.

ENVIRONNEMENT

• Protection du paysage

La mise en œuvre du projet sera accompagnée d'un traitement paysager : les emprises de l'échangeur de la RN 406 et la zone de la Haie Griseille seront engazonnées et ponctuellement plantées conformément au projet établi par le paysagiste.

• Protection contre le bruit

Pour protéger la zone pavillonnaire de la rue Georges Brassens, une butte de terre sera disposée le long des bretelles de l'échangeur RN 406/RN 19. La contribution sonore de l'opération restera faible dans cette zone, respectant largement les limites réglementaires. L'abaissement du profil de la voie au passage de la Haie Griseille améliorera la situation acoustique actuelle. Entre les deux ouvrages de franchissement



de la RN 19, une levée de terre d'une hauteur maximum de 3,6 mètres sera implantée en pente douce sans constituer un obstacle à la vue depuis les habitations.

Aucun bâtiment ne devrait être soumis à un niveau de bruit excédant les limites réglementaires. Cependant, s'il s'avérait, après mise en service de la route express, que les niveaux de bruit étaient dépassés par endroits, des protections complémentaires seraient réalisées, par traitement des ouvertures en façades des étages exposés.

• Centre cynophile

Sur la commune de Sucy-en-Brie, les aires de détente, de dressage et le chenil du centre cynophile de la RATP, longées par le projet, seront préservées sur les plans sonores et visuels. L'impact sonore devra respecter les contraintes réglementaires. Au besoin, des protections acoustiques complémentaires seront mises en place.

• Centre de formation

Les activités du centre Sécurité Incendie et Secourisme de la RATP, Chemin Vert à Sucy-en-Brie, seront maintenues et préservées.

L'impact sonore du projet sur les salles de cours du centre devra respecter les limites réglementaires. Des protections acoustiques complémentaires seront mises en place si nécessaire.

Une protection visuelle arbustive sera également implantée.

Pour l'aire de manœuvre incendie, le projet comprendra la reconstitution des installations par un mur ou toute autre protection équivalente au talus existant, en concertation avec la RATP exploitant le site.

C- SECTION RER / BOISSY-SUD

1. PENDANT LES TRAVAUX

ENVIRONNEMENT

• Protection de la faune et de la flore

Le jardin du Temple sera traversé sur un quart de sa surface par la

tranchée couverte. Une fois cette dernière achevée, des aménagements seront réalisés sur la dalle de couverture et à ses abords afin de restituer l'environnement végétal.

Les jardins privatifs touchés seront reconstitués pour leur rendre leur état d'origine.

Dans la forêt régionale de Gros-Bois, afin de préserver les peuplements, les modalités de réalisation de la tranchée seront définies en étroite concertation avec les services gestionnaires. L'abattage sera limité à l'emprise du chantier.

Aucun dépôt de matériaux ou stockage de fluides n'y sera réalisé pendant et après les travaux.

• Protection de l'eau

Toutes les précautions seront prises pour ne pas porter atteinte à la qualité des eaux.

Afin d'éviter les risques de contamination de la nappe, les injections d'étanchéité seront réalisées, sauf exception, avec des produits inertes non polluants.

Les eaux de chantier seront collectées vers des bassins de décantation. Le contrôle des rejets sera effectué sous l'autorité de la police des eaux.

RIVERAINS

Conformément aux engagements généraux évoqués précédemment, l'organisation du chantier prendra soin de préserver la quiétude des riverains pour apporter le moins possible de nuisances.

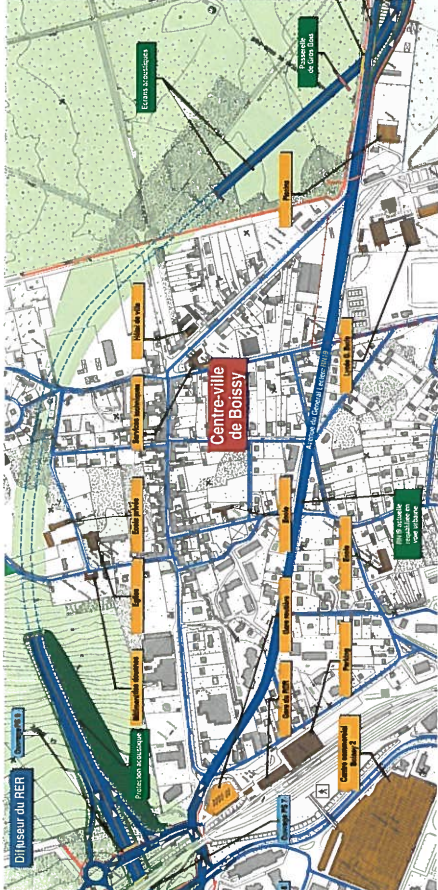
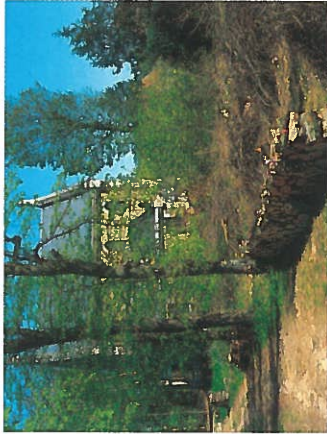
Les accès aux propriétés riveraines seront préservés tout au long du chantier et en particulier, l'accès au Temple.

L'accès à l'école sera maintenu et le chantier sera organisé de façon à apporter le moins de nuisances possible.

Pour les occupations temporaires, la définition des parcelles concernées sera arrêtée en concertation avec les propriétaires et la municipalité avant le démarrage des travaux.

Elles feront l'objet d'indemnisations fixées par les services des domaines. Avant les travaux, un état des lieux contradictoire sera établi.

Ces parcelles seront remises en état à l'issue des travaux.



Mode de construction de la tranchée couverte

Le parti d'aménagement en tranchée couverte au droit de Boissy-Saint-Léger fera l'objet de précautions particulières pendant les travaux destinées à minimiser les inconvénients dus au chantier, notamment en réalisant le déblaiement de la tranchée sous la couverture préalablement réalisée. La réalisation de la tranchée entre la prairie de la Rampe et le demi-diffuseur de Boissy-sud nécessitera l'évacuation d'une quantité importante de déblais. Une partie de ces déblais pourra être utilisée afin de créer les aménagements anti-bruit de la Haie-Griselle.

phase 1

Déblaiement de l'emprise.

phase 2

Réalisation des parois moulées.

phase 3

Réalisation de la dalle de couverture.

phase 4

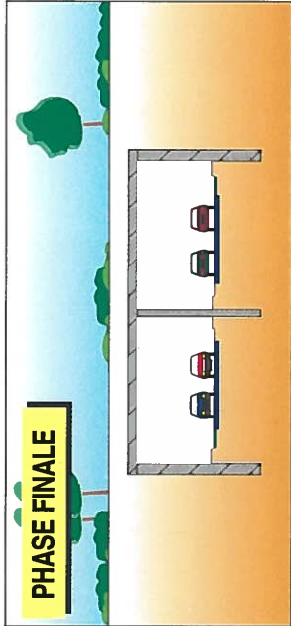
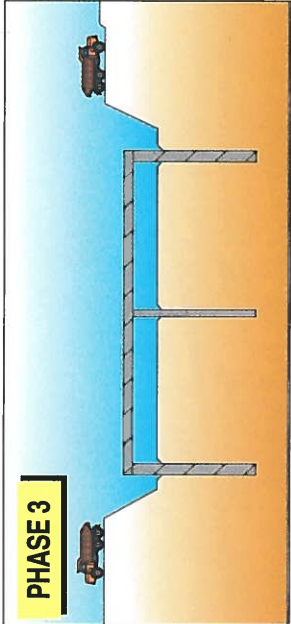
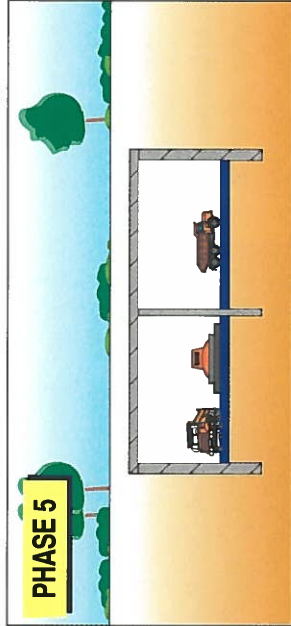
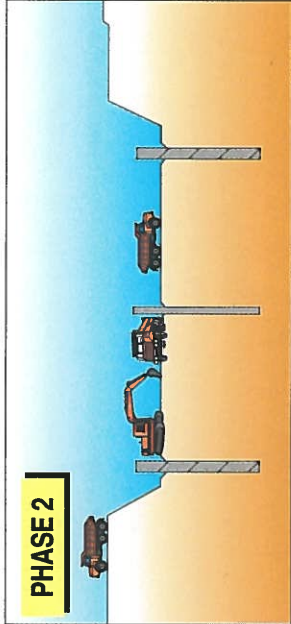
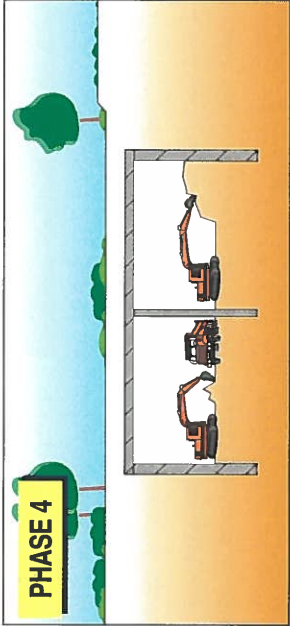
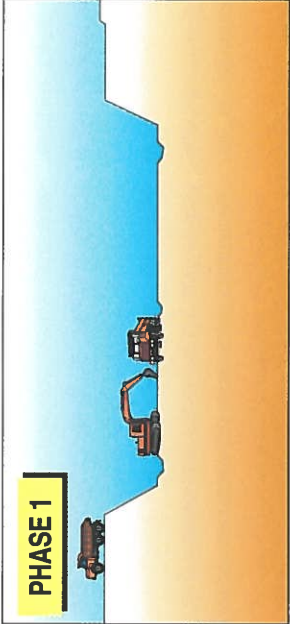
Excavation en "taupe" de la tranchée couverte.

phase 5

Aménagement de la chaussée couverte.

phase finale

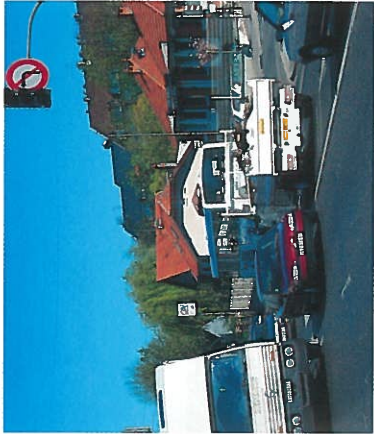
Mise en service de la déviation.



2. APRÈS LES TRAVAUX

URBANISME

Requalification de la RN 19 actuelle L'avenue du Général Leclerc (tracé actuel de la RN 19 dans la traversée du centre de Boissy-Saint-Léger) constitue l'artère structurante de la commune ; elle sera rendue à la voirie communale et sera requalifiée pour retrouver un caractère commerçant et convivial. Dans le cadre du budget prévu au projet, la définition du réaménagement de cette voie sera établie en étroite collaboration avec la commune.



La section qui s'étend du RER au boulevard Louis Révillon pourra être réaménagée en boulevard urbain avec une chaussée à deux voies pourvue de larges trottoirs. Des places de stationnement et des plantations d'alignement compléteront cet aménagement dans la limite des emprises disponibles. Par ailleurs, une restructuration de la gare routière et de ses abords pourrait être envisagée par la commune et le Syndicat des Transports Parisiens (STP), hors financement du projet.

SÉCURITÉ

Des équipements de sécurité complémentaires seront installés sur la section en tranchée couverte, pour chaque sens de circulation. Ils seront reliés à un système de Gestion Technique

Centralisée (GTC) géré en permanence depuis le Poste Central des Ratraits de Champigny-sur-Marne exploité par la DDE du Val-de-Marne. Ces équipements comprennent : - un système de ventilation longitudinale fonctionnant au moyen d'accélérateurs implantés sous la dalle de couverture ; - une trappe de désenfumage en cas d'incendie, située à proximité du point haut de la chaussée couverte ; - un réseau incendie ; - des niches de sécurité implantées tous les 200 mètres environ, couplées à des issues de secours débouchant en surface et équipées d'une borne d'incendie, d'extincteurs, d'un téléphone d'appel d'urgence relié au centre d'exploitation, d'un coffret avec prise pompier et d'un bac à sable ; - une alimentation électrique de secours par groupe électrogène ou double réseau ; - des capteurs indiquant le taux de pollution de l'air, monoxyde de carbone et opacité de l'air ; - une structure rayonnante assurant la retransmission radio destinée aux exploitants, aux secours et aux usagers.

Engins agricoles Pour permettre l'entretien de la prairie de la Rampe, l'accès des engins agricoles sur les terrains laissés libres par l'infrastructure routière sera maintenu. Les agriculteurs exploitants de la Queue-en-Brie, Santeny, Noisieu, Chennevières et Sucy-en-Brie qui avaient l'habitude de rejoindre Brie-Comte-Robert par la RN 19 actuelle bénéficieront d'un itinéraire de remplacement. Ils pourront faire circuler leurs engins agricoles sur la voie longeant la RN 104, l'ancienne RD 51. Les portiques existants seront laissés en

DÉPLACEMENTS

Piétons et cyclistes

La circulation douce est favorisée en de nombreux points du secteur concerné : - l'ouvrage de la Rampe, élargi par rapport au projet initial, intégrera sur son tablier une voie réservée aux piétons et aux cyclistes, protégée de la circulation automobile par une bordure continue infranchissable ; - au niveau de l'allée du Béarn et de l'allée de la Princesse, les cheminements seront rétablis sur la couverture de la tranchée couverte de Boissy-Saint-Léger ;

Engins agricoles

Toutes les voies de circulation seront rétablies sur la couverture de la tranchée : rue Lacarrière, accès privé au temple dans le prolongement de la rue du Temple, rue Georges Picot, rue de Sucy.

Véhicules

La section qui s'étend du RER au boulevard Louis Révillon pourra être réaménagée en boulevard urbain avec une chaussée à deux voies pourvue de larges trottoirs. Des places de stationnement et des plantations d'alignement compléteront cet aménagement dans la limite des emprises disponibles. Par ailleurs, une restructuration de la gare routière et de ses abords pourrait être envisagée par la commune et le Syndicat des Transports Parisiens (STP), hors financement du projet.

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, il aura la charge de les refermer après utilisation.

Les éventuels réseaux de drainage et d'irrigation existants seront rétablis.

Engins forestiers

Un passage sera prévu pour permettre l'accès d'engins forestiers dans la zone enclavée de la forêt régionale de Gros-Bois.

ENVIRONNEMENT

Protection du paysage

Dans sa traversée de la prairie de la Rampe, l'aménagement cherchera à limiter le plus possible son impact visuel. Des dispositions seront prises pour modérer l'effet de coupure du champ visuel. Elles consisteront, d'une part, à modeler les crêtes arrondies de la tranchée et à les enherber comme une prairie, d'autre part, à recouvrir d'une épaisse couche de terre au profil arrondi le toit de la couverture de la tranchée afin de réduire la vision de la voie à partir de la rue Lacarrière. Depuis ce point de vue surplombant la voie, l'entrée de la tranchée couverte sera masquée par la rupture de pente. Par ailleurs, la vue sur la route express depuis les habitations proches sera en grande partie masquée par un talus en pente douce et une végétation reconstituée.

La couverture de la tranchée dans le contournement du centre de Boissy-Saint-Léger visera l'intégration maximale en gommant la présence de la voie. Le tissu urbain de la couverture sera reconstitué en tenant compte du statut domanial de l'emprise. En collaboration avec la commune de Boissy-Saint-Léger, des utilisations

publiques seront recherchées (voies et places publiques, équipements publics tels que des squares, des parcs de stationnement).

Seuls les voies et cheminements publics repris en gestion par la commune, les clôtures éventuelles des espaces, remis en gestion à la commune pour la réalisation d'équipements communaux, seront financés et réalisés dans le cadre du projet. Ces espaces seront mis à disposition à l'état brut (sol reconstitué selon son état d'origine ou engazonnée).

Le traitement des aménagements devra respecter le caractère de vieux village et permettre d'en valoriser la perception.

Dans le passage en tranchée ouverte de la forêt régionale de Gros-Bois, les mesures d'intégration seront prises en associant une équipe de paysagistes pour préserver la qualité paysagère et environnementale du site. Leur mise au point fera l'objet d'une concertation avec les services compétents.

Protection acoustique

Le passage de la partie déviée de la RN 19 dans la prairie de la Rampe (auparavant exempte de circulation) entraînera une légère dégradation de l'ambiance sonore. Pour protéger les habitations les plus proches de cette augmentation de bruit, toutes les dispositions nécessaires au respect de la réglementation seront mises en place. Un talus d'une hauteur d'environ trois mètres, s'inclinant en pente douce du côté des habitations, réduira les nuisances acoustiques et visuelles.

Le passage en forêt de Gros-Bois s'accomplira pour partie, à l'air libre. La chaussée passera à un niveau de quatre à six mètres en dessous du terrain naturel. Les parois de la tranchée ouverte seront recouvertes de matériaux absorbants. Des murs

de clôture de deux mètres de hauteur recouverts également de matériaux absorbants borderont la tranchée. La contribution acoustique de la voie restera inférieure aux niveaux réglementaires autorisés dans une zone d'habitation et sera compatible avec une zone réservée aux activités de loisirs.

Protection de l'eau

S'agissant de la nappe phréatique du travertin de Brie, l'ouvrage aménagé en déblais entre parois moulées, depuis la partie supérieure de la prairie de la Rampe jusqu'au diffuseur de Boissy-sud, pourra créer une accumulation d'eau en amont (côté est) et perturber l'écoulement des eaux vers l'aval. Pour pallier ces risques, un système sera mis en œuvre pour maintenir l'écoulement de la nappe et le niveau d'eau en aval de l'ouvrage. Afin de mettre en œuvre la solution la mieux adaptée, des études complémentaires seront réalisées avant la construction de l'ouvrage.

Protection de l'air



En matière de pollution de l'air, une étude spécifique a permis de montrer que les rejets polluants liés à l'opération ne sont pas suffisamment importants pour influencer sensiblement la qualité de l'air au voisinage des têtes de sortie de la tranchée couverte.

1. PENDANT LES TRAVAUX

ENVIRONNEMENT

Protection de la faune et de la flore

L'exécution de cette section n'induit pas de nouvel impact significatif sur l'environnement (paysage, plantations, terres agricoles, faune, eaux...), puisque la réalisation du site propre en phase préalable aura anticipé sur le tracé définitif de la RN 19. Les abattages nouveaux seront réduits au strict nécessaire.

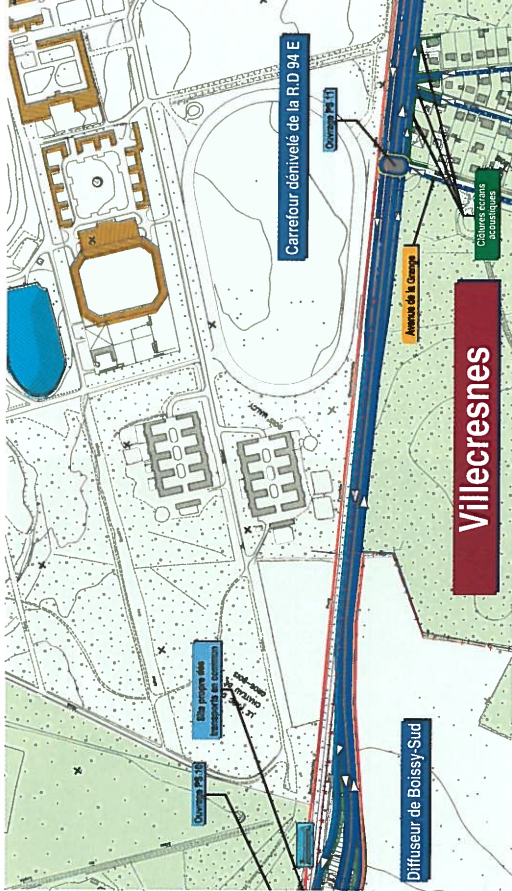
DÉPLACEMENTS

Piétons et cyclistes

La continuité des pistes cyclables et piétonnières sera maintenue pendant la durée des travaux. Si nécessaire, des aménagements particuliers seront réalisés pour assurer la sécurité des usagers de ces itinéraires.

Riverains

L'organisation du chantier veillera à limiter au maximum la perturbation sur les flux de circulation. La desserte des propriétés riveraines sera assurée en permanence et en toute sécurité pendant la durée du chantier.



2. APRÈS LES TRAVAUX

ENVIRONNEMENT

• **Protection du paysage**  
- diffuseur de Boissy-sud : les aménagements à l'entrée sud de Boissy-Saint-Léger préserveront la perspective visuelle marquée par la lisière forestière de la forêt régionale de Gros-Bois. La déviation passera à cet endroit en dessous de l'actuelle RN 19.

• **Protection de la faune et de la flore**  
- dans le bois de la Grange, le projet risquant de faire disparaître une partie des mares qui abritent des batraciens pendant la période de reproduction, de nouvelles mares seront créées en compensation ; elles devront respecter les conditions écologiques initiales (situées à l'ombre et isolées du réseau de drainage existant). On veillera notamment à ce que le fossé collecteur longeant la RN 19 soit étanche afin de ne pas drainer les mares situées à proximité.

- au niveau du diffuseur de Boissy-Sud, l'acquisition des propriétés riveraines nécessaires à l'opération pourra permettre, en concertation avec les communes concernées, le maintien, voire la reconstitution d'un paysage boisé le long de la RN 19.

• **Compensations foncières**  
Pour compenser les emprises dans la forêt domaniale du bois de la Grange à Villecresnes (surcargeur le long de la RN 19 entre la limite de commune jusqu'au passage devant l'entrée du château de Gros-Bois compris, correspondant à environ 1,35 ha), 14 ha environ de terrains boisés appartenant au ministère de l'équipement situés à Limeil-Brévannes

entre la voie de TGV au sud, la RD 94 à l'est et les zones pavillonnaires au nord seront rétrocedés au ministère de l'agriculture et de la forêt. Ces terrains étaient initialement destinés au projet de l'autoroute A5 qui a depuis été abandonné.

• **Protection contre le bruit**  
Au niveau de la RD 94E à Villecresnes, les parois des trémies seront recouvertes de matériaux absorbants pour réduire l'ambiance acoustique au voisinage des pavillons. Les étages supérieurs de ces pavillons qui seraient exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires feront l'objet de protection des ouvertures en façade.

DÉPLACEMENTS

• **Piétons et cyclistes**  
La piste à l'usage des piétons et des cyclistes, longeant la RN 19 et le parc du château de Gros-Bois, sera maintenue en intégralité depuis l'entrée de Boissy-sud jusqu'à la fin de l'opération à Villecresnes.



EVOLUTIVITÉ DU PROJET

Au niveau du carrefour dénivelé de Villecresnes, les fondations des parois de la trémie seront réalisées en totalité à une profondeur suffisante pour permettre une éventuelle prolongation en tranchée en direction du sud.

ACOUSTIQUE :  
- **Db (A)** : Abréviation de décibel (Db), unité de mesure acoustique servant à définir une échelle d'intensité sonore, avec un filtre de pondération A permettant de représenter la sensation de bruit effectivement perçue par l'oreille.

- **LAeq** : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pendant une période donnée, noté LAeq (6h-22h) période diurne ou (22h-6h) période nocturne.

- **Protections à "la source"** : Protections mises en place à "la source" de la production du bruit, c'est-à-dire le long des voies de circulation ; par exemple : écrans, buttes paysagères, tranchée couverte.

**BACHE DE RECUPERATION** : Ouvrage en béton ayant pour fonction de stocker provisoirement un liquide polluant déversé accidentellement sur la chaussée.

**CARREFOUR DENIVELE** : Point d'échange dénivelé entre deux voies.

**DALLE DE COUVERTURE** : Dalle en béton armé qui repose sur les parois moulées de la tranchée couverte.

**DIFFUSEUR** : Point d'échange dénivelé assurant le raccordement d'une voie rapide à une voirie locale.

**ECHANGEUR** : Point d'échange dénivelé entre deux voies rapides.

**EXCAVATION "EN TAUPE"** : Méthode de construction de la tranchée couverte selon laquelle la dalle de couverture est déjà réalisée lorsque l'on vient effectuer le terrassement des déblais sous cette dalle, d'où l'expression "en taupe".

» Lexique

**GESTION TECHNIQUE CENTRALISÉE (G.T.C.)** : Système permettant de connaître en temps réel l'état de fonctionnement des équipements (ventilation des tranchées couvertes, postes de distribution électrique, stations de pompage...) et de les commander à partir d'un poste central.

**NAPPE PHREATIQUE DU TRAVERTIN DE BRIE** : Nappe d'eau souterraine située dans une couche géologique appelée "travertin de brie" avec des circulations d'eau dans les bancs calcaires plus ou moins fracturés de cette couche.

**PAROIS MOULEES** : Murs en béton armé composés de panneaux préfabriqués ou coulés sur place réalisés dans le sol à l'intérieur d'une tranchée verticale.

**PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (P.O.S.)** : Plan définissant les règles d'urbanisme applicables dans chaque zone du territoire communal.

**PROFIL EN LONG** : Représentation de la ligne altimétrique suivie par le tracé de la voie.

**ROUTE EXPRESS** : Route ou section de route appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessible seulement en des points aménagés à cet effet et interdite à certaines catégories d'usagers. Les accès riverains n'y sont pas autorisés.

**TRANCHEE COUVERTE** : Ouvrage d'art souterrain de plus de 200 mètres de long réalisé depuis le terrain naturel. La surface de couverture peut être rendue à un usage urbain.

**VOIE EN SITE PROPRE** : Voie de circulation réservée au passage des véhicules de transport en commun.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



**Communication**

**12/14, rue des Archives 94011 CRÉTEIL Cedex**

**Tél. : 01 49 80 24 51 - Fax : 01 49 80 54 55**

**e-mail : [Direction.DDE-Val-de-Marne@equipement.gouv.fr](mailto:Direction.DDE-Val-de-Marne@equipement.gouv.fr)**

**EGT2**

**63 avenue du Maréchal Foch**

**94034 CRÉTEIL Cedex**