

DESSERTTE DU PORT DE BONNEUIL par la RN 406

Communes de Bonneuil sur Marne et de Sucy en Brie

Enquête publique du 10 juin au 10 juillet 2013

Rapport du commissaire enquêteur

Mr Pierre FARRAN

Août 2013

SOMMAIRE

	Page
I - INTRODUCTION	1
II – OBJET DE L’ENQUETE	1
III – LE DOSSIER SOUMIS A L’ENQUETE	2
IV – LE DEROULEMENT DE L’ENQUETE	2
V – ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULEES PAR LE PUBLIC	3
V – 1 Présentation globale des observations	3
V – 2 Le principe de la desserte autoroutière du port de Bonneuil sur Marne	4
V – 3 Le tracé du prolongement de la RN 406	5
V – 4 Une voie dédiée à la desserte du port de Bonneuil sur Marne et de la ZAC des Petits Carreaux	5
V – 5 Les risques de pollution de l’air et des nuisances	6
V – 6 Donner une efficacité maximale au projet	7
V – 7 Observations complémentaires	8
 ANNEXES	 9

I) INTRODUCTION

La présente enquête porte sur la desserte routière du port de Bonneuil sur Marne, par prolongement de la route nationale 406 à partir de son échangeur avec la route nationale 19, et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Sucy en Brie.

Ce projet, qui se développe sur les deux communes de Bonneuil sur Marne et de Sucy en Brie, vise à raccorder le port de Bonneuil sur Marne, 2^{ème} grande plateforme logistique de la région parisienne, au réseau majeur de voies rapides d'Ile de France, afin que le fort trafic de poids-lourds engendré par le port emprunte facilement les voies autoroutières et déleste d'autant les voiries locales.

Cette enquête est diligentée par la préfecture du Val de Marne et par le maître d'ouvrage de l'opération, en l'occurrence la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France (DRIEA).

J'ai été désigné comme commissaire enquêteur, pour cette enquête publique, par une ordonnance E 13000043/ 77 du 12 avril 2013 de la présidente du Tribunal administratif de Melun.

Le dossier m'a été communiqué par la préfecture préalablement à l'ouverture de l'enquête et j'ai eu une réunion avec les responsables du projet pour que le dossier me soit explicité.

II) OBJET DE L'ENQUÊTE

L'objet de l'enquête est double :

- 1) déclarer d'utilité publique la réalisation du projet routier proprement dit,
- 2) mettre en compatibilité le PLU de la commune de Sucy en Brie

Le projet routier mis à l'enquête correspond à une variante résultant de la concertation menée préalablement par la DRIEA. Il vise à réaliser un prolongement de la RN 406, depuis son échangeur avec la RN 19, par une route nouvelle à 2 x 1 voie non élargissable, jusqu'au réseau de voirie interne du port de Bonneuil. Après être passée sous le réseau de voies ferrées, la route longe à l'Est la partie actuellement aménagée de la ZAC des Petits Carreaux, franchit sans échange la RD 10 pour se raccorder à la pointe Est de la zone portuaire sur la route du Moulin Bateau.

Trois carrefours plans giratoires sont prévus, l'un au niveau de la ZAC des Petits Carreaux, un autre avec la voirie de desserte de la darse Sud du port et le dernier à l'extrémité Nord du projet pour assurer le débouché vers la zone portuaire. Le projet prévoit en outre de donner des terrains et de financer la reconstitution des terrains de football de la ville de St-Maur des Fossés situés dans l'emprise du projet, ainsi que des mesures compensatoires prévues dans l'étude d'impact et réaffirmées dans la réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

La mise en compatibilité du PLU de Sucy en Brie vise à adapter le zonage et le règlement pour y inscrire le projet et rendre celui-ci réalisable avec le PLU ainsi modifié.

Ces deux enquêtes sont conjointes puisqu'elles visent à permettre la réalisation du projet, tel qu'il est défini dans le dossier soumis à l'enquête.

III) LE DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE

Le dossier d'enquête publique concernant la desserte routière du port de Bonneuil sur Marne, par prolongement de la route nationale 406 à partir de son échangeur avec la route nationale 19, et la mise en compatibilité du PLU de la commune de Sucy en Brie, comportait outre l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête, un dossier unique composé de 8 pièces :

- Pièce A : objet de l'enquête et informations juridiques et administratives,
- Pièce B : le plan de situation,
- Pièce C : une notice explicative, incluant une présentation des variantes étudiées et présentant en détail le projet soumis à l'enquête,
- Pièce D : un plan général des travaux,
- Pièce E : l'étude d'impact,
- Pièce F : le dossier de mise en compatibilité du PLU de Sucy en Brie,
- Pièce G : l'avis de l'autorité environnementale et la réponse donnée à cet avis par le maître d'ouvrage du projet,
- Pièce H : le bilan de la concertation publique.

A ce dossier était joint le registre d'enquête, signé et paraphé par le commissaire enquêteur, sur lequel le public a pu formuler ses observations pendant le déroulement de l'enquête.

IV) LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée du 10 juin au 10 juillet 2013.

Le dossier a été disponible tout le long de l'enquête à la mairie de Sucy en Brie et au service de l'urbanisme de la commune de Bonneuil sur Marne, aux heures d'ouverture de ces bureaux au public.

J'ai tenu dans chaque commune 3 permanences aux dates suivantes :

1) à Bonneuil sur Marne

- le 11 juin de 9h 00 à 12h 00

- le 18 juin de 9h 00 à 12h 00
- le 9 juillet de 14h 00 à 17h 00

2) à Sucy en Brie

- le 14 juin de 9h 00 à 12h 00
- le 5 juillet de 14h 00 à 17h 00
- le 10 juillet de 9h 00 à 12h 00

L'arrêté préfectoral N° 2013 – 1581 du 21 mai 2013, portant ouverture de l'enquête publique, a été inséré dans «les Echos et le Parisien» des 22 et 23 juin 2013, puis rappelé dans ces journaux le 11 juin 2013.

Cet avis a en outre été affiché en mairie et sur les panneaux d'affichage municipaux pendant toute la durée de l'enquête.

Contrairement au souhait exprimé par au moins un intervenant, le dossier soumis à l'enquête n'était pas disponible sur le site internet de la DRIEA, mais j'ai essayé dans toute la mesure du possible de donner une photocopie de certaines pages du dossier et dans un cas j'ai demandé à la DRIEA de faire parvenir aux conditions prévues, un exemplaire du dossier (demandeur M. Grasland).

Une remarque a aussi été faite sur l'absence d'une permanence le samedi ou le soir pour favoriser l'accès au commissaire enquêteur pour les gens qui travaillent. Je reconnais qu'une des permanences aurait dû être mise un samedi matin aux heures d'ouverture des bureaux et j'y veillerai à l'avenir. Par contre, il est beaucoup plus difficile de mettre une permanence en soirée, alors que les bureaux d'accueil ne sont pas ouverts.

Sur la base de ces éléments, j'estime que l'information du public a été suffisante. Elle aurait pu être améliorée en utilisant le média internet qui aurait permis aux personnes munies d'internet de consulter le dossier à domicile tranquillement, ce qui est tout de même plus commode que de consulter le dossier dans une salle de la mairie.

Cette possibilité de consultation à distance mériterait d'être explorée pour de futures enquêtes, tout au moins pour les pièces écrites, si la consultation de plans s'avérait trop difficile ou nécessitant un matériel spécifique.

L'enquête s'est déroulée sans problèmes particuliers. Toutes les personnes ont pu formuler librement leur avis sur le projet, que ce soit oralement lors des permanences, toutes celles qui ont souhaité me rencontrer ont été entendues, par écrit sur le registre ou par un courrier qui pouvait m'être adressé.

V) ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULEES

VI – 1) Présentation globale des observations

Ce projet a suscité de très nombreuses interventions : 46 interventions de personnes, d'association ou de collectivités et une pétition des habitants de Bonneuil sur Marne avec 1140 signatures.

Pour les intervenants de Bonneuil sur Marne, tant les habitants, que les acteurs du port, ils expriment une attente forte de ce projet pour raccorder la plateforme logistique du port de Bonneuil au réseau autoroutier et ainsi désengorger les voiries locales d'un trafic poids lourds, source de fortes nuisances.

Quelques interventions expriment la crainte que cette voie nouvelle favorise le développement d'activités polluantes sur le port de Bonneuil sur Marne, à l'image de l'installation Eiffage.

Pour les intervenants de Sucy en Brie, les associations et les habitants, ils ont exprimé au contraire un avis très réservé, voire négatif, sur la réalisation du projet, estimant les études insuffisantes, que le projet ne tenait pas compte des conséquences sur l'aménagement de la ville (zone comprise entre le projet et la gare RER) et ses conditions de circulation, notamment sur la RD 111 (risque d'engorgement), qu'il y avait un risque d'accroissement des pollutions (bruit et qualité de l'air), mal pris en compte par l'étude d'impact et pouvant impacter la santé publique.

Par contre, la ville de Sucy en Brie a exprimé un avis favorable en demandant une attention particulière aux mesures d'accompagnement contre les nuisances sonores et exprimant le souhait que soit engagé l'étude du complément de l'échangeur avec la RN 19 (demande exprimée aussi par le Conseil général du Val de marne). Elle a de même donné son accord à la mise en compatibilité du PLU.

VI – 2) Le principe de la desserte autoroutière du port de Bonneuil sur Marne

Mis à part un intervenant opposé par principe à tout projet routier, le principe de raccorder le port de Bonneuil sur Marne au réseau autoroutier, via un prolongement de la RN 406 n'est pas contesté dans son principe. Il est même plébiscité par les riverains de la RD10, ou les acteurs économiques du port, même si certains en contestent les modalités ou considèrent qu'il y a des préalables : étude du désengorgement de la RD 411 dans les traversées de Sucy en Brie et d'Ormesson, étude de l'éco-parc centré sur la gare du RER A de Sucy en Brie et se déployant sur les terrains situés entre le projet et la ligne du RER A, zone considérée comme favorable au développement d'une urbanisation, tournée vers les transports collectifs.

Le port de Bonneuil, 2^{ème} plate-forme logistique d'Ile de France, doit être multimodale, c'est-à-dire que, constituant une zone d'échanges modaux entre le transport longue distance et le trafic de desserte de la région parisienne, elle se doit d'être raccordée directement aux 3 réseaux terrestres majeurs : la voie d'eau, le rail et le réseau routier. Pour ce dernier, il est important que le trafic poids lourds puisse accéder le plus directement possible au réseau majeur d'Ile de France, donc au réseau autoroutier.

La situation actuelle où la desserte routière du port se fait par des voies locales, traversant les agglomérations, est notoirement insatisfaisante (voire pétition de 1140 habitants de Bonneuil sur Marne), du fait de la surcharge du réseau par les poids lourds, et rend nécessaire de rechercher une solution assurant un lien direct entre la zone portuaire et le réseau de voies rapides, ce qui est bien l'objet du projet soumis à l'enquête.

Certains craignent que la réalisation de ce lien favorise d'une part le développement du trafic poids lourds, d'autre part le développement d'activités polluantes sur le site du port, l'exemple d'Eiffage étant cité maintes et maintes fois.

Cette crainte n'est pas sans fondement, mais elle ne doit pas conduire à remettre en cause ce projet. Elle doit par contre interpeller les responsables du port pour rechercher un développement de l'activité portuaire, qui soit compatible avec son environnement et en particulier du fait qu'elle s'inscrit dans un site urbanisé, impactant directement les habitants de Bonneuil sur Marne, de Sucy en Brie et de St Maur des Fossés.

Je traiterai aussi ce point ultérieurement au chapitre des pollutions, mais **j'appuie dès maintenant la demande faite par un ensemble d'intervenants que le port se dote d'un schéma d'orientation et de développement durable** (l'exemple de Gennevilliers est cité). Donnant des perspectives de développement des activités portuaires, négociées avec les communes riveraines concernées, ce schéma serait de nature à lever bien des interrogations.

VI – 3) Le tracé du prolongement de la RN 406

En analysant le site et en écoutant les différents intervenants, je ne vois pas d'alternative au projet retenu, en ce qui concerne le tracé de la voie : partir de l'échangeur avec la RN 19, pour arriver à la pointe Est de la zone portuaire et se raccorder à la route du moulin bateau.

J'ai toutefois noté que plusieurs intervenants soulignaient que ce tracé pouvait s'avérer incompatible avec l'aménagement d'un éco-parc sur la zone située à l'Est du projet, en liaison avec la gare du RER A. Cette idée d'éco-parc est évoquée par des personnes particulières et dans un communiqué de presse d'Europe écologie des Verts du Val de Marne. Elle vise à remettre en cause le PLU de Sucy en Brie, en promouvant sur cette zone, à proximité des sites de transports en commun, un projet d'urbanisation mieux en rapport avec les objectifs du SDRIF 2013, incluant une densification raisonnée.

La commune de Sucy en Brie n'envisage pas une révision de son PLU sur ce point et a approuvé le tracé proposé pour la desserte du port de Bonneuil sur Marne et la mise en compatibilité de son PLU avec le projet. Il me semble que cette idée devra faire l'objet de débats locaux ultérieurs et ne saurait être mis en préalable à la déclaration publique de ce projet urgent, ceci d'autant plus que ce tracé collé à la partie actuellement aménagée de la ZAC des Petits Carreaux, n'obère pas le développement de cette zone qui devra bien avoir un accès routier.

VI – 4) Une voie dédiée à la desserte routière du port de Bonneuil sur Marne et de la ZAC des Petits Carreaux

Pour ne pas faire un appel de trafic vers Sucy en Brie et Ormesson sur Marne, via les RD 10 et 411, le franchissement actuel de la voie ferrée du RER A étant déjà saturé, l'option a été prise de ne donner à la voie nouvelle qu'un seul rôle : la desserte des zones d'activité du port de Bonneuil sur Marne et de la ZAC des Petits Carreaux.

C'est ainsi qu'aucun échange n'est prévu entre la voie nouvelle et la RD 10.

L'Etat ayant abandonné l'idée de faire une liaison autoroutière entre la VDO et A4, c'est ce rôle qui est dévolu à ce maillon résiduel dans le SDRIF de 1994 et repris dans celui en cours d'approbation.

Il est donc logique de ne pas envisager de prolongement vers le Nord, **l'idée de ne pas susciter de trafic induit dans les traversées de Sucy en Brie et d'Ormesson me paraissant saine, l'objectif étant plutôt inverse.**

Ceci dit le projet présenté, ne résoudra pas les problèmes de circulation sur les RD en cause et il restera un problème d'aménagement des circulations locales en utilisant les acquisitions foncières de l'ancien projet autoroutier. C'est en principe le projet ALTIVAL, mené par le Conseil général, mais qui n'a pas vocation à se raccorder au projet soumis à l'enquête, sinon on recréerait un appel de trafic non souhaité.

Le problème sur lequel les porteurs du projet soumis à l'enquête devront être vigilants est celui du délestage des RD 10 et 411 du trafic poids lourds venant du port. Ce délestage ne se fera pas automatiquement, car les itinéraires locaux peuvent rester attractifs en distance et coût pour des trafics vers l'Est ou le Nord-Est. **Il me semble donc nécessaire d'étudier les mesures d'exploitation** (signalétique, interdiction en fonction du tonnage et de la destination, etc.) **de nature à inciter, sinon obliger le trafic vers ou venant de la zone portuaire à emprunter le réseau de voies rapides, par l'intermédiaire du prolongement de la RN 406.**

Dans cette optique, le projet est conçu comme une route à 2 x 1 voie + bande d'arrêt d'urgence, non élargissable, ce qui répond bien au rôle dévolu à cette voie.

Un intervenant a remis en cause le giratoire prévu au niveau de la ZAC des Petits Carreaux, par crainte d'appel de trafic. **Je considère pour ma part que ce carrefour est indispensable** pour aussi capter le trafic poids lourds issu de la ZAC, le risque de shunt étant limité dans la mesure où cette ZAC aurait un contrôle d'accès de nuit.

VI - 5) Les risques de pollution de l'air et de nuisances sonores

Beaucoup d'intervenants ont exprimé de vives craintes sur les risques d'accroissement des nuisances et de dégradation de la qualité de l'air et ceci au regard de deux craintes exprimées : l'une de favoriser le développement d'activités polluantes sur le port à l'image d'Eiffage, l'autre de concentrer des pollutions par concentration des poids lourds à l'extrémité Est de la zone portuaire, dans une zone où il y a l'école des Noyers et où se feront des activités sportives.

Un intervenant a même souligné que l'étude d'impact se basait sur des mesures antérieures à l'implantation d'Eiffage et trop éloignées de la zone considérée. J'ai demandé au maître d'ouvrage de réactualiser les mesures de référence et une campagne de mesures nouvelles a été faite dans la première quinzaine de juillet, dont les résultats ne remettent pas en cause l'analyse faite dans l'étude d'impact (ces résultats sont accessibles auprès du maître d'ouvrage).

Sur le risque de développement d'activités polluantes sur le port, il appartient aux responsables du port d'en maîtriser le développement (qu'il y ait ou pas de nouveau raccordement) et il me paraît indispensable qu'une visibilité soit donnée sur les perspectives de développement de l'activité portuaire, à l'image de ce qui s'est fait pour la plateforme de Gennevilliers. A cet égard **l'élaboration d'un schéma d'orientation et de développement durable devrait être entreprise dans les meilleurs délais en négociation avec les acteurs concernés..**

Sur le problème de la concentration des pollutions à l'extrémité Nord du projet, je crois que c'est un problème sur lequel le maître d'ouvrage de la voie nouvelle et les autorités portuaires devront être très attentifs et **je pense qu'il serait nécessaire de disposer dans cette zone d'une station permanente de mesures** pour pouvoir suivre en continu la qualité de l'air au voisinage d'une zone d'activité importante, source d'émissions polluantes.

Je pense qu'en plus dans cette zone de part et d'autre de la RD 10, au niveau de l'école des Noyers et des terrains de football de la ville de St-Maur des Fossés, il serait souhaitable **d'étudier la mise en place ou le renforcement d'un écran végétal.**

Pour les nuisances sonores, mon attention a été attirée sur la nécessité de prendre des mesures. L'étude d'impact me semble bien les avoir analysées et des mesures compensatoires sont prévues sur lequel le maître d'ouvrage a pris des engagements fermes, tant dans son dossier d'étude d'impact, que dans sa réponse à l'autorité environnementale.

VI - 6) Donner son efficacité maximale au projet

Il ne suffira pas simplement d'ouvrir cette voie pour que le trafic poids lourds l'emprunte automatiquement. Plus que tout autre usager, les poids lourds choisissent leur itinéraire au mieux de leur intérêt économique en tenant compte de la distance, du temps et du coût.

Quand on regarde le réseau de voies rapides : ce prolongement, la VDO et A 86, puis A4 et la RN 19 (en début d'aménagement), on voit très bien que les poids lourds allant ou venant du Sud ou de l'Ouest prendront assez naturellement cette voie nouvelle, par contre vers le Nord l'allongement de parcours n'est pas négligeable et pour l'Est, surtout pour atteindre l'autoroute A 4, l'itinéraire autoroutier sera pénalisant.

De même l'examen du système de voirie interne au port montre, que si on ne prend pas de mesures d'aménagement ou d'exploitation, l'accès au projet imposera des contraintes aux poids lourds.

Un tel projet d'investissement devrait avoir comme corollaire une stratégie d'exploitation négociée avec les gestionnaires des voiries locales. Il me semble donc nécessaire que dans la phase de mise au point du projet, on élabore avec le port, le conseil général et les communes environnantes une telle stratégie, pour rechercher les mesures adéquates et acceptables, afin d'inciter, sinon obliger, les poids lourds à prendre ce nouvel accès : amélioration des circulations internes au port, itinéraires interdits ou limités, signalétique favorisant l'accès, accords avec les entreprises du port pour qu'elles incitent leurs poids lourds ou ceux de leurs fournisseurs ou clients à accéder par le réseau de voies rapides.

Pour les liaisons vers l'Est, l'Etat a choisi de garder la maîtrise de la RN 19 et s'emploie à réaliser la déviation de Boissy St Léger, ce qui permettrait d'atteindre la Francilienne. L'étude à terme du complément de l'échangeur avec la RN 19 pour les liaisons Nord vers l'Est mériterait d'être entreprises.

VI – 7) Observations complémentaires

Je n'ai pas repris certaines observations de détail formulées sur la protection de la flore et de la faune, car l'avis de l'autorité environnementale me semble avoir mis l'accent sur cet aspect en insistant sur le suivi des mesures compensatoires pour assurer une efficacité pérenne.

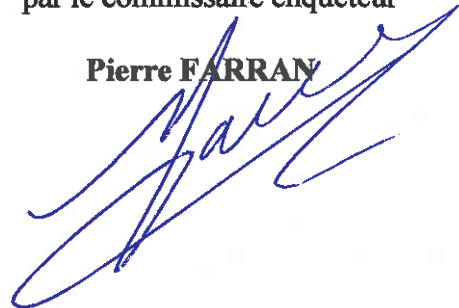
D'une manière générale, le maître d'ouvrage a pris des engagements dans l'étude d'impact et dans sa réponse à l'avis de l'autorité environnementale, qu'il conviendra de reprendre lors de la déclaration d'utilité publique.

De même je n'ai pas repris des observations de précaution faites par la ville de St-Maur, pour les terrains de sport, et par SOFIBUS. Il appartiendra au maître d'ouvrage, lors de la concertation avale, d'apporter des réponses précises.

Fait à Sant-Maur, le 7 août 2013

par le commissaire enquêteur

Pierre FARRAN



ANNEXES AU RAPPORT

1- Questions au maître d'ouvrage

2- Réponse du maître d'ouvrage

Communes de Bonneuil sur Marne et de Sucy en Brie

Desserte du port de Bonneuil par prolongement de la RN406

Questions du commissaire enquêteur au responsable du projet

Question N° 1 A priori exclusivement dédié à cette desserte, le projet est à 2 x 1 voie. Je souhaiterais que vous me confirmiez si cela est bien votre objectif et que vous n'avez fait aucune réservation pour un éventuel élargissement. **Confirmez-moi le profil en travers sous ouvrage d'art, dont celui sous la SNCF.**

Par la même occasion confirmez-moi que tout prolongement vers le Nord est abandonné au projet de SDAURIF et de PDUIF. Depuis l'abandon par l'Etat du projet autoroutier vers A4, il me semble qu'un projet sans maître d'ouvrage bien identifié développe sur les emprises acquises un projet dit ATIVAL, dont je n'ai pas compris s'il aurait un lien avec votre projet (j'ai entendu des versions contradictoires à ce sujet). Pouvez-vous me dire ce que vous en savez dans le cadre de la concertation interservices et me dire si l'on pense qu'ATIVAL devra avoir un débouché vers la gare de SUCY et simultanément à terme une antenne vers votre projet qui permettrait de créer un nouveau pont sur le réseau ferré, dédoublant le pont actuel saturé ?

Question N° 2 Des craintes se sont exprimées sur le risque de concentrer des poids lourds là où l'on vient d'installer l'usine EIFFAGE, objet de bien des réclamations pour nuisances de la part des communes riveraines.

L'étude d'impact se basant sur des mesures antérieures à cette implantation, j'ai demandé à vos services de faire une actualisation de ces mesures pour voir si la conjugaison de ces deux sources de nuisances ne devait pas conduire à prendre quelques protections à l'Est vers un quartier de SUCY qui inclue l'école des Noyers.

Je souhaite que vous examiniez ce point avec la plus grande attention et qu'au besoin vous acceptiez de prendre quelques mesures compensatoires dans le traitement des espaces verts qui peuvent faire tampon.

Question N° 3 L'intérêt de cette voie est qu'elle soit utilisée par tous les poids lourds qui ont une destination ou une origine hors des communes environnantes. Or l'examen du système de voirie interne au port et la configuration du réseau de voies rapides, montre que si on ne prend pas de mesures d'exploitation, certains trajets locaux pourront apparaître plus courts en distance, voire en temps.

Un tel projet d'investissement devrait avoir comme corollaire une stratégie d'exploitation négociée avec les gestionnaires des voiries locales. Ce problème a-t-il été examiné avec le port, le conseil général et les communes environnantes pour rechercher les mesures : itinéraires interdits ou limités, signalétique favorisant l'accès, accords avec les entreprises du port pour qu'elles incitent leurs poids lourds ou ceux de leurs fournisseurs ou clients à accéder par le réseau de voies rapides.

Si cela n'a pas été fait à l'amont, envisagez-vous d'engager une telle réflexion pendant la réalisation des travaux, en tout cas avant la mise en service.

Question N° 4 Deux carrefours plans giratoires sont prévus, l'un au niveau de la ZAC des petits carreaux, l'autre à l'arrivée sur le port. Si le raccordement vers l'Ouest à la partie aménagée de la ZAC et à la voirie du port me paraissent faire partie du projet, il subsiste dans vos plans vers l'Est des flèches, des tracés hypothétiques en pointillé, qui trop incertains ne me paraissent pas devoir faire partie du projet. Si l'on voulait réaliser le moment venu un lien utile parce que l'environnement aura évolué, ces aménagements devront faire l'objet de procédures adaptées et ne devraient pas pouvoir se rattacher à la présente DUP.

J'aimerais savoir si c'est bien comme cela que vous l'entendez, auquel cas dans la déclaration d'utilité publique, il conviendra bien d'enlever toute trace de ces indications pour limiter aux seuls travaux que vous allez faire au titre du présent projet.

RAPPORTS

Direction des Routes Île-
de-France

Service de modernisation
du réseau

Département de
modernisation du réseau
Est

23/07/2013

RN406 - Desserte du port de Bonneuil

Rapport de réponse au compte rendu de l'enquête publique



Direction des Routes
Île-de-France (DIRIF)

L'enquête publique relative à la desserte du port de Bonneuil par la RN406 sur les communes Sucy-en-Brie et Bonneuil-sur-Marne et à la mise en compatibilité du PLU de Sucy-en-Brie s'est déroulée du 10 juin au 10 juillet 2013. A l'issue de l'enquête, Monsieur Pierre Farran, commissaire-enquêteur, a produit un compte rendu à destination du maître d'ouvrage transmis le 17 juillet 2013. Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles. C'est l'objet de cette note qui apporte des réponses aux questions spécifiquement soulevées par le commissaire enquêteur suite aux observations recueillies pendant l'enquête publique.

Question N° 1 A priori exclusivement dédié à cette desserte, le projet est à 2 x 1 voie. Je souhaiterais que vous me confirmiez si cela est bien votre objectif et que vous n'avez fait aucune réservation pour un éventuel élargissement. **Confirmez-moi le profil en travers sous ouvrage d'art, dont celui sous la SNCF.**

Par la même occasion confirmez-moi que tout prolongement vers le Nord est abandonné au projet de SDAURIF et de PDUIF. Depuis l'abandon par l'Etat du projet autoroutier vers A4, il me semble qu'un projet sans maître d'ouvrage bien identifié développe sur les emprises acquises un projet dit ATIVAL, dont je n'ai pas compris s'il aurait un lien avec votre projet (j'ai entendu des versions contradictoires à ce sujet). Pouvez-vous me dire ce que vous en savez dans le cadre de la concertation interservices et me dire si l'on pense qu'ATIVAL devra avoir un débouché vers la gare de SUCY et simultanément à terme une antenne vers votre projet qui permettrait de créer un nouveau pont sur le réseau ferré, dédoublant le pont actuel saturé ?

Réponse question N°1

Le projet de desserte du port de Bonneuil par la RN406 est effectivement prévu à 2x1 voie (Cf. page 203 et 204 du dossier d'enquête).

Tous les ouvrages sont dimensionnés pour ce profil sans réservation pour un éventuel élargissement, y compris l'ouvrage sous les voies RFF de la grande ceinture ferroviaire. Ce dernier permet uniquement, en plus de la section courante à 2x1 voie, le passage de la bretelle depuis la RN19 sud vers le port qui ne peut se raccorder dans de bonnes conditions de sécurité à la voie principale qu'à l'aval de l'ouvrage.

Tout prolongement au-delà du port de cette voirie nouvelle est abandonné par l'État.

La "VDO" (voie de desserte orientale) au sens historique du terme, c'est à dire la réalisation d'une liaison autoroutière entre l'A86 (via la RN406) et l'A4, est bien absente du projet de SDRIF 2013 en cours d'approbation et du projet de PDUIF soumis à enquête publique entre le 15 avril et 18 mai 2013. En revanche, le projet d'aménagement de "l'ex-VDO" est bien inscrit au projet de PDUIF.

Ce projet, dénommé ALTIVAL, est porté par le Conseil Général du Val-de-Marne. ALTIVAL est un projet comprenant une ligne de bus de type TZEN en site propre, complété par une avenue urbaine. Cette infrastructure devrait constituer une liaison entre les gares du RER A de Sucy-Bonneuil et de Noisy-Mont d'Est. Le projet de desserte du port et le projet d'avenue urbaine liée à ALTIVAL n'ont pas la même vocation. Ce dernier doit en effet remplir un objectif de desserte locale uniquement.

D'après le tracé qui nous a été communiqué par le Conseil Général du Val-de-Marne (voir page 62 du dossier d'enquête), le franchissement du RER A ne s'effectuerait pas au niveau du franchissement actuel de la RD111 mais plus au Nord au niveau du port. Cependant, le tracé n'est à ce jour pas encore totalement défini, en particulier sur la section située au Sud de la RD4.

Question N° 2 Des craintes se sont exprimées sur le risque de concentrer des poids lourds là où l'on vient d'installer l'usine EIFFAGE, objet de bien des réclamations pour nuisances de la part des communes riveraines.

L'étude d'impact se basant sur des mesures antérieures à cette implantation, j'ai demandé à vos services de faire une actualisation de ces mesures pour voir si la conjugaison de ces deux sources de nuisances ne devait pas conduire à prendre quelques protections à l'Est vers un quartier de SUCY qui inclue l'école des Noyers.

Je souhaite que vous examiniez ce point avec la plus grande attention et qu'au besoin vous acceptiez de prendre quelques mesures compensatoires dans le traitement des espaces verts qui peuvent faire tampon.

Réponse question N°2

Nous avons demandé à notre bureau d'études de réaliser des nouvelles mesures de qualité de l'air sur la partie Nord du projet aux mêmes endroits que lors de la première campagne en 2011 avant l'implantation de l'usine EIFFAGE et d'en analyser les conséquences sur les simulations des niveaux de pollution après réalisation du projet. Ces mesures ont été réalisées pendant la première quinzaine de juillet et l'analyse est attendue pour la fin du mois de juillet. Ces mesures complémentaires n'ont pas pour but de montrer l'impact de l'usine EIFFAGE qui n'est pas l'objet de la présente enquête mais d'estimer si l'ajout de la pollution de la nouvelle route aux pollutions existantes (y compris celle de l'usine EIFFAGE) dépasse un seuil limite pour un ou plusieurs polluants. Dans ce cas seulement, le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des mesures compensatoires dans le traitement des espaces verts qui peuvent faire tampon avec le quartier de Sucy qui inclut notamment l'école des Noyers.

Question N° 3 L'intérêt de cette voie est qu'elle soit utilisée par tous les poids lourds qui ont une destination ou une origine hors des communes environnantes. Or l'examen du système de voirie interne au port et la configuration du réseau de voies rapides, montre que si on ne prend pas de mesures d'exploitation, certains trajets locaux pourront apparaître plus courts en distance, voire en temps.

Un tel projet d'investissement devrait avoir comme corollaire une stratégie d'exploitation négociée avec les gestionnaires des voiries locales. Ce problème a-t-il été examiné avec le port, le conseil général et les communes environnantes pour rechercher les mesures : itinéraires interdits ou limités, signalétique favorisant l'accès, accords avec les entreprises du port pour qu'elles incitent leurs poids lourds ou ceux de leurs fournisseurs ou clients à accéder par le réseau de voies rapides.

Si cela n'a pas été fait à l'amont, envisagez-vous d'engager une telle réflexion pendant la réalisation des travaux, en tout cas avant la mise en service.

Réponse question N° 3

Ce sujet a été abordé avec les gestionnaires de voiries locales sans qu'une stratégie précise n'ait été élaborée.

La réflexion sur les dispositifs d'exploitation permettant d'inciter le trafic poids-lourds à emprunter le nouvel axe sera engagée pendant la phase de conception détaillée et devrait aboutir avant le démarrage des travaux à des modifications de la signalisation directionnelle prises en accord avec le Conseil général du Val-de-Marne et les communes.

L'association des entreprises de la zone portuaire (CAP Bonneuil) que nous avons rencontrée pourra également être un contact privilégié afin d'aboutir à un engagement des entreprises et leurs fournisseurs à favoriser l'utilisation de la voie nouvelle pour accéder au port.

Des réflexions sont encore à mener sur des limitations ou des interdictions aux poids lourds de certains itinéraires. Ces restrictions éventuelles auraient lieu sur des routes locales, et seraient prises par les collectivités après concertation avec tous les acteurs.

Question N° 4 Deux carrefours plans giratoires sont prévus, l'un au niveau de la ZAC des petits carreaux, l'autre à l'arrivée sur le port. Si le raccordement vers l'Ouest à la partie aménagée de la ZAC et à la voirie du port me paraissent faire partie du projet, il subsiste dans vos plans vers l'Est des flèches, des tracés hypothétiques en pointillé, qui trop incertains ne me paraissent pas devoir faire partie du projet. Si l'on voulait réaliser le moment venu un lien utile parce que l'environnement aura évolué, ces aménagements devront faire l'objet de procédures adaptées et ne devraient pas pouvoir se rattacher à la présente DUP.

J'aimerais savoir si c'est bien comme cela que vous l'entendez, auquel cas dans la déclaration d'utilité publique, il conviendra bien d'enlever toute trace de ces indications pour limiter aux seuls travaux que vous allez faire au titre du présent projet.

Réponse question N° 4

Les études d'impact ont été réalisées sur la variante privilégiée intégrant un raccordement de la voie nouvelle sur la voirie du Port au niveau de la route du Moulin Bateau et sur la darse Sud au niveau du deuxième giratoire. Sachant que le projet n'aurait aucun sens sans ces raccordements, ils sont tous deux compris dans le périmètre de l'enquête publique.

Pour les voiries des zones d'activités, leur raccordement s'effectuera sur le premier carrefour giratoire. Le complément du schéma de voirie à initiative locale de la partie Est de la voie nouvelle n'est pas encore clairement défini (Cf. page 204 du dossier d'enquête). Il doit permettre un raccordement de la ZA de Sucy-Ouest et un éventuel raccordement à la route de Bonneuil si les collectivités le souhaitent. Ces voies peuvent être exclues du périmètre de l'enquête publique, ayant été détaillées uniquement à titre indicatif dans les cartes du dossier d'enquête publique, Leur réalisation fera le cas échéant l'objet de nouvelles procédures à définir en fonction du cadre réglementaire et à mener par les collectivités locales.

