

RN406 – Desserte du Port de Bonneuil-sur-Marne

Bilan de la concertation publique

menée du 9 novembre au 9 décembre 2011



La présente concertation porte sur la création d'une desserte du port de Bonneuil par la RN 406.

Cette concertation est menée au stade des études préalables dont l'objet est de fixer les principales caractéristiques des variantes, sur la base d'un diagnostic large de l'existant et d'une analyse des enjeux. Toutes les options d'aménagement ne sont pas encore arrêtées ; elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.

Sommaire

1. La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation.....	3
1.1. Les réunions préalables.....	3
1.2. Le comité technique avec les collectivités locales.....	3
2. La phase de concertation du public du 9 novembre au 9 décembre 2011.....	3
2.1. Le dispositif d'information du public.....	3
2.2. Le dispositif de participation du public.....	4
3. Les résultats chiffrés de la concertation.....	5
3.1. Les réunions publiques.....	5
3.2. Les expressions écrites.....	5
4. Les résultats qualitatifs de la concertation	
4.1. Les réunions publiques.....	5
4.2. Les expressions écrites.....	10
5. Conclusions.....	12

1. La phase de préparation et de définition des modalités de la concertation

1.1. Les réunions préalables

Des réunions préalables de préparation de la concertation ont été menées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA IdF), avec les représentants, élus et services, des collectivités directement concernées :

- Conseil Général du Val-de-Marne,
- Ville de Bonneuil-sur-Marne,
- Ville de Sucy-en-Brie,
- Ville d'Ormesson,
- Ville de Boissy-Saint-Léger,
- Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne.

Les services du Conseil Régional d'Ile-de-France, des Ports de Paris, ainsi que Réseau Ferré de France et SNCF ont également été associés.

1.2. Le comité technique avec les collectivités locales

Le comité technique de l'opération s'est réuni le 10 octobre 2011 à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France, en présence :

- des représentants élus du Conseil Général du Val-de-Marne, des Villes de Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Boissy-Saint-Léger et Ormesson,
- des représentants des services de ces mêmes collectivités, ainsi que de la Ville de Saint-Maur-des-Fossés et de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne,
- des représentants du Port de Bonneuil – Ports de Paris,
- de M. le Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne,
- de M. le Directeur de la DRIEA et de ses services,
- des bureaux d'études en charge du dossier.

Ce comité technique a permis de proposer et de valider les modalités et le contenu de la concertation publique.

2. La phase de concertation du public du 9 novembre au 9 décembre 2011

2.1. Le dispositif d'information du public

Le journal de la concertation (format A3 plié – 4 pages)

3500 exemplaires du journal de la concertation ont été distribués dans les commerces de proximité et en mairies des communes de Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Ormesson, Boissy-Saint-Léger, Saint-Maur-des-Fossés ainsi qu'à la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne.

Ce journal avait pour objectifs d'informer la population du lancement de la concertation sur le projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN406. Il indique les dates des réunions publiques ainsi que les lieux d'exposition.

Les panneaux d'exposition (format A0 à l'italienne)

6 panneaux d'expositions ont été réalisés pour constituer l'exposition. Ils présentaient :

- le contexte (objet de la concertation, date et lieux des réunions publiques, contexte et objectifs du projet et calendrier prévisionnel),
- un état des lieux du secteur d'étude,
- une présentation du projet et de ces quatre variantes (2 panneaux),
- une comparaison des variantes,
- une présentation du port de Bonneuil-sur-Marne.

Ces supports ont été installés à la médiathèque de Bonneuil-sur-Marne, à l'Hôtel de Ville de Sucy-en-Brie et au siège de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne.



Le dossier de concertation (format A4 à l'italienne – 68 pages)



200 dossiers de concertations ont été diffusés aux acteurs principaux, collectivités, administrations, associations et mis à la disposition du public sur les lieux d'exposition.

Ce support était également téléchargeable sur internet à l'adresse suivante : <http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>

Les annonces sur les sites internet des communes et dans la presse

La concertation a été annoncée sur le site de la ville de Bonneuil-sur-Marne.

Deux articles sont parus dans la presse :

- dans le parisien du 1^{er} novembre 2011,
- dans Le parisien du 22 novembre 2011.

Les affichages sur les panneaux de la ville

La concertation a été annoncée sur les panneaux d'affichage de la ville de Bonneuil-sur-Marne.

2.2. Le dispositif de participation du public

Les réunions publiques

Deux réunions publiques ont eu lieu :

- à Bonneuil-sur-Marne le 22 novembre 2011 à 18h30 dans la grande salle de l'espace Louise Voelckel - rue du 8 mai 1945 ;
- à Sucy-en-Brie le 23 novembre 2011 à 18h30 à la Maison des Familles, rue Ludovic Halévy.

La mise à disposition des registres

En complément des expositions, des registres ont été mis à disposition du public sur les lieux d'exposition.

La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse mail

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via envoi par courrier à la DRIEA (DRIEA IF - DM02 - 21-23 rue Miollis - 75732 PARIS CEDEX) ou posté sur le site internet dédié (concertation-rn406@developpement-durable.gouv.fr).

3. Les résultats chiffrés de la concertation

3.1. Les réunions publiques

La réunion publique de Bonneuil-sur-Marne

Environ 60 personnes étaient présentes à cette réunion.

Elle a duré 2h (de 18h30 à 20h30) et a donné lieu à environ 15 prises de parole et questions.

La réunion publique de Sucy-en-Brie

Environ 25 personnes étaient présentes à cette réunion.

Elle a duré 2h (de 19h30 à 21h30) et a donné lieu à environ 10 prises de paroles et questions.

3.2. Les expressions écrites

Les registres

Un total de trois observations a été relevé dans les trois registres mis à la disposition du public :

- A la médiathèque de Bonneuil-sur-Marne : une observation,
- A l'Hôtel de Ville de Sucy-en-Brie : deux observations ont été annotées,
- Au siège de la communauté d'Agglomération Haut Val-de-Marne : aucune observation.

Les courriers envoyés

Deux courriers ont été envoyés à la DRIEA.

Les mails envoyés

Trois mails ont été adressés à la DRIEA.

4. Les résultats qualitatifs de la concertation

4.1. Les réunions publiques

Déroulement type des réunions publiques de concertation

- Mot d'accueil du Maire de la commune ou de l'adjoint au Maire
- Introduction du maître d'ouvrage DRIEA : M. Eric DEBARLE
- Présentation du maître d'ouvrage DRIEA : M. Laurent CALVALIDO
 - Le cadre général de la concertation,
 - La situation de l'opération,
 - Les objectifs de l'opération,
 - Les enjeux de desserte du port et des zones d'activités, les enjeux liés aux projets urbains futurs, les enjeux liés aux déplacements, les enjeux environnementaux, les enjeux hydrauliques et hydrogéologiques et autres enjeux (paysage, sol, acoustique, air),
 - Le tracé du projet et le parti d'aménagement,
 - Les quatre variantes proposées,
 - Les simulations de trafic,
 - Les impacts environnementaux des variantes,
 - La comparaison des variantes vis-à-vis des réponses apportées aux objectifs de l'opération.
- Echange avec le public
- Conclusion du Maire ou de l'adjoint au Maire

La réunion publique de Bonneuil-sur-Marne

Personnes présentes

• A la tribune

Maîtrise d'ouvrage DRIEA : M. DEBARLE, M. CALVALIDO, M. NICOLE

Groupement de bureaux d'étude : ERA représenté par M. LEONARDI, Sémaphores représenté par Mlle DE CHATEAUBOURG et CDVIA représenté par M. FERRON.

• Dans la salle

- Maire de Bonneuil – M. Patrick DOUET
- Adjoint au maire, service urbanisme – M. Jean CHAGNY
- 1^{er} adjoint au maire (Finance) – M. Jean Claude JOUBERT
- Ancien élu de Bonneuil - M. YWANNE
- Directeur de l'agence Seine-Amont, Port autonome de Paris – M. Daniel AUTIER
- Industriels du Port de Bonneuil
- Habitants de Bonneuil (cité Fabien, quartier Liberté...)

Les thématiques abordées

Le projet de desserte du Port de Bonneuil par la RN406 a été bien accueilli par l'assemblée.

Monsieur le Maire précise qu'un consensus a été établi entre les différents acteurs du territoire (communes, conseil général, conseil régional) pour voir aboutir ce projet.

Les variantes 1 et 3 sont favorisées et la variante 3 semble efficace dans la desserte du port et la desserte locale.

Monsieur le Maire se félicite que :

- l'Etat soit Maître d'ouvrage,
- le projet soit inscrit au SDRIF, Schéma Directeur de la Région Ile-de-France,
- le projet soit intégré dans le PDMI, Programme de Modernisation des Itinéraires routiers en Ile de France.

Les grandes interrogations mises en avant lors de cette réunion sont les suivantes :

Quels sont les délais de réalisation du projet ?

Les entrepreneurs du port et les habitants sont très pessimistes quant à la réalisation du projet qui est annoncée depuis plus de 20 ans.

La DRIEA a pour objectif de franchir toutes les étapes de validation afin que le projet se fasse au plus vite.

Une fois le choix de la variante fait, il faudra constituer le dossier d'enquête publique. Avant de lancer l'enquête, le dossier doit être soumis à l'Autorité Environnementale qui a trois mois pour donner son avis sur le projet.

La présence avérée d'espèces végétales et animales protégées sur le site nécessite également des procédures d'autorisation spécifiques.

La réalisation des travaux impose un accord préalable de RFF et SNCF pour la coupure temporaires de voies ferrées.

Si tout se passe bien, le projet pourrait voir le jour d'ici 2017 avec un démarrage des travaux fin 2014.

Qui va financer le projet ?

Dans les variantes 1 et 3, les voies annexes ne seront pas financées par l'Etat (le barreau de la variante 1 serait financé par le Conseil Général).

Les différents acteurs sont en pourparlers sur le financement de ce projet. Le tour de table financier n'est pas encore réglé.

Le projet peut bénéficier de son inscription au PDMI qui prévoit le financement prioritaire sur 50 opérations retenues par l'Etat avec une enveloppe d'1,2 milliard d'euros.

Les problèmes de trafics induisant des problèmes économiques

Le trafic est de plus en plus dense dans le secteur. Les travaux engagés récemment n'ont pas amélioré la situation. La mise en place du TCSP Sucy-Bonneuil a dégradé les conditions de circulation et les accès au port.

Beaucoup d'entreprises envisagent de quitter la zone du Port de Bonneuil car les conditions de circulation et de desserte du secteur sont mauvaises.

Ces problèmes de desserte ne vont pas inciter les nouvelles entreprises à venir s'implanter dans le secteur. Or, à l'heure actuelle, il y a urgence à développer l'emploi dans ce secteur qui a un fort potentiel de croissance.

Aujourd'hui, selon la DRIEA, le Grenelle de l'Environnement encourage le développement des transports fluviaux. Néanmoins ce développement ne peut pas se substituer totalement au transport routier nécessaire au transport local des marchandises.

Ainsi le développement du port induira forcément une augmentation du trafic et justifie d'autant plus la réalisation du projet.

Il y a une inquiétude sur la destination de la nouvelle voie. Cette voie accueillera-t-elle le trafic de transit qui viendrait congestionner le port?

La DRIEA précise que les variantes ont été étudiées pour que le trafic de transit n'aille pas jusqu'au port. Les flux seront bien dissociés.

Les nuisances acoustiques et de la qualité de l'air

Le trafic de poids lourds est de plus en plus important dans le secteur. Certain habitants (cité Fabien, quartier Liberté) estiment qu'il est de plus en plus difficile de vivre dans ces conditions : augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. La cité Fabien a été rénovée il y a une quinzaine d'année et les façades sont déjà sales.

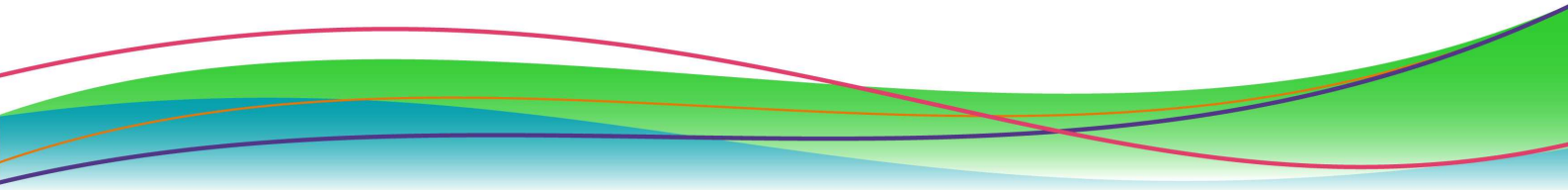
En captant une partie du trafic actuellement sur la RD 10, le projet soulagera les riverains. Le projet bénéficiera d'études acoustiques et de pollution de l'air spécifiques.

Le milieu naturel/milieu humain

Le projet peut-il capoter à cause de la présence d'espèces protégées ? Ne faut-il pas relativiser cet enjeu par rapport aux enjeux économiques que le projet induit (création d'emplois) ? « Les petites bêtes doivent-elles passer avant les hommes ? »

Aujourd'hui des relevés environnementaux très précis (sur une année) ont été réalisés et ont mis en évidence la présence de plusieurs espèces protégées.

Les réflexions à ce sujet sont en cours et ont été lancées



La réunion publique de Sucy-en-Brie

Personnes présentes

• A la tribune

Maîtrise d'ouvrage DRIEA : M. DEBARLE, M. CALVALIDO, M. NICOLE

Groupement de bureaux d'étude : ERA représenté par M. LEONARDI, Sémaphores représenté par Mlle DE CHATEAU-BOURG et CDVIA représenté par M. FERRON.

• Dans la salle

- Excusée : Madame le Maire de Sucy-en-Brie - Marie-Carole CIUNTU
- Adjoint au maire de Sucy-en-Brie (voirie, circulation, police de circulation, entretien de la ville) - Pascale SO-LIGNAC
- Conseiller municipal Jean Jacques DUVAL
- Adjoint au Maire d'Ormesson-sur-Marne (urbanisme, affaires foncières, relations internationales avec le développement et la création de jumelages) – Edmond BARRIQUAND
- Directeur adjoint du Port de Bonneuil et adjoint au maire de Sucy (Bâtiments communaux, assainissement, ordures ménagères, éclairages publics, protection de l'environnement) – M. Jean Pierre CHAFFAUD.
- Habitants de Sucy

Les thématiques abordées

Le financement

Qui vont être les financeurs du projet et des barreaux annexes ? L'Etat ? les promoteurs ? le port ?

Le projet de la RN406 fait partie des 50 projets prioritaires dans le cadre du PDMI.

Le consensus entre les différents acteurs du projet sur son opportunité et son urgence est favorable.

La répartition des financements entre les différents partenaires fera l'objet d'un tour de table pour trouver un accord. Monsieur Chaffaud a annoncé que le port de Bonneuil participera au financement.

Les barreaux annexes au projet (dans la variante 1 et 3) ne seront pas financés par l'Etat mais par le Conseil Général, les collectivités ou les aménageurs des zones d'activités. Ces projets ne peuvent démarrer que si le projet de la RN406 est réalisé.

Le trafic et les problèmes de circulation

A l'horizon 2020, les hypothèses de trafic ne prennent pas en compte le trafic pouvant provenir de la RD4, de Chennevières-sur-Marne.

Le modèle de trafic est basé sur les prévisions de croissance à l'échelle régionale à l'horizon 2020. Un zoom a été réalisé sur le secteur d'étude pour analyser la circulation à l'échelle du projet. Il intègre donc bien les perspectives générales de croissance mais ne figure pas explicitement chaque projet particulier.

Comment le projet va-t-il tenir compte du trafic de transit ?

La réalisation du projet n'entend pas régler tous les problèmes de circulation de la région. Il ne génère pas d'appel d'air significatif pour le transit mais contribue à un meilleur équilibre entre les différentes voies.

Les habitants de Saint Maur ne vont-ils pas emprunter la RN406 pour rentrer chez eux ? Quelle signalétique sera mise en place afin que cette voie soit réservée à la desserte du port ?

Une signalétique sera mise en place en fonction des variantes, suffisamment en amont pour éviter le trafic de transit vers le port. Un système de gestion d'accès au niveau du port sera étudié (contrôle d'accès comme à Rungis). Le trafic de transit continuera à utiliser la RD130.

Le développement du port risque d'induire une augmentation du trafic à Ormesson, selon l'adjoint au maire d'Ormesson, qui soumet l'idée de restreindre le trafic de transit dans Ormesson (comme sur la RN20 et l'interdiction de PL). L'adjoint au maire de Sucy y est également favorable.

Selon la DRIEA, ce dispositif demande à être étudié au préalable. Les études de trafic ne montrent pas d'augmentation significative du trafic de transit.

Enfin, il ne faut pas oublier l'aspect économique du développement du port qui va générer des emplois. Aujourd'hui le port présente 2500 emplois plus ceux de la zone d'activités des petits carreaux. De plus le port répond aux nombreux critères du Grenelle de l'environnement qui préconise le développement du transport fluvial. Néanmoins, ce développement fluvial nécessite forcément une desserte locale routière.

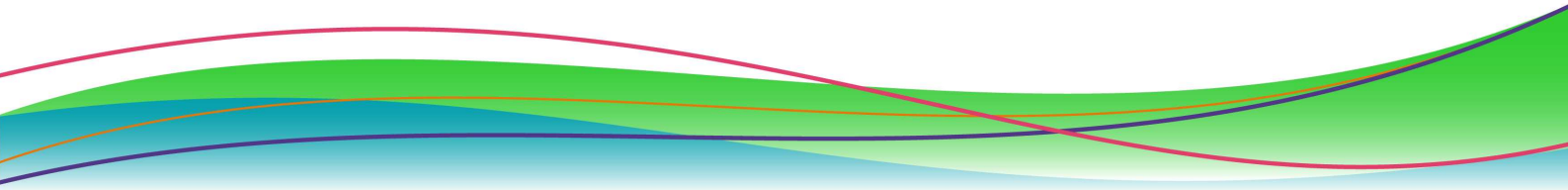
L'ensemble des projets routiers des environs vont également concourir à l'amélioration de la circulation du secteur (RN19, tranchée couverte de Boissy-St-Léger...).

Les nuisances acoustiques

Aujourd'hui, le chemin de fer et l'usine Saint Gobain sont sources de bruit jusque sur les coteaux de Sucy. Le projet va-t-il générer de nouvelles nuisances, qu'est-il prévu en terme de protection phonique ?

L'état des lieux acoustique indique un niveau sonore modéré sur le secteur d'étude. Les premières analyses faites sur la base des tracés des différentes variantes ne montrent pas de modification substantielle du niveau sonore. Une étude acoustique fine sera réalisée dans le cadre de la variante retenue. Elle prendra notamment en compte les caractéristiques de la voie et les vents dominants. Elle mettra en évidence l'incidence que le projet pourrait avoir sur ses environs immédiats et plus lointain sur les coteaux de Sucy.

L'assemblée n'a pas pris de position sur une variante particulière.



4.2. Les expressions écrites

Il est à noter un très faible nombre de remarques inscrites sur les registres proposés au public (3 remarques au total). Les courriers et les mails sont également peu nombreux (deux et trois respectivement).

Teneurs des remarques et observations émises et éléments de réponse par thèmes

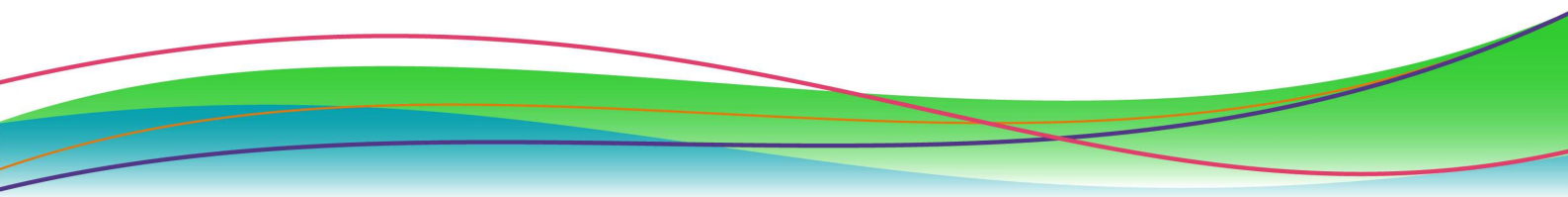
Registres

Lieux de mise à disposition des registres	Remarques	Réponses
Bonneuil-sur-Marne	Amélioration de la circulation permettant moins de nuisances sonores et de pollution.	En captant une partie du trafic et notamment de poids lourds, actuellement sur la RD 10, le projet soulagera les riverains. Le projet bénéficiera d'études acoustiques et de pollution de l'air spécifiques.
	Souhait que le projet soit financé à 100% par l'état.	Les différents acteurs sont en pourparlers sur le financement de ce projet. Le tour de table financier est à réaliser.
Sucy-en-Brie	Gain pour l'environnement et notamment les émissions en CO ₂ non évoqué.	A partir des études de l'état initial réalisées, l'étude de l'impact du projet sur l'environnement permettra de répondre à ces sujets de manières précises.
	Liste des espèces floristiques et faunistiques à préciser ainsi que les mesures compensatoires adaptées.	Les études de l'état initial ont mis en évidence la présence des certaines espèces animales et végétales. l'étude d'impact précisera les dispositions prises pour éviter, supprimer, compenser les effets du projet sur le milieu naturel.
	Position favorable à la variante 1.	A l'issue de la concertation, une solution retenue sera arrêtée, sur la base d'une comparaison multicritères et différents avis obtenus.
	Réflexion à avoir à moyen ou long terme sur le raccordement du projet de la RN406 jusqu'au bas de l'avenue d'Ormesson pour un meilleur désengorgement des flux de circulation. Proposition d'évolution de la variante 1 : tracé à 2x2 voies jusqu'au croisement des RD10 et RD111 voir prolongé jusqu'au Port de Bonneuil avec une bifurcation vers l'avenue d'Ormesson.	Le projet ne prévoit pas le prolongement de la RN 406 au-delà du Port. Le projet a été élaboré en considérant d'autres projets du conseil général notamment en cours de réflexion comme Altival.
	Penser à l'accessibilité de la voie par les services de secours.	Cette question sera prise en compte. Les services de secours seront consultés au même titre que l'exploitant.



Courriers

	Remarques	Réponses
Sofibus	La variante 4 semble être la mieux adaptée. Nécessité de maintenir la sécurité des activités (parc gardé). Préserver les emprises attenantes à l'emplacement réservé pour le développement futur du parc d'activités des Petits Carreaux. Sofibus est à ce titre opposé à la variante 1.	La variante 4 présente un inconvénient majeur : la bretelle de raccordement sur le giratoire RD10/RD111 risque de présenter des difficultés de fonctionnement avec remontée de file sur la section courante de la voie nouvelle. Des réunions de travail seront organisées avec la SOFIBUS à l'issue de la période d'exposition publique.
Mairie de Boissy-Saint-Léger	Le projet de RN406 est un maillon essentiel au développement des activités du Port. Ceci va générer de nouveaux trafics de poids lourds. L'ensemble des scénarii ne met pas en évidence un raccordement simple et direct sur la RN19 en direction de la Province. Nécessité que les 2 projets (prolongement de la RN406 et déviation de la RN19) se fassent en parallèle pour préserver Boissy des nuisances engendrées par le futur trafic.	Le projet comprend un raccordement direct de la RN19 vers le port. En revanche aucune solution de raccordement direct de la voie de desserte du port à la RN19 en direction de la province n'est possible. Cette liaison est réalisée par l'intermédiaire du chemin des marais. Les études d'avant-projet tiennent compte du projet d'échangeur complété RN19 – RN 406 qui a été déclaré d'utilité publique. Mais les deux projets ne seront pas réalisés au même horizon, le projet d'échangeur n'est pas inscrit au PDMI (2009-2014). Tout sera mis en œuvre pour que le prolongement de la RN406 soit réalisé au plus tôt afin que le décalage avec la déviation de la RN19 soit le plus court possible.
Mairie de Saint-Maur-des-Fossés	La ville de Saint Maur est propriétaire d'un terrain de 14 ha sur lequel est implanté le stade Paul Meyer. L'ensemble des terrains de sport est nécessaire à la pratique sportive des Saint-Mauriens. Le projet de la RN406 va impacter une partie de ces terrains. Il est demandé : – que le projet soit adapté pour préserver les installations du stade Paul Meyer, – que toutes les mesures soient prises pour éviter les nuisances de toute nature apportées par ce type d'infrastructure, – que toutes les compensations envisageables, financières et foncières, soient étudiées pour conserver, voire améliorer les capacités d'accueil du stade Paul Meyer, – que la Ville soit associée aux réflexions sur la partie du projet concernant directement ou indirectement le stade.	L'emprise des terrains de sport ne peut malheureusement pas être évitée pour desservir le Port. Une concertation approfondie avec la Ville de Saint Maur permettra de limiter les impacts du projet, en optimisant son tracé, et d'étudier les mesures compensatoires nécessaires.



Mails

Remarques	Réponses
Choix de la variante 3 le plus judicieux pour optimiser la desserte du port en supprimant le rond-point intermédiaire au profit de 4 bretelles sorties/entrées de manière à ne pas perturber le trafic poids lourds.	Le choix du dispositif d'échange tient compte des trafics en jeu. Le carrefour giratoire est adapté.
Réflexion sur une variante totalement aérienne au vu des fortes contraintes géotechniques et hydrogéologiques.	Le coût d'une telle solution ne permet pas d'envisager un gain par rapport à la solution traditionnelle en remblai qui comprend des dispositifs adaptés pour ses fondations et les écoulements. La configuration actuelle de l'échangeur RN 19 – RN 406 prévoit un passage sous la Grande Ceinture.
Choix de la variante 3 la plus appropriée. Nécessité d'une bonne signalétique le long du projet.	A l'issue de la concertation, une solution retenue sera arrêtée, sur la base d'une comparaison multicritères et des avis obtenus. La signalétique du projet sera étudiée en concertation avec les collectivités afin que le projet réponde aux objectifs recherchés : desserte du port et des zones d'activité sans ajouter du trafic de transit.
Réflexion sur la desserte par les transports en commun des futurs « employés » du site de Bonneuil.	Le projet tient compte des projets de transports en commun connus et décidés à ce jour.

5. Conclusions

Les contributions reçues à l'occasion de la concertation ont permis de montrer le consensus global autour de cette opération.

Les préoccupations exprimées, notamment en matière de trafic, de nuisances éventuelles et de desserte des zones économiques, seront prises en compte dans les études préalables au dossier d'enquête d'utilité publique.

Les variantes 2 et 4 sont écartées. Seul SOFIBUS reste favorable à la variante 4. La variante 3 répond aux objectifs principaux de desserte du port de Bonneuil et de réduction du trafic de la RD10. De plus, la voie nouvelle, étant également utilisée pour la desserte des zones d'activités, supportera un trafic plus important que la variante 1, ce qui justifie son intérêt public.

La concertation avec les collectivités, les acteurs institutionnels et économiques sera poursuivie jusqu'à l'enquête publique.

