

Desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

Enquête publique

Rapport

Bernard LUCAS, commissaire enquêteur,
président de la commission d'enquête

Manuel GUILLAMO, commissaire enquêteur

Yves LE PAUTREMAT, commissaire enquêteur

Commission d'enquête

Bernard LUCAS, Ingénieur en chef des travaux publics de l'État en retraite, président

Manuel GUILLAMO, Général en retraite

Yves LE PAUTREMAT, Cadre bancaire en retraite

Décision

Décision prise par M. le Premier vice-président du tribunal administratif de Melun

Date : 8 mars 2019

N° : E19000039 / 94

Autorité organisatrice

M. le Préfet du Val-de-Marne

Maître d'ouvrage

Porteur du projet : Direction régionale et interdépartementale de
l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
Direction des routes d'Île-de-France
Service de modernisation du réseau
21 - 23 rue Miollis
75732 Paris cedex 15
Siret : 130 012 354 00010
Chef de projet : Mourad OUMARI (01 40 61 81 85)

Maître d'ouvrage associé : SNCF Réseau
4 rue Ferrus
75014 Paris
Siret : 412 280 737 20375
Chef de projet : Bruno SERRE (01 70 69 65 50)

Date du rapport : 2 août 2019

SOMMAIRE

Sommaire	3
Glossaire	4
Rapport	5
1. Généralités	5
1.1. Préambule	5
1.2. Objet de l'enquête.....	6
1.3. Cadre juridique	6
1.4. Nature et caractéristiques du projet, plan, programme.....	6
1.5. Avis de l'autorité environnementale et du CNPN. Mémoires en réponse	10
1.6. Composition du dossier	11
2. Organisation et déroulement de l'enquête	12
2.1. Désignation du commissaire enquêteur.....	12
2.2. Modalités de l'enquête.....	12
2.3. Information effective du public	14
2.4. Incidents relevés au cours de l'enquête	15
2.5. Climat de l'enquête.....	15
2.6. Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres	15
2.7. Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse	15
2.8. Relation comptable des observations	15
3. Analyse des observations	16
3.1. Observations recueillies.....	16
3.2. Analyse par thème ou par déposant.....	22
3.3. Analyse générale.....	41
Annexes et pièces jointes	44

GLOSSAIRE

Ae : Autorité environnementale
Andain : Bande continue de fourrage laissée sur le sol après le passage d'une faucheuse
APPB : Arrêté préfectoral de protection du biotope
ARS : Agence régionale de santé
CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CNPN : Conseil national de la protection de la nature
COT : Convention d'occupation temporaire
Dalot : petit canal recouvert d'une dalle
DRIEE : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
DiRIF : Direction des routes d'Île-de-France
DMR : Département de modernisation des réseaux
DUP : Déclaration d'utilité publique
ERC : Eviter, réduire et compenser
MOA : Maître d'ouvrage
MOS : Mode d'occupation des sols
NGF : Nivellement général de la France
LIDAR : *Light Detection and Ranging*, Altimétrie laser aéroportée
OGE : Office de Génie Ecologique
ORE : Obligation réelle environnementale
PASSED : Plan d'action stratégique de l'État ou du département
PDUIF : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
Piézomètre : Instrument servant à mesurer la compressibilité des liquides
PHEC : Plus hautes eaux connues
PLU : Plan local d'urbanisme
SDRIF : Schéma directeur de la région Île-de-France
Trémie (au sens routier) : Tranchée d'accès à un passage inférieur ou à un tunnel permettant la transition entre la surface et une partie souterraine
TSCP : Transport collectif en site propre
TVB : Trame verte et bleue
SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SRCE : Schéma régional de cohérence écologique
UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature
VDO : Voie de desserte orientale
ZAC : Zone d'aménagement concerté
ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

RAPPORT

1. Généralités

1.1. Préambule

Le port de Bonneuil-sur-Marne constitue avec ceux de Limay et de Gennevilliers l'un des trois principaux sites d'implantation de l'établissement public à caractère industriel et commercial HAROPA - Ports de Paris. Il est situé dans la dernière boucle de la Marne avant sa confluence avec la Seine et se trouve au cœur de la zone sud-est francilien, à seulement 8 km de Paris. Deux darses constituent le port.

Il accueille un trafic de marchandises par voie d'eau qui s'élève à 1 200 000 tonnes / an, auquel s'ajoute un trafic de 6 000 conteneurs « équivalents vingt pieds » / an (1 EVP = 38,5 m³), et un trafic ferré qui s'élève à 275 000 tonnes / an. 150 entreprises sont déjà installées sur ce site de 186 hectares représentant une offre locative de 60 000 m² et 120 hectares de terrains. Les principaux secteurs d'activité couverts par ces entreprises sont le BTP, la métallurgie, l'environnement et les produits valorisables, la logistique et les conteneurs.

Le port de Bonneuil est desservi par quatre modes de transport :

- Fluvial : il accueille des convois poussés jusqu'à 2 500 tonnes, une ligne de transport régulière de transports de conteneurs Le Havre – Gennevilliers - Bonneuil-sur-Marne et une desserte assurée vers les ports d'Evry, Gennevilliers et celui de La Bourdonnais au centre de Paris. Un terminal fluvial de 11 350 m² accueille les conteneurs ;
- Fluvio-maritime : caboteurs jusqu'à 1 200 tonnes (ce mode de transport est effectué par un même navire en mer et sur un segment de fleuve) ;
- Ferroviaire : l'équipement ferroviaire comprend un faisceau de triage électrifié accessible aux trains complets de 850 m de long et 22 km de voies desservent la quasi-totalité des terrains. Un bâtiment logistique de 18 000 m² sur un terrain de 47 000 m² répond à une logistique postale fer / route par caisses mobiles ;
- Routier : sa desserte routière à partir des itinéraires autoroutiers A4, A6, A86, La Francilienne, est assurée par la RN 406 et la RN 19, puis la voirie départementale dans les centres villes de Sucy-en-Brie et de Bonneuil-sur-Marne. Le trafic journalier de desserte du port est de l'ordre de 2 500 à 3 000 poids lourds s'ajoutant aux déplacements des salariés de la zone portuaire (environ 2 000 emplois) et au trafic urbain local.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

Le développement de la desserte intermodale du port autonome (rail, route, voie navigable) passe par le prolongement de la RN 406. Ce projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) par l'arrêté préfectoral n°2014 / 3875 du 13 janvier 2014. En 2019, cet arrêté a été prorogé jusqu'au 13 janvier 2024.

1.2. Objet de l'enquête

L'enquête publique porte sur une demande d'autorisation environnementale en vue de la réalisation du projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la route nationale 406.

1.3. Cadre juridique

L'autorisation environnementale demandée est régie par les articles L181-1 et suivants du code de l'environnement. Elle vise à l'obtention :

- D'une autorisation au titre des articles L214-1 à L214-3 du code de l'environnement (Régimes d'autorisation ou de déclaration relatifs aux activités, installations et usage concernant les eaux superficielles ou souterraines) ;
- D'une dérogation, au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement, aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L411-1 dudit code (Conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales ou végétales et de leurs habitats).

L'enquête est régie par les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement.

1.4. Nature et caractéristiques du projet, plan, programme

Le présent projet vise à mieux desservir le Port de Bonneuil, qui souffre de son absence de liaison directe aux axes majeurs, et dont trafic poids lourds qu'il engendre passe par les centres des villes de Bonneuil-sur-Marne et de Sucy-en-Brie.

1.4.1. Principales caractéristiques de la zone d'étude et contraintes du projet

1.4.1.1. Caractéristiques de la zone

La zone d'étude se caractérise par :

- Un fort trafic de poids lourds lié aux activités du port ;
- La présence de zones inondables ;
- La présence d'espèces végétales et animales protégées.

1.4.1.2. Contraintes liées au projet

Des contraintes liées à la nature même du site influent fortement sur les conditions de réalisation du projet.

1.4.1.2.1. Contraintes techniques

Contraintes géotechniques

Les mesures géotechniques ont mis en évidence des sols de très faible portance, susceptibles de subir des tassements importants sur les zones en remblai. Des

conditions particulières doivent être appliqués sur les terrassements ou les fondations des ouvrages d'art (réalisation de remblais en plusieurs phases, fondations profondes sur les ouvrages...).

1.4.1.2.2. Contraintes environnementales

Contraintes hydrogéologiques :

Les prélèvements géotechniques ont fait apparaître la proximité de nappes souterraines, notamment dans l'espace situé entre le faisceau de voies SNCF et l'axe RD10–RD111. La présence d'eau à de faibles profondeurs conduit aussi à des dispositions particulières : dispositifs de drainage dans les zones en déblai, réalisation de cuvelages étanches sur les ouvrages enterrés le cas échéant...

Présence du ru des Marais le long de la zone d'activités des Petits Carreaux :

Le ru des Marais, large fossé bétonné, impose pour des raisons d'entretien, un certain éloignement du projet.

Présence de zones inondables

Une large partie du secteur, et notamment toute la partie située au nord de l'axe RD10/RD111 est placée en zone inondable avec des hauteurs de submersion allant jusqu'à 2 m. Ceci a donc des conséquences sur l'altimétrie du projet, qui sera essentiellement en remblais. La réalisation de remblais dans les zones inondables implique nécessairement de créer des zones de compensation à proximité, afin de maintenir le volume actuel d'expansion des crues. Ces zones sont complétées par des ouvrages de transparence hydraulique afin d'assurer un bon écoulement des crues de part et d'autre de la liaison créée.

Présence d'espèces protégées

Un inventaire de la faune et de la flore a mis en évidence la présence de zones d'habitat d'espèces animales ou d'espèces végétales protégées. Ceci implique des dispositions préventives et compensatoires : prise en compte dans la définition du tracé, compensation des espaces naturels impactés (dossier de dérogation à présenter au conseil national de la protection de la nature - CNPN).

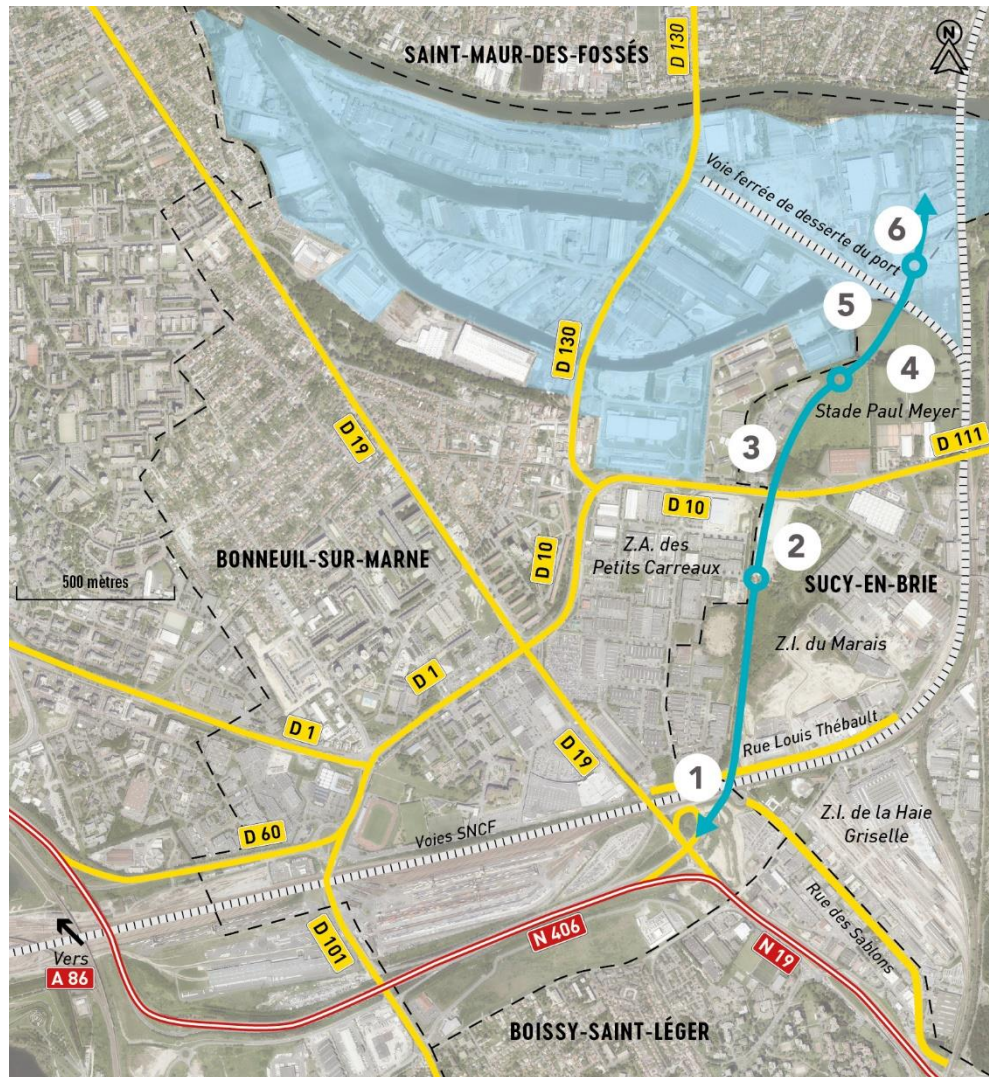
Insertion dans l'environnement

Compte tenu du fort contexte urbain, l'insertion du projet dans l'environnement doit être particulièrement soignée. Ceci s'applique au tracé général (emprises, terrassements, accompagnement paysager), mais aussi aux ouvrages d'art qui devront faire l'objet d'un traitement architectural adapté. Ceci est plus particulièrement vrai pour l'ouvrage de franchissement de l'axe RD10 / RD111 qui constitue un des principaux axes d'entrée sur les communes de Bonneuil-sur-Marne et de Sucy-en-Brie.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

1.4.2. Le plan des travaux

La future desserte aura une longueur de 2 km 300 et sera à 2 voies.



- 1 Passage sous les voies ferrées
- 2 Giratoire desservant les zones d'activités
- 3 Pont sur la RD 10 (sans échanges avec celle-ci)
- 4 Giratoire desservant la zone portuaire sud
- 5 Pont au-dessus de la voie ferrée du port
- 6 Giratoire desservant la zone portuaire nord

1.4.3. Calendrier prévisionnel des travaux

Les travaux débuteront par la réalisation du passage sous les voies ferrées au sud et s'étaleront sur environ 4 ans. Sous réserve de l'obtention des autorisations requises, la mise en service est envisagée en 2023.

1.4.4. Autorisations faisant l'objet de l'enquête

Le projet, déclaré d'utilité publique le 13 janvier 2014¹, nécessite deux autorisations préfectorales au titre du code de l'environnement, l'une au titre des activités, installations et usages concernant les eaux superficielles et souterraines, l'autre au titre de la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales ou végétales et de leurs habitats. Ce sont ces deux autorisations qui font l'objet de l'enquête.

En ce qui concerne les eaux superficielles et souterraines, le projet relève d'un régime d'autorisation pour trois raisons :

- La réalisation des ouvrages nécessitera des pompages dans la nappe dont le débit de pointe est estimé à 110 m³/h (seuil nécessitant une autorisation : 80 m³/h) ;
- Le rejet de ces eaux de pompage dans le réseau hydrographique de surface entraînera un flux d'azote total maximum de 188,2 kg/j, supérieur au seuil nécessitant une autorisation ;
- Le projet nécessite la construction de remblais dans le lit majeur de la Marne.

En ce qui concerne les espèces protégées et leurs habitats, les impacts du projet sont principalement les suivants :

Groupe	Nom	Impact	Nombre
Flore	Drave des murailles	Destruction directe	3 stations, surface < 20 m ²
Oiseaux	Petit gravelot	Destruction d'habitats	20 arbres favorables à la reproduction sur 2 ha et
	Chouette hulotte	Destruction d'habitats	
Chiroptères	Pipistrelle commune	Destruction d'habitats	0,5 ha d'habitat de chasse
	Pipistrelle de Kuhl	Destruction d'habitats	
Amphibiens	Crapaud calamite	Destruction d'habitats	0,1 ha d'habitat de reproduction et 0,5 ha d'habitat d'hibernation
Insectes	Grillon d'Italie	Destruction et dérangement d'individus en phase travaux, destruction d'habitats	0,8 ha
	Conocéphale gracieux		0,8 ha
	Mante religieuse		0,8 ha
	Oedipode turquoise		0,8 ha

Les incidences sur le régime des eaux font l'objet de mesures qui sont principalement la compensation, par le creusement de bassins, des volumes occupés

¹ Cette déclaration a été prorogée en 2019 jusqu'au 13 janvier 2024.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

par les remblais dans le lit majeur, et la création d'ouvrages hydrauliques permettant en cas de crue l'écoulement des eaux de part et d'autre de la route.

Les impacts sur les espèces protégées font l'objet de plusieurs mesures de réduction et de compensation. Elles consistent notamment en :

- Des précautions prises en phase travaux pour perturber le moins possible les espèces concernées ;
- La création d'un îlot de vieillissement en faveur des oiseaux et des chiroptères sur un terrain appartenant à Ports de Paris (convention de gestion de 50 ans avec cet établissement) ;
- Dans les emprises du maître d'ouvrage, la création ou l'amélioration, suivies de leur gestion ultérieure, d'un boisement, d'une haie favorable aux déplacements des oiseaux et des chiroptères, de bassins d'eau, d'habitats de vie du crapaud calamite et des insectes, d'abris ou de refuges pour la faune, d'une zone de compensation pour les insectes et le lézard des murailles.

1.5. Avis de l'autorité environnementale et du CNPN. Mémoires en réponse

Le projet a fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale et du conseil national de protection de la nature (CNPN), dans la cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique puis de l'instruction de la demande faisant l'objet de la présente enquête.

L'avis de l'autorité environnementale de 2012 avait principalement porté sur le dispositif de suivi de reconstitution d'habitats et de transferts d'espèces, la transparence hydraulique des ouvrages et le bruit. Il avait également abordé d'autres questions, notamment les modalités de prise en compte d'autres projets prévus à proximité, la qualité de l'air, le repérage des habitats favorables aux chiroptères et les compensations relatives à l'artificialisation des surfaces d'emprises du projet.

En réponse, le maître d'ouvrage s'était engagé à réaliser des compléments d'études sur certains points, et avait réfuté les autres observations. Il n'avait pas apporté de modifications substantielles au projet.

Dans l'actualisation de son avis réalisée en 2018, l'autorité environnementale avait principalement insisté sur les questions de bruit et de pollution de l'air, sur l'impact du projet sur les inondations, sur l'écoulement des eaux souterraines et sur les milieux boisés. Elle s'était également inquiétée de la gestion des espaces naturels appartenant à HAROPA - Ports de Paris et faisant partie des mesures compensatoires aux impacts sur la faune et la flore, ainsi que des affirmations du maître d'ouvrage relatives à l'absence de zones humides.

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage a indiqué les modifications apportées à son projet initial :

- Ajout de 4 ouvrages hydrauliques pour assurer l'évacuation des eaux vers l'aval en cas d'inondation ;

- Mesures envisagées pour rétablir l'écoulement de la nappe si celui-ci se trouvait perturbé par la construction de la trémie permettant le franchissement des voies ferrées ;
- Convention de gestion du boisement du Bec de Canard appartenant à HAROPA - Ports de Paris portée de 30 à 50 ans ;
- Zone de compensation supplémentaire ajoutée au sud du projet.

En ce qui concerne les zones humides, il a ajouté aux justifications précédemment données quant à leur absence (pas de coexistence en un même lieu de sols hydromorphes et d'espèces végétales caractéristiques de ces milieux) les résultats d'une étude montrant que la nappe souterraine n'atteignait pas le premier mètre de sol.

D'autres précisions sur des points secondaires sont également fournies.

Le conseil national de la protection de la nature a émis en décembre 2018 un avis défavorable au projet aux motifs de ses interrogations relatives à la transparence hydraulique des ouvrages et surtout de l'insuffisance de mesures compensatoires découlant des atteintes à la flore et à la faune, en particulier des espèces protégées.

Le maître d'ouvrage a répondu en détaillant les modifications apportées au projet initial (voir ci-avant) et le conseil a rendu un nouvel avis, favorable cette fois, sous la réserve *que les mesures éviter-réduire-compenser initiales et nouvelles soient effectivement mises en œuvre avec les moyens de gestion et de suivis conséquents.*

1.6. Composition du dossier

Le dossier mis à l'enquête est composé des pièces suivantes :

Erratum (21 mai 2019)

A Guide de lecture

B Pièces communes du dossier de demande d'autorisation unique

C Résumé non technique de l'étude d'impact

D Pièces justificatives à la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau¹

E Pièces justificatives à la demande de dérogation à la protection des habitats et espèces²

F Avis et mémoires en réponse

- Avis délibéré de l'autorité environnementale n° 2012-79
- Réponse à l'avis de l'autorité environnementale (mars 2013)
- Avis délibéré de l'autorité environnementale - actualisation de l'avis n° 2012-79 - n° 2018-53
- Mémoire en réponse à l'avis n° 2018-53 de l'autorité environnementale

¹ Nommé également : Dossier d'autorisation environnementale – volet eau.

² Nommé également : Dossier de demande de dérogation à la protection d'espèces au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

- Avis du conseil national pour la protection de la nature (CNPN) du 4 décembre 2018
- Mémoire en réponse à l'avis du CNPN (8 mars 2019)
- Avis du CNPN du 9 avril 2019

G Étude d'impact

H Annexes

- Notice explicative des modifications suite à la demande de compléments formulée par la DRIEE en juin 1978
- Autorisation de branchement sur le réseau d'eaux pluviales du Port autonome de paris
- Notice des compensations hydrauliques
- Notice assainissement
- Étude sur la qualité des eaux souterraines et superficielles
- Rapport sur les essais de pompage 2018
- Rapport sur la pollution des terres
- Déclaration des sondages réalisés
- Étude hydraulique 2012
- Emprises résiduelles à excaver pour les compensations hydrauliques (plan échelle 1 / 1000)
- Carte de déblais / remblais projet par rapport au TN (plan échelle 1 / 1000)
- Dossier projet - Caractéristiques techniques - Assainissement - Vue en plan section nord (plan échelle 1 / 500)

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par sa décision n° E19000039 / 94 du 8 mars 2019, M. le Premier vice-président du tribunal administratif de Melun a constitué la commission d'enquête composée de MM Bernard Lucas, président, Manuel Guillamo, membre et Yves Le Pautremat, membre.

2.2. Modalités de l'enquête

2.2.1. Réunions des membres de la commission

Le projet a été présenté aux membres de la commission d'enquête lors d'une réunion qui s'est tenue à DiRIF le 22 mars 2019, en présence de représentants de la préfecture du Val-de-Marne. Cette réunion a été suivie d'une visite sur le terrain le 2 avril 2019.

Les modalités d'organisation de l'enquête ont été discutées avec les membres de la commission lors d'une réunion en préfecture présidée par M. Christophe Legoux,

chef du bureau environnement et procédures d'utilité publique, le 10 avril 2019. Elles ont également fait l'objet d'échanges par téléphone ou par courriel.

Les autres réunions de tout ou partie des membres de la commission d'enquête sont les suivantes :

- 27 mars 2019 : réunion de travail de la commission (tous membres) ;
- 07 mai 2019 : réunion de travail de la commission (tous membres) ;
- 28 mai 2019 : rencontre du maire de Bonneuil-sur-Marne (Bernard Lucas) ;
- 28 mai 2019 : remise des registres dans les mairies des communes d'enquête (Manuel Guillamo) ;
- 13 juin 2019 : rencontre du président et du secrétaire de l'association Cap Bonneuil (Bernard Lucas, Yves Le Pautremat). Lors de cette rencontre, une réunion d'information ouverte à l'ensemble des adhérents de cette association avait été envisagée. Sa tenue nécessitait la présence de représentants du maître d'ouvrage pour y présenter le projet mis à l'enquête. Le maître d'ouvrage ayant fait savoir qu'il ne participerait pas à une telle réunion, il n'a pas été donné suite ;
- 24 juin 2019 : réunion de travail de la commission (tous membres) ;
- 05 juillet 2019 : réunion de travail de la commission (tous membres) ;
- 11 juillet 2019 : remise du procès-verbal de synthèse des observations au responsable du projet (Bernard Lucas).

2.2.2. Déroulement de l'enquête

Par son arrêté n° 2019/1284 du 25 avril 2019, le préfet du Val-de-Marne a décidé l'ouverture d'une enquête publique relative à la desserte du port de Bonneuil par la RN 406 sur les communes de Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger.

L'enquête s'est déroulée du 3 juin 2019 à 9h00 au 4 juillet 2019 à 17h00 pendant 32 jours consécutifs. Le siège de l'enquête était fixé à la préfecture du Val-de-Marne, les autres lieux d'enquête étant les mairies de Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger. Le public pouvait prendre connaissance du dossier d'enquête dans les différents lieux d'enquête, aux heures habituelles d'ouverture des services et, sous format numérique, sur un poste informatique dédié à la préfecture du Val-de-Marne, ou encore sur le site internet de la préfecture. Les observations et propositions pouvaient être consignées sur les registres d'enquête paraphés par le président ou les membres de la commission d'enquête et déposés dans les différents lieux d'enquête, transmises par courrier ou par courriel au siège de l'enquête, ou déposées sur un registre électronique.

Les permanences ont eu lieu, comme prescrit par l'arrêté préfectoral :

- À la direction des services techniques de la mairie de Bonneuil-sur-Marne :

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

- Le lundi 3 juin 2019 de 9h00 à 12h00 (commissaire enquêteur Bernard Lucas) ;
- Le jeudi 4 juillet 2019 de 14h00 à 17h00 (commissaire enquêteur Yves Le Pautremat) ;
- À la mairie de Bonneuil-sur Marne :
 - Le samedi 22 juin 2019 de 9h00 à 12h00 (commissaire enquêteur Manuel Guillamo) ;
- À la mairie de Sucy-en-Brie :
 - Le lundi 3 juin 2019 de 9h00 à 12h00 (commissaire enquêteur Manuel Guillamo) ;
 - Le samedi 29 juin 2019 de 9h00 à 12h00 (commissaire enquêteur Yves Le Pautremat) ;
 - Le jeudi 4 juillet 2019 de 14h00 à 17h00 (commissaire enquêteur Bernard Lucas) ;
- À la mairie de Boissy-Saint-Léger
 - Le mercredi 5 juin 2019 de 9h00 à 12h00 (commissaire enquêteur Yves Le Pautremat) ;
 - Le vendredi 14 juin 2019 de 14h00 à 17h00 (commissaire enquêteur Bernard Lucas) ;
 - Le jeudi 4 juillet 2019 de 14h00 à 17h00 (commissaire enquêteur Manuel Guillamo).

2.3. Information effective du public

L'information du public a été effectuée par les annonces parues dans deux journaux :

- *Le Parisien* le 13 mai 2019 ;
- *L'Humanité* le 13 mai 2019.

Ces annonces ont été renouvelées dans :

- *Le Parisien* le 5 juin 2019 ;
- *L'Humanité* le 5 juin 2019.

L'avis d'enquête publique a également été publié par affichage dans les locaux de la préfecture et mis en ligne sur son site internet. Il a été affiché sur les panneaux réservés à l'affichage administratif des communes d'enquête ainsi que sur les lieux concernés par le projet (10 emplacements répartis sur les communes de Bonneuil-sur-Marne et Créteil).

Le maître d'ouvrage a également diffusé aux mairies des communes concernées par l'enquête et à ses autres partenaires une plaquette de huit pages destinée à l'information du public.

2.4. Incidents relevés au cours de l'enquête

Aucun incident n'a été relevé au cours de l'enquête.

2.5. Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein.

Les permanences ont été peu fréquentées. En revanche, de nombreuses observations ont été déposées sur le registre électronique.

2.6. Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres

A la fin des trois dernières permanences qui se tenaient simultanément dans les trois communes d'enquête, chacun des membres de la commission a conservé puis clos le registre mis à la disposition du public dans la commune où il se trouvait. Le registre mis en place à la préfecture du Val-de-Marne a été clos dans les mêmes conditions. Le registre électronique a été clos dès la fin de l'enquête. Les registres sur support matériel ont été conservés par le président de la commission d'enquête en vue de leur remise *in fine* à l'autorité organisatrice.

2.7. Notification du procès-verbal des observations et mémoire en réponse

Le procès-verbal des observations écrites et orales a été établi à la date du 10 juillet 2019 puis remis et commenté au maître d'ouvrage le 11 juillet 2019 par le président de la commission. Les représentants du maître d'ouvrage à cette réunion étaient MM. Éric Vilbé, Daniel de Matteis, Mourad Oumari (DiRIF / SMR / DMRE). M. Daniel de Matteis a fait parvenir par courriel du 29 juillet 2019 au président de la commission le *mémoire du maître d'ouvrage en réponse aux observations du public*, daté du 25 juillet 2019. Ce document est joint au présent rapport.

2.8. Relation comptable des observations

Il a été recueilli 68 contributions. Le tableau ci-après précise les registres sur lesquels ces contributions ont été inscrites ou auxquels elles ont été annexées, ainsi que les moyens par lesquels elles ont été transmises :

Registre d'enquête	Nombre de contributions et mode de transmission			Totaux
	Inscription directe	Courrier	Courriel	
Registre électronique	51			51
Bonneuil-sur-Marne	1	4		5
Sucy-en-Brie	2	1		3
Boissy-Saint-Léger	1			1
Préfecture		7		7
Observation orale	1			1
Totaux	56	12		68

Sans les doubles comptes, c'est-à-dire en ne comptant qu'une fois les contributions transmises en utilisant plusieurs modes, le nombre total de contributions recueillies est de 62.

3. Analyse des observations

3.1. Observations recueillies

Les contributions recueillies se présentent dans une grande partie des cas comme un avis favorable ou défavorable au projet, les sujets abordés apparaissant comme autant d'arguments justificatifs.

Les observations exposées dans ces contributions laissent apparaître plusieurs thèmes dont certains sont récurrents. Elles sont présentées ci-après sous forme de grille d'analyse suivie au chapitre 3.2. d'un développement propre à chaque thème. Toutefois, certaines contributions ne se prêtent pas à cette forme d'analyse et sont présentées puis développées à part.

Les contributions sont référencées avec un numéro correspondant à l'ordre d'inscription ou d'insertion dans le registre dans lequel elles ont été déposées. La grille précise la commune indiquée par le contributeur et le sens de son avis.

Tableau des contributions recueillies

N°	Nom	Commune de résidence	Sens des observations			Thèmes							
			Défavorable	Favorable avec réserve ou recommandation	Favorable	Opposition à la création de nouvelles voies rapides	Usage du vélo	Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-M.	Développement du transport multimodal et de l'économie verte	Incidences sur les eaux superficielles et souterraines	Impacts sur les espèces protégées	Développement économique	Divers
<i>Registre électronique</i>													
RE1	Ungerer Philippe	Créteil	★			●	●						
RE2	Bruder	Bonneuil/M.			★			●					

N°	Nom	Commune de résidence	Sens des observations			Thèmes								
			Défavorable	Favorable avec réserve ou recommandation	Favorable	Opposition à la création de nouvelles voies rapides	Usage du vélo	Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-M.	Développement du transport multimodal et de l'économie verte	Incidences sur les eaux superficielles et souterraines	Impacts sur les espèces protégées	Développement économique	Divers	
RE3	Doucet	Noiseau	*			●	●							
RE4	Muller	Créteil	*			●	●							
Re5	Ghnassia	La Varenne		*			●	●						
RE6	Dupraz	Bonneuil/M.			*			●						
RE7	Pinard Marinette	Bonneuil/M.			*		●	●				●		
RE8	James	Bonneuil/M.			*			●	●					
RE9	B. Pradier	Bonneuil/M.			*			●	●					
RE10	Berthe	Bonneuil/M.			*			●						
RE11	Liechti Vincent	Bagnolet			*			●	●	●	●			
RE12	Vo	Bonneuil/M.			*			●						
RE13	Hypken	Bonneuil/M.			*			●						
RE14	Gardien				*			●						
RE15	Becue				*			●						
RE16	Briot				*			●						
RE17	Douhard				*			●						
RE18	Vo Patrick				*			●						
RE19	Schneider	Bonneuil/M.			*			●						
RE20	Brandily	Bonneuil/M.			*			●						
RE21	Balit	Bonneuil/M.			*			●						
RE22	Liechti Vincent				*			●	●	●	●			
RE23	Outtar	Bonneuil/M.			*			●						

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

N°	Nom	Commune de résidence	Sens des observations			Thèmes								
			Défavorable	Favorable avec réserve ou recommandation	Favorable	Opposition à la création de nouvelles voies rapides	Usage du vélo	Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-M.	Développement du transport multimodal et de l'économie verte	Incidences sur les eaux superficielles et souterraines	Impacts sur les espèces protégées	Développement économique	Divers	
RE24	Öztorun	Bonneuil/M.			*			●					●	
RE25	Lahmar	Bonneuil/M.			*			●						
RE26	Anglade Jocelyne	Sucy-en-Brie	*			●								
RE27	Paturey	Bonneuil/M.			*			●					●	
RE28	Vinot	Bonneuil/M.			*		●	●					●	
RE29	Vuillet Petite	Bonneuil/M.			*								●	
RE30	Poignet Nathalie	Bonneuil/M.			*			●						
RE31	Jais	Lucé (28)			*				●					
RE32	Mena	Bonneuil/M.			*			●						
RE33	Mahe Christiane	Créteil			*			●						
RE34	Le Floch Quentin	Bonneuil/M.			*			●				●	●	
RE35	Mekri				*			●						
RE36	Bouaziz	Bonneuil/M.			*			●					●	
RE37	Claude Grasland	Sucy-en-Brie	*			●								
RE38	Grasland Claude ¹	Sucy-en-Brie												
RE39	Anonyme ²							●						
RE40	Jollet JérémY	Bonneuil/M.			*			●						

¹ Même texte que la contribution précédente complété par des illustrations, le tout placé en pièce jointe.

² Seule une adresse mail était indiquée.

N°	Nom	Commune de résidence	Sens des observations			Thèmes								
			Défavorable	Favorable avec réserve ou recommandation	Favorable	Opposition à la création de nouvelles voies rapides	Usage du vélo	Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-M.	Développement du transport multimodal et de l'économie verte	Incidences sur les eaux superficielles et souterraines	Impacts sur les espèces protégées	Développement économique	Divers	
RE41	Rizzo	Bonneuil/M.						●						
RE42	Deve	Bonneuil/M.			*			●						
RE43	Association Nature et Société. Voir ci-après.													
RE44	Carreras	Bonneuil/M.			*			●						●
RE45	M. Boyer	Bonneuil/M.			*			●						
RE46	Stephanus	Bonneuil/M.			*			●						
RE47	Anonyme	Ormesson/M.			*			●					●	
RE48	Véronique Brillant	St-Maur-des-F.			*			●						
RE49	Anonyme ¹	Sucy-en-Brie								●				
RE50	Association R.E.N.A.R.D. Voir ci-après.													
Re51	Languedoc-Leguedey	Bonneuil/M.			*			●						
<i>Registre et courriers de Bonneuil-sur-Marne</i>														
BsM1	Schnieder				*			●					●	
BsM2	Valophis Habitat				*			●						
BsM3	MRB ²				*			●	●		●	●		
BsM4	SFB ³				*			●	●		●			

¹ Seule une adresse mail était indiquée.

² Matériaux Routiers de Bonneuil

³ Société Francilienne de Béton

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

N°	Nom	Commune de résidence	Sens des observations			Thèmes							
			Défavorable	Favorable avec réserve ou recommandation	Favorable	Opposition à la création de nouvelles voies rapides	Usage du vélo	Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-M.	Développement du transport multimodal et de l'économie verte	Incidences sur les eaux superficielles et souterraines	Impacts sur les espèces protégées	Développement économique	Divers
BsM5	Association R.E.N.A.R.D. Voir ci-après.												
	<i>Registre et courriers de Sucy-en-Brie</i>												
SeB1	Claude Grasland	Sucy-en-Brie											●
SeB2	SyMe Grasland-Desiot		*										●
SeB3	Mme la Maire de Sucy-en-Brie. Voir ci-après.												
	<i>Registre et courriers de Boissy-Saint-Léger</i>												
BSL1	Fouillade Jean-Pierre				*			●	●			●	●
	<i>Registre et courriers de la préfecture</i>												
Pr1	Carole Chmielewski	Lésigny (77)			*		●	●				●	
Pr2	MRB ¹	Créteil			*			●	●		●	●	
Pr3	SFB ²	Créteil			*			●	●		●		
Pr4	Haropa Ports de Paris							●	●		●	●	
Pr5	M. le Maire St Maur-des-Fossés. Voir ci-après.												
PR6	Association Nature et Société. Voir ci-après												
PR7	Association R.E.N.A.R.D. Voir ci-après.												

¹ Même lettre que celle référencée BsM3

² Même lettre que celle référencée BsM4

N°	Nom	Commune de résidence	Sens des observations			Thèmes							
			Défavorable	Favorable avec réserve ou recommandation	Favorable	Opposition à la création de nouvelles voies rapides	Usage du vélo	Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-M.	Développement du transport multimodal et de l'économie verte	Incidences sur les eaux superficielles et souterraines	Impacts sur les espèces protégées	Développement économique	Divers
<i>Observation reçue oralement</i>													
O1	Michel Prévot	Sucy-en-Brie			★								●

- Contribution déposée par l'association Nature et Société (RE43, PR6)
Cette contribution se présente sous la forme d'une note de 5 pages concluant à un avis défavorable.
- Contribution déposée par l'association R.E.N.A.R.D. (RE50, BsM5, PR7)
Cette contribution se présente sous la forme d'une lettre de 7 pages accompagnée de 7 pièces jointes. Elle se conclut par un avis strictement défavorable.
- Contribution de Mme la Maire de Sucy-en-Brie (SeB3)
Cette contribution se présente sous la forme d'une lettre exprimant un avis favorable avec certaines réserves.
- Contribution de M. le Maire de Saint-Maur-des-Fossés (PR5)
Cette contribution se présente sous la forme d'une lettre exprimant une réserve majeure et se concluant par *un avis défavorable à toute autorisation qui conduirait à une augmentation du trafic sur les voiries saint-mauriciennes via le pont de Bonneuil.*

3.2. Analyse par thème ou par déposant

3.2.1. Opposition à la création de nouvelles voies rapides

3.2.1.1. Observations à caractère général

Les personnes qui se sont exprimées sur ce thème considèrent que la création de voies rapides, en favorisant l'usage de la voiture et les transports routiers de marchandises, ne peuvent qu'augmenter les nuisances sonores et la pollution, sans pour autant résorber les encombrements. Elles évoquent les coupures urbaines créées par ces voies. Elles regrettent que rien ne soit prévu pour en limiter les nuisances sonores. Une personne préconise d'utiliser les emprises pour construire une ligne de transports en commun (Altival) et des pistes cyclables en lieu et place du projet mis à l'enquête.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

La pièce A-Guide de lecture indique que le projet consiste à raccorder le Port de Bonneuil et les zones d'activités voisines au réseau routier principal au moyen d'une nouvelle section de route nationale de 2 km environ, évitant au trafic en provenance ou à destination de celui-ci ou de celles-ci de traverser des zones urbaines denses. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 13 janvier 2014.

L'étude d'impact analyse les différents impacts du projet. En ce qui concerne la qualité de l'air, il apparaît que la pollution atmosphérique générée par le trafic automobile est, à l'horizon 2030, dans l'aire d'étude, supérieure de 7 à 8 % avec projet à ce qu'elle serait sans, ce qui est attribué à l'augmentation de l'activité sur le port et les zones d'activités desservies, au report de trafic extérieur à la zone d'étude sur les voies délestées et à des facteurs externes. En ce qui concerne les nuisances sonores, le projet n'affecte que peu de logements, situés à l'extrémité du projet, et qu'il est prévu de traiter par une isolation acoustique de façade. L'étude d'impact mentionne le projet de transport collectif en site propre Altival, présent dans la partie nord de la zone d'étude sans paraître interférer avec le projet mis à l'enquête. Elle indique que la nécessité de programmer des voies adaptées aux modes doux, prévue au PDUIF, ne s'applique pas au réseau magistral.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet précise que selon l'étude de trafic menée en 2018 le projet permettra de délester l'axe RD60 – RD10 – RD130 d'environ 4500 véhicules par jour dont 1000 poids lourds ce qui permettra de diminuer les nuisances dans Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie. Elle précise également que les nuisances sonores du projet n'affectent que cinq bâtiments d'habitation situés en bordure immédiate de la voie nouvelle, qui feront l'objet de protections acoustiques par isolation de façade.

Quant à la construction d'une ligne de transports en commun et de pistes cyclables en remplacement du projet mis à l'enquête, la personne responsable du projet indique qu'elle ne permettrait pas de répondre à l'un des objectifs du projet,

à savoir diminuer la circulation des poids lourds dans les quartiers d'habitat de Bonneuil-sur-Marne et de Sucy-en-Brie.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Il convient d'abord de souligner que ces observations sont sans rapport avec l'objet de l'enquête unique, qui porte sur les incidences et les impacts du projet, d'une part sur les eaux souterraines et superficielles, d'autre part sur les espèces floristiques et faunistiques protégées et leurs habitats. À ce titre, elles ne paraissent pas devoir être prises en compte.

Si elles avaient dû l'être, il serait apparu à la commission que le projet n'est pas d'une importance telle, rapporté au réseau des voies rapides d'Île-de-France, qu'il puisse influencer beaucoup sur les choix modaux concernant les déplacements individuels, que, pour les marchandises, il vise plutôt à favoriser le transport multimodal, alternative reconnue au transport tout routier, et qu'il ne paraît créer aucune coupure urbaine, étant prévu sur des terrains qui n'ont aucune fonction de mise en relation des secteurs urbains environnants. Le prolongement de la RN 406 ne paraît pas compromettre le futur TCSP Altival. Enfin, le projet présente des mesures d'isolation acoustique des bâtiments exposés au bruit.

Ces observations ne sont pas retenues.

3.2.1.2. Observations de M. Claude Grasland

M. Grasland reconnaît que le prolongement de la RN 406 vers le Port de Bonneuil est utile pour réduire le trafic qui traverse le centre-ville de Bonneuil-sur-Marne et la ville de Saint-Maur-des-Fossés. Mais il considère que le projet vise à terme la réalisation d'un ancien projet dénommé voie de desserte orientale (VDO) qui permettrait d'assurer une liaison entre la RN 406 et la RN 4 (actuellement RD 4) en passant par Sucy-en-Brie et Chennevières-sur-Marne. Il considère que cette voie générerait de nouveaux encombrements dans les traverses de Sucy-en-Brie, Ormesson et Chennevières-sur-Marne, d'autant que le réseau départemental offre des itinéraires intéressants pour les camions se dirigeant vers l'est. Il craint qu'un surcroît de trafic lourd n'achève de dégrader les deux ponts du RER à l'entrée de Sucy-en-Brie. Il préconise de revenir à la variante 1 du projet de sorte que le prolongement de la RN 406 ne desserve pas les zones industrielles de Sucy-en-Brie et de Bonneuil, mais seulement le port. Il préconise également d'interdire la circulation des poids lourds sur certaines parties du réseau départemental leur permettant de rejoindre la RN 4.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

Le dossier (Cf. Dossier commun et Étude d'impact) indique que la voie de desserte orientale est issue d'un ancien projet autoroutier reliant la RN 6 à Valenton à la RN 4 à Chennevières-sur-Marne, dont une première tranche entre la RN 6 et la RN 19 à Bonneuil-sur-Marne a été réalisée, cependant que la seconde tranche entre la RN 19 et la RN 4 n'a jamais fait l'objet d'un projet approuvé ni n'a été inscrite à un plan de financement. Si les premières études de la liaison entre la RN 406 et le

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

Port de Bonneuil prenaient en compte un prolongement vers la RN 4, cette option a été abandonnée et le projet a été conçu en vue de la seule desserte du port. La variante 1 assurait cette desserte sans échange intermédiaire mais elle était accompagnée d'un barreau à maîtrise d'ouvrage départemental assurant les dessertes locales, notamment celles des zones d'activité. La variante retenue l'a été parce qu'elle déchargeait mieux les voies locales mieux que ne le faisait la variante 1.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet précise que le projet ne porte pas sur la voie de desserte orientale.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Comme ci-avant, ces observations sont sans rapport avec l'objet de l'enquête et ne paraissent pas devoir être prises en compte.

Si elles avaient dû l'être, la commission aurait observé que rien dans la conception du projet ne paraît viser un objectif autre que la desserte du Port de Bonneuil et des zones d'activités proches. Si des projets d'infrastructure étaient portés par une autorité publique en vue de réutiliser les emprises sur lesquelles l'ancien projet de VDO avait été imaginé, que ces projets prennent la forme d'un boulevard urbain, d'un transport en commun en site propre, ou d'autre chose, leur réalisation nécessiterait une autre enquête publique. Enfin, la question des itinéraires empruntant les voies départementales utilisables par les poids lourds en vue de rejoindre la RN 4, La Francilienne ou l'autoroutes A4 est intéressante mais paraît indépendante du projet mis à l'enquête, lequel ne paraît ni favoriser ni défavoriser ces mouvements.

3.2.2. Usage du vélo

Les contributions sur ce thème sont de natures différentes, voire opposées. Une partie des contributeurs, qui sont également opposés à la création de nouvelles voies rapides (Cf. 3.2.1.1 ci-avant), jugent que la nouvelle voie rendra plus difficile la pratique du vélo par le trafic qu'elle induira et les coupures qu'elle occasionnera. Ils regrettent que rien ne soit prévu pour le développement des pistes cyclables, notamment en rive gauche de la Marne (trajet Bonneuil-sur-Marne – Sucy-en-Brie – Chennevières). À ce titre, le projet leur paraît en contradiction avec la loi sur l'air qui prévoit qu'à chaque nouvel aménagement de voirie soit associée une réalisation en faveur du vélo ou de la marche à pied, ou avec le plan climat environnement du Grand Paris Sud Est Avenir.

Une personne, sans être opposée au projet, souhaite que le projet n'induisse pas de trafic supplémentaire au passage de la Marne sur le pont de Bonneuil.

Une autre partie des contributeurs juge, au contraire des premiers, que le projet, en soulageant les voies existantes, favorisera la pratique du vélo.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

L'étude d'impact traite des modes actifs. Elle indique, en particulier :

- Que le conseil général du Val-de-Marne a adopté en 2002 un Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) qui affirme clairement sa volonté de donner au vélo une place significative dans le développement de la mobilité des Val-de-Marnais ;
- Que la ville de Sucy-en-Brie s'est engagée à favoriser l'usage du vélo dans la ville. En partenariat avec la région Île-de-France et le conseil général du Val-de-Marne, la ville réfléchit à de nouveaux projets d'itinéraires de pistes cyclables et des dispositifs de stationnement afin de rendre la pratique du vélo plus agréable dans la ville ;
- Qu'un réseau piéton et cyclable est présent sur la zone d'étude notamment le long de la RD 10 réaménagée dans le cadre du projet de transport en commun en site propre (TCSP) entre la gare RER de Sucy-Bonneuil et le carrefour Pompadour à Créteil où elle rejoint le Trans Val-de-Marne (TVM).

Elle précise également que les obligations du plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) relatives à la création de voies adaptées aux modes de déplacements doux ne concernent pas le réseau magistral dont les routes nationales font partie.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet indique que des traversées pour les piétons et les cycles seront prévues au droit du giratoire de desserte sud de la zone portuaire et du passage à niveau de la voie ferrée.

Elle indique également que le projet a pour vocation de délester le trafic, notamment celui des poids lourds, sur les routes départementales 60, 10 et 130 et ne servira pas de raccourci pour franchir la Marne.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Il apparaît d'abord, comme pour les thèmes précédents., que ces observations sont sans rapport avec l'objet de l'enquête et, à ce titre, ne paraissent pas devoir être prises en compte.

Si elles avaient dû l'être, il serait apparu à la commission que la création d'itinéraires cyclables relève d'autres maîtres d'ouvrage que celui du projet mis à l'enquête et que, compte tenu des actions menées ou prévues par ceux-ci, la réduction du trafic lourd sur les voies urbaines actuelles, telle qu'elle est attendue du projet, devrait plutôt favoriser l'usage du vélo. Pour ce qui est du risque d'induction de trafic sur le pont de Bonneuil en traversée de la Marne, l'étude de trafic montre que le trafic poids lourds n'augmente pas à ce point, bien que le trafic des véhicules légers augmente sensiblement.

En ce qui concerne la loi sur l'air, la démonstration que le projet ne la respecterait pas n'est pas étayée ; en particulier, l'obligation de mettre au point des itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines ne

s'applique pas aux voies rapides (article L228-2 du code de l'environnement) et le plan climat environnement du Grand Paris Sud Est Avenir n'est pas entré en vigueur.

Ces observations ne sont pas retenues.

3.2.3. Réduction des encombrements et des nuisances à Bonneuil-sur-Marne

Les nombreuses personnes qui se sont exprimées sur ce thème habitent généralement à Bonneuil (Cité Fabien, rue de l'Eglise). Elles sont très favorables à la desserte et soutiennent le projet. Elles considèrent que la création de voies rapides, en facilitant la circulation des véhicules et des transports routiers de marchandises, ne peuvent que faciliter le confort des riverains en réduisant les nuisances sonores et la pollution, et en augmentant la sécurité des usagers. Elles évoquent les embouteillages, la pollution atmosphérique avec les gaz d'échappement, la pollution visuelle, le bruit, l'insécurité et le non-respect du code de la route. Elles sont parfois impatientes et regrettent la lenteur de réalisation du projet.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

L'étude d'impact comprend une étude détaillée du trafic dans le secteur considéré. Cette étude montre qu'à la mise en service le trafic sur l'itinéraire actuel de desserte du port diminue d'environ 4 500 véhicules par jour, dont 700 à 1 100 poids lourds. Dix ans après la mise en service, le trafic poids lourds sur cet itinéraire reste équivalent à celui prévu à la mise en service.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet a jugé que ces observations n'appelaient pas de réponse de sa part, puisqu'elles sont favorables au projet.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Comme pour les thèmes précédents, ces observations sont sans rapport avec l'objet de l'enquête et ne paraissent pas devoir être prises en compte.

Si elles avaient dû l'être, elles n'auraient pas soulevé d'objection de la part de la commission d'enquête.

3.2.4. Développement du transport multimodal et de l'économie verte

Pour les personnes qui ont apporté leur contribution sur ce thème, la création d'une nouvelle voie routière permettra de répondre au développement du transport de marchandises par voie fluviale et par voie ferrée générés par les différentes entreprises installées sur le Port de Bonneuil. Ces deux moyens de transport sont considérés comme moins polluants et représentent un gain d'économie en termes d'énergies consommées. C'est la complémentarité des trois modes de transport qui est mise en avant et le développement de l'un ne doit pas et ne peut pas se faire aux dépens des deux autres. C'est en ce sens que la création de la desserte leur paraît nécessaire.

Par ailleurs, une personne fait la remarque que certaines activités d'entreprises du port relèvent de l'économie verte en particulier dans le

recyclage des déchets, de matériaux de construction, l'agro-alimentaire co-responsable. Ces déchets arrivent généralement par bateau, sont traités sur place et le produit de ces recyclages est réexpédié par l'un des trois modes de transport à disposition. Développer ces activités grâce au transport multimodal permet de renforcer le cercle vertueux du recyclage des déchets. C'est pour cette raison que cette personne conclut que « ce projet allie intelligence économique et écologique ».

HAROPA - Ports de Paris précise que les apports et les évacuations de matériaux pour la réalisation du projet se feront préférentiellement par la voie d'eau.

Les observations qui abordent ces thèmes dans leurs argumentaires débouchent toutes sur un avis favorable au projet.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

Dans l'étude d'impact il est précisé que dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, l'Etat s'est engagé à développer le transport multimodal des marchandises et que l'Île-de-France, première région économique de France, souhaite dynamiser les activités du Port de Bonneuil-sur-Marne dans le Val-de-Marne, en facilitant le transport routier et la voie d'eau. Pour cela le prolongement de la RN 406 est vital pour les activités portuaires.

Dans l'analyse de l'état initial faisant suite à la présentation générale du port de Bonneuil-sur-Marne, le transport fluvial, le transport ferré et la desserte routière ainsi que leurs différentes évolutions sont analysées.

Le port estime réaliste un objectif de doublement de son trafic fluvial et ferroviaire qui porterait de 1,5 tonnes à 3 millions de tonnes le volume de marchandises transportées. Cet objectif de doublement de l'activité s'explique aussi par la liaison directe de ses voies ferrées sur les voies de la Grande Ceinture et par l'absence d'interférences de son trafic de marchandises avec le trafic de voyageurs.

Le transport fluvial des marchandises provient des activités liées au B.T.P (70%). De même le port développe le transport fluvial des déchets recyclés sur place. Enfin dans le domaine de la logistique et du transport combiné l'activité du port est en forte progression.

Par ailleurs le port cherche à développer une intermodalité eau-eau ou eau-fer. Un axe de développement du trafic fluvial peut être trouvé dans l'approvisionnement de Paris en marchandises depuis que le plan local d'urbanisme (PLU) interdit qu'il soit livré par la route.

Quant à l'économie verte, à part l'existence d'entreprises de recyclage de déchets, rien de spécifique rien n'est spécifié dans le dossier.

Pour rappel selon le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), l'économie verte est une économie qui entraîne une amélioration du bien-être humain et de l'équité sociale, tout en réduisant de manière significative les risques environnementaux et la pénurie de ressources.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet n'a pas répondu à ces observations, favorables au projet.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Comme pour les thèmes précédents, ces observations sont sans rapport avec l'objet de l'enquête et ne paraissent pas devoir être prises en compte.

Si elles avaient dû l'être, elles n'auraient pas soulevé d'objection de la part de la commission d'enquête.

3.2.5. Incidences sur les eaux superficielles et souterraines

Hormis les associations écologistes (voir ci-après) qui ont abordé la question sous l'angle des zones humides, peu de personnes ont fait des observations sur ces questions.

Deux personnes (à moins qu'il ne s'agisse de la même – mêmes nom et prénom) jugent très positives les mesures prévues sur le plan hydraulique.

Une personne qui habite un quartier bas de Sucy-en-Brie à moins de 500 m en amont du projet s'interroge sur les conséquences d'un rehaussement de 4 cm du niveau des crues. Elle attire l'attention, outre les conséquences sur sa propre maison, sur les risques de pollution au cas où l'eau atteindrait le transformateur électrique du quartier, ou par refoulement des eaux d'égout.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

L'étude d'impact et, de manière plus complète, le volet eau du dossier rappellent les données d'inondabilité de la zone figurant au plan de prévention du risque inondation. Pour une grande partie de la zone d'étude, le risque de submersion lors des grandes crues atteint voire dépasse très localement 2 mètres. Ces pièces précisent que l'étude hydraulique réalisée en 2011 a conclu à un rehaussement du niveau des grandes crues de 4 cm en amont de la voie nouvelle, qu'ensuite la mise en place de 4 buses de section circulaire et de 0,60 m de diamètre est venue compléter le projet pour assurer la transparence hydraulique, l'impact étant finalement jugé non significatif. Dans son mémoire en réponse à l'avis n° 2018-53 de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage indique que les buses de 0,60 m seront remplacées par des dalots de section 0,60 m par 1,20 m pour servir également de crapauducs.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet précise que les compensations hydrauliques ajoutées au projet initial permettront d'éviter le rehaussement des eaux en cas de crue, tel qu'il avait été calculé lors de l'étude initiale qui ne prenait pas en compte ces mesures. Lesdites mesures consistent en l'excavation de surfaces en compensation des volumes occupés par les remblais et ouvrages, et en la création d'ouvrages facilitant l'écoulement des eaux de part et d'autre de voie nouvelle.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

La commission d'enquête a jugé que les mesures de transparence hydraulique qui ont été introduites postérieurement à l'étude ayant conclu au rehaussement de la

ligne d'eau de 4 cm lors d'une crue de type 1910 avaient supprimé cette incidence. En conséquence, elle n'a pas retenu l'observation.

3.2.6. Impacts sur les espèces protégées

Plusieurs personnes (6 après déduction des doubles comptes) portent un jugement positif sur les mesures prises en faveur de la flore et de la faune. HAROPA - Ports de Paris indique qu'il accueille sur son domaine public certaines mesures compensatoires liées au projet : gestion du boisement du Bec de Canard, corridor écologique entre le Bec de Canard et la RN 406 prolongée en cohérence avec le corridor de déplacement des oiseaux et des chiroptères mentionné dans le dossier.

Les deux associations environnementales qui se sont exprimées sont d'un avis opposé (voir ci-après).

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

Les mesures en faveur de la flore et de la faune sont décrites dans l'étude d'impact, dans le dossier de demande de dérogation à la protection d'espèces au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement et dans les mémoires en réponse aux avis de l'autorité environnementale et du CNPN. Elles sont résumées aux 1.4 et 1.5 du présent rapport.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable n'a pas répondu aux observations favorables au projet.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Les observations positives portées par les personnes mentionnées ci-avant ne soulèvent pas d'objection de la part de la commission d'enquête.

3.2.7. Développement économique

Les personnes qui se sont exprimées sur ce thème sont d'avis que le prolongement de la RN 406 aura un impact très positif d'un point de vue économique en favorisant la desserte routière des entreprises du port, en redynamisant le centre-ville et en permettant le développement d'un parc commercial situé sur l'avenue du bicentenaire.

Ce projet profitera à l'activité économique du port, à la population de Bonneuil-sur-Marne ainsi qu'aux salariés qui y viennent travailler.

La pérennité des emplois, la création d'emploi et le gain de temps sont mis en avant dans l'argumentaire de ces observations qui sont toutes favorables au projet et dont les auteurs sont résidents à Bonneuil.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

Dans l'analyse de l'état initial de l'environnement humain (voir l'étude d'impact), les zones d'activités de Bonneuil-sur-Marne sont décrites comme industrielles et commerciales. À Bonneuil-sur-Marne 58% des emplois (5 326 emplois) sont dans le domaine du commerce, des transports et des services et 11% dans le domaine de l'industrie (920 emplois) (respectivement 54% et 8% pour le département du Val-de-Marne). Cela est lié à la présence du port de Bonneuil-sur-Marne qui regroupe à la fois des fonctions logistiques et productives.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

Le projet longe et traverse des zones économiques d'importance. Par le carrefour nord il donne un accès direct au port de Bonneuil ainsi qu'un accès indirect à la zone d'activités du Petit Marais sur le secteur de Sucy-en-Brie Ouest, aménagée par la communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne. Le carrefour sud permet de desservir le parc d'activités des Petits Carreaux.

Le projet doit aider aux perspectives de développement économique du port par le doublement du trafic ferroviaire et fluvial. Par ailleurs la valorisation des terrains de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) peut permettre une extension de 4 à 5 km de longueur exploitable des quais afin de supprimer le passage à niveau actuel. Ceci peut aboutir à un doublement voire un triplement du trafic ferré. Le port de Bonneuil-sur-Marne qui compte environ 2 000 emplois, grâce au développement induit par le prolongement de la RN 406 pourrait créer ainsi 450 emplois.

Le parc des Petits Carreaux s'étend sur 50 ha où sont présentes 150 entreprises (commerces de gros, services aux entreprises, B.T.P, biens d'équipement) pour 3 000 emplois.

Les parcs d'activités de Sucy Ouest et du Petit Marais représente une superficie de 37 ha dont une réserve foncière aménageable de 22 ha. Ces parcs sont destinés à l'accueil d'activités industrielles, commerciales et de services.

Le projet permet d'assurer une desserte de ces deux zones économiques existantes et de créer de nouvelles attractivités et de redéployer les pôles économiques en présence.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet n'a pas répondu à ces observations, favorables au projet.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Comme pour les thèmes précédents, ces observations sont sans rapport avec l'objet de l'enquête et ne paraissent pas devoir être prises en compte.

Si elles avaient dû l'être, elles n'auraient pas soulevé d'objection de la part de la commission d'enquête.

3.2.8. Divers

Ce chapitre présente plusieurs observations non récurrentes.

Une personne demande que la traversée des villes déviées par le prolongement de la RN 406 soit interdite aux poids lourds.

Une personne, à laquelle le commissaire enquêteur avait rappelé au cours d'une permanence quel était l'objet de l'enquête, a regretté que l'étude de circulation qui, selon elle, représenterait 400 pages, soit hors sujet.

Une autre personne recommande que l'on veille à aménager les délaissés pour éviter l'installation d'occupants illégaux.

La personne qui a exprimé une observation orale souhaiterait que le projet soit prolongé jusqu'à la rue Olivier d'Ormesson à Sucy-en-Brie, au

carrefour de cette rue avec la rue Général Leclerc, afin de faciliter la circulation des poids lourds en direction de la RN 4 et de l'autoroute A4.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

Les études de trafic figurent dans l'étude d'impact et son résumé non technique qui ont été inclus au dossier d'enquête. Elles représentent quelques dizaines de pages.

Les différentes pièces du dossier fixent la limite nord du projet au raccordement à la rue du Moulin Bateau, sans prévoir un prolongement au-delà.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet ne s'est pas prononcée sur ces observations.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Ces observations ne sont pas en rapport avec l'objet de l'enquête et n'ont pas été retenues par la commission.

3.2.9. Contribution déposée par l'association Nature et Société

L'association Nature et Société considère que l'étude des impacts du projet aurait dû être réalisée en prenant en compte un programme incluant non seulement le projet lui-même mais également les voies de desserte des zones d'activités situées au sud de la RD 10, de part et d'autre du projet. Cette demande vise plus particulièrement la voie qui pourrait être raccordée au giratoire sud (voir 2 du plan page 8 du présent rapport) en vue de desservir la ou les zones d'activités situées à l'est du projet, sur la commune de Sucy-en-Brie. Elle considère en conséquence que les mesures compensatoires ne sont pas suffisamment développées puisque ne prenant pas en compte l'artificialisation supplémentaire due à ces voies de desserte.

L'association considère que le traitement des abords de la voie nouvelle par des plantations pour une surélévation des vols n'atteint pas les objectifs du SAGE Marne - Confluence concernant la consolidation de la trame verte et bleue.

Elle considère également que les compensations relatives aux zones humides seraient peut-être suffisantes à l'échelle du projet mais ne le sont pas à celle du programme qui aurait dû être pris en compte.

Elle considère enfin que les mesures de réduction et de compensation des impacts sur les espèces protégées sont insuffisantes pour les raisons suivantes :

- Les mesures décrites ne prennent pas en compte la réalisation des voies de desserte des zones d'activités qui impacteront non seulement certaines des espèces concernées mais également les mesures compensatoires correspondantes ;*
- La création d'un îlot de sénescence au Bec de Canard pour accueillir les espèces d'oiseaux et de chiroptères impactées par le projet ne lui paraît pas une mesure de compensation réelle, ledit îlot existant déjà et les mesures le concernant se limitant à sa gestion. Elle juge la mesure non opérante en termes de conservation en citant*

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

le cas de la tourterelle des bois qui, nicheuse dans la ZI des Marias, ne s'est pas installée au Bec de canard et dont on ne voit pas pourquoi elle le ferait du seul fait de la destruction de son milieu.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

L'étude des impacts a été faite à l'échelle du projet. Dans ses avis de 2012 et de 2018, l'autorité environnementale avait demandé que soient pris en compte non seulement le projet lui-même mais aussi d'autres opérations qui lui paraissaient fonctionnellement liées, notamment les projets de zones d'activité situées à l'est du projet et leurs voies de raccordement au giratoire sud. Le maître d'ouvrage a répondu (Cf. pièce F - Avis et mémoires en réponse) en indiquant que le giratoire sud avait été prévu pour desservir la zone des Petits Carreaux à l'ouest de la voie nouvelle, que la voie de raccordement à cette zone, qui comprend notamment un ouvrage de franchissement du ru des Marais, a été intégrée à l'étude d'impact, mais que la ou les voies se raccordant au même giratoire côté est n'avaient fait l'objet d'aucune planification ni étude et ne pouvaient être prises en compte.

Le dossier de demande de dérogation à la protection d'espèces au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement (pièce E du dossier d'enquête) comprend plusieurs cartes de la trame verte et bleue sans les commenter particulièrement. Il prévoit une mesure de compensation *Création d'un corridor de déplacement entre les habitats de reproduction et d'alimentation des oiseaux et des chiroptères*. Cette mesure consiste en la création d'un alignement d'arbres présentant une canopée suffisamment haute pour éloigner la faune de la circulation routière, sur 300 mètres au moins le long de la voie nouvelle et en bordure des sites de compensation hydraulique, au nord de la RD 10.

La mesure de compensation *Gestion du boisement du Bec de Canard en faveur des oiseaux et des chiroptères* est décrite dans l'étude d'impact et, avec des précisions supplémentaires, dans la pièce E mentionnée ci-avant. Elle consiste à compenser la destruction d'habitats de reproduction de la chouette hulotte, du petit gravelot et des chiroptères par la création d'un îlot de vieillissement de 3 ha qui serait peuplé à terme de plus de 100 arbres cavitaires. La gestion du site, faisant l'objet d'une convention avec Ports de Paris pour une durée initialement prévue de 30 ans puis portée à 50 ans, consisterait en le ramassage des déchets, l'arrachage des espèces invasives, le fauchage de la friche attenante et le suivi écologique des oiseaux et chiroptères. La probabilité de réussite est estimée à 90 % en ce qui concerne l'installation des chiroptères et 80 % celle des oiseaux. Le CNPN avait jugé, dans son premier avis, que cette mesure ne présentait pas de plus-value. Le maître d'ouvrage avait répondu que le boisement n'était pas entretenu, sujet à de l'occupation illégale, que de nombreux déchets s'y accumulaient, que des espèces invasives y étaient présentes, que la mise en place de cette mesure devait rendre le boisement favorable à la faune et enfin qu'il proposait en complément de faire évoluer les fourrés le long de l'actuelle RN 406, au sud du projet, vers un boisement de qualité.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet indique que la voie d'accès à la ZAC des Petits Carreaux a bien été prise en compte dans l'impact du projet cependant que le raccordement à l'est ne sera pas réalisé dans le cadre du projet.

Elle indique que sur les 6,37 ha d'habitats naturels impactés par le projet, 2,4 ha seront rétablis en milieux naturels et humides en faveur du crapaud calamite, des insectes protégés, du lézard des murailles et, dans une moindre mesure, de la bergeronnette des ruisseaux et du petit gravelot. Couplés avec un crapauduc et une haie d'arbres de 400 m de long en faveur des oiseaux, ils contribueront à la continuité de la trame verte et bleue.

Elle précise que les mesures de réduction et de compensation des impacts ne sont pas situées sur les emprises du projet.

Elle précise que la mesure de compensation située au Bec de Canard permettra d'empêcher durablement l'urbanisation du boisement et, par divers moyens (élimination des déchets qui s'y accumulent, traitement des espèces invasives, suivi écologique...), de le rendre favorable à la faune, notamment aux oiseaux, pour une durée de 50 ans. Elle ajoute que, après l'avis du CNPN, une nouvelle mesure compensatoire a été ajoutée dans la partie sud du projet : amélioration d'un boisement le long de l'actuelle RN 406 en faveur des chiroptères et de l'avifaune des milieux boisés (2 ha) et gestion d'un milieu ouvert en faveur des insectes protégés de ce type de milieux et du lézard des murailles (1,5 ha)

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

En ce qui concerne la prise en compte d'un programme plus vaste que le seul projet mis à l'enquête, la commission s'est demandé si la question ne relevait pas de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet plutôt que de la présente demande d'autorisation environnementale. Quoiqu'il en soit, elle a observé que le carrefour giratoire intermédiaire avait été positionné de manière à desservir la zone d'activités des Petits Carreaux à l'ouest du projet, via l'avenue des Orangers. Le court barreau de raccordement entre le carrefour giratoire et cette avenue fait partie du projet et l'étude des impacts en tient compte. À l'est, les zones U inscrites au PLU de Sucy-en-Brie ne seront pas nécessairement raccordées à ce carrefour, d'autres accès étant possibles. Il appartiendra, le cas échéant, aux futurs maîtres d'ouvrages des opérations qui pourraient être envisagées dans ce secteur de rechercher la meilleure façon de desservir leurs projets en tenant compte des impacts sur les milieux naturels. La commission a donc considéré que le lien fonctionnel entre le projet mis à l'enquête et ces éventuelles futures opérations n'était pas établi, que la notion de programme ne s'appliquait pas en l'occurrence et que l'on ne pouvait considérer l'étude des impacts du projet et les mesures de réduction et de compensation des atteintes à la faune et à la flore comme insuffisantes du seul fait qu'elles n'aient pas été étudiées à l'échelle d'un programme incluant le devenir des zones à l'est du projet.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

En ce qui concerne la trame verte et bleue, l'observation rejoint celle faite par l'association R.E.N.A.R.D. (voir ci-après). Il convient de se reporter au 3.2.10. *Appréciation de la commission d'enquête* ci-après.

En ce qui concerne la création d'un îlot de sénescence au Bec de Canard, la commission a jugé les mesures de gestion du site consistantes et de nature à favoriser effectivement l'installation des espèces concernées et l'accroissement de leur population. Au demeurant, cette mesure est complétée par une amélioration d'un boisement et d'une friche au sud du projet le long de l'actuelle RN 406 assortie d'une gestion en faveur des espèces patrimoniales (Cf. mémoire en réponse à l'avis du CNPN).

La commission n'a pas retenu les observation de l'association Nature et Société.

3.2.10. Contribution déposée par l'association R.E.N.A.R.D.

Dans l'introduction à sa contribution, l'association R.E.N.A.R.D. mentionne quelques erreurs, incohérences ou encore la présence d'informations obsolètes dans les pièces du dossier, qu'elle juge donc très difficile à comprendre.

Dans son préambule, elle regrette l'absence d'indication du niveau de bruit en ville et pour les riverains de la voie desservant actuellement le port, alors que la réduction de cette nuisance est un des objectifs du projet. Elle conteste l'approche des incidences de la voie nouvelle sur le niveau de bruit auquel seront soumis les riverains de la voie nouvelle.

Elle juge que le bilan du projet figurant à l'étude d'impact (avantages induits, émissions de gaz à effet de serre, consommations énergétiques et coûts collectifs des pollutions) est négatif et que cela devrait conduire à refuser le projet.

Elle juge sous-évaluées les pertes d'habitat pour le crapaud calamite (habitat de reproduction 0,1 ha, habitat d'hibernation 0,5 ha) et insuffisantes les mesures compensatoires.

Elle s'attache à montrer que le projet ne serait pas compatible avec le SDRIF ni avec le SAGE Marne-Confluence, en s'appuyant notamment sur les considérations suivantes :

- Le projet ignore une continuité écologique figurant au SDRIF qui traverse la zone d'activité des Petits Carreaux, les terrains d'emprise du projet et la voie ferrée ;*
- La carte de destination générale des sols du SDRIF aurait prévu l'accès au Port de Bonneuil par la voie centrale de la ZAC des Petits Carreaux, désignée à ce document comme Itinéraire à requalifier ;*
- Le projet ne comporte aucune mesure en faveur de la renaturation du ru des Marais et du ru de la Chère Année, ni de la préservation des éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques.*

Elle considère que la ZAC des Petits Carreaux est illégale et trop ancienne pour permettre de poursuivre l'urbanisation des marais de Sucy.

Elle considère que le PLU de Sucy-en-Brie est lui aussi illégal, du fait qu'il n'a pas été mis en compatibilité avec le SDRIF et qu'il prévoit le développement de zones d'activités non prévues à ce document stratégique.

Elle s'inquiète de la pollution des terrains d'assiette du projet, que les écoulements colorés observés dans le ru des Marais font craindre.

Elle regrette, que le maître d'ouvrage n'ait pas prévu de mettre en place une zone humide en accompagnement du projet, comme l'aurait recommandé la DRIEE dans un avis du 18 juin 2018, qui au demeurant ne figure pas au dossier.

Elle note que l'avis du SAGE Marne Confluence manque dans le dossier sur l'eau et s'étonne de n'avoir pas eu accès aux rapport et conclusions de la récente enquête parcellaire relative au projet.

L'association R.E.N.A.R.D. conclut que le projet est incompatible avec le SDRIF, que les documents d'urbanisme locaux sont obsolètes et illégaux, et émet un avis strictement défavorable au projet.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

L'étude d'impact traite la question des nuisances sonores à proximité du projet. Elle décrit l'ambiance sonore avant réalisation du projet, précise les objectifs acoustiques qui en découlent, constate que 4 habitations et 1 immeuble de bureau seront à protéger et qu'ils le seront par isolation de façade, étant trop proche des voies pour qu'un écran acoustique soit envisageable. Elle présente également les gains et les pertes acoustiques sur les voies urbaines du secteur à deux horizons, 2020 et 2030. À l'horizon 2030, ces gains ou pertes sont tous dans une fourchette de - 0,4 décibels (aggravation du bruit) à + 1,7 décibels (réduction du bruit).

Elle présente une évaluation aux horizons 2020 et 2030, avec ou sans projet, des émissions de gaz à effet de serre, des consommations énergétiques et des coûts collectifs des pollutions. En 2030, ces émissions, consommations et coûts sont supérieurs de quelque 7 % avec projet à ce qu'ils seraient sans projet.

Concernant le crapaud calamite, le dossier de demande de dérogation à la protection d'espèces au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement (pièce E du dossier d'enquête) indique comment les prospections visant à repérer les individus et les habitats de l'espèce ont été conduites, précise les habitats favorables qui ont été identifiés, en fournit une cartographie en distinguant habitats d'hibernation et de reproduction, indique les impacts pressentis et les pertes de surface d'habitats correspondantes (celles indiquées et mises en cause par l'association), et présente les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour cette espèce. La mesure compensatoire *Création d'habitats favorables au Crapaud Calamite et aux insectes* représente 2 ha. Une carte permettant de localiser les habitats qui seront ainsi créés est fournie.

L'étude d'impact, dans sa partie analyse de l'état initial, indique comment le projet était prévu dans le SDRIF de 1994, le projet de 2008, le porter à la

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

connaissance de l'État en 2011 et le projet de SDRIF 2013. Le SAGE Marne Confluence approuvé le 2 janvier 2018 est également évoqué dans cette partie. Dans sa partie *Analyse et compatibilité du projet au regard des documents d'urbanisme et d'orientations*, elle indique, sans explication particulière, que le projet est compatible avec le SDRIF. Elle mentionne également le SAGE, en précisant que le projet en intègre les objectifs et prévoit des aménagements pour les respecter.

Le volet Eau (pièce D du dossier) indique que les lits mineurs des cours d'eau ne seront pas touchés, les franchissements se faisant par des ouvrages sans radiers. L'annexe 1 précise qu'une bretelle a été modifiée pour respecter la distance - 10 mètres plus la moitié du lit mineur - entre le ru des Marais et le projet routier.

L'étude d'impact analyse le risque de pollution des sols, indique que quatre sites pollués et six sites industriels potentiellement pollués sont présents sur le site, que les diagnostics de pollution réalisés ont révélé la présence de polluants dans les sols, et que la réalisation du projet devra prendre en compte les recommandations de la circulaire du 8 février 2007 des ministères de la santé, de l'écologie et du développement durable, de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer relative aux sites et sols pollués portant sur les modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués. Elle précise que, s'il s'en rencontre, les terres polluées seront évacuées vers des centres adaptées ou confinées et, de manière générale, que les mesures adaptées seront prises, la réalisation du projet ayant de ce fait des effets positifs.

L'avis de la DRIEE en date du 13 juin 2018 est reproduit à l'annexe 1 *Note explicative des modifications suite à la demande de compléments formulée par la DRIEE le 13 juin 2018*. Cette note décrit les investigations complémentaires (relevés piézométriques) réalisées dans la zone humide pré-identifiée par le SAGE. Ces investigations montrent qu'il ne peut y avoir d'engorgement récurrent d'eau et conduisent le maître d'ouvrage à conclure à l'absence de zone humide dans l'emprise du projet.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet indique que certaines des erreurs dont fait mention l'association n'en sont qu'en apparence et seraient plutôt liées à la chronologie de l'établissement des différentes pièces du dossier et de leurs mises à jour.

Elle répond ensuite à plusieurs observations :

- Continuité écologique figurant au SDRIF : il s'agit d'une coulée verte non identifiée au schéma régional des continuités écologiques (SRCE) et non d'une continuité écologique. Elle vise à la mise en place de circulations douces associée à une vocation écologique. Le maître d'ouvrage a prévu des traversées pour les piétons et les cycles au droit du giratoire de desserte sud de la zone portuaire afin d'assurer la continuité des déplacements en provenance de la gare de Sucy-Bonneuil. Sur le plan écologique, la haie d'arbres à planter le long de la voie nouvelle fera la liaison avec le boisement du Bec de Canard ;

- Pertes d’habitats pour le crapaud calamite : après avoir rappelé les modalités d’étude de cette question, la personne responsable indique que la majorité des zones localisées sont situées à l’est du projet et non sur la desserte, ce qui explique les chiffres avancés, et rappelle qu’elle propose 2 ha de compensations en faveur des amphibiens pour 0,6 ha impactés ;
- Emprise totale du projet : la personne responsable précise qu’elle est de 11,52 ha et non de 25 ha ;
- Avis du SAGE Marne Confluence : la personne responsable indique qu’elle l’a reçu hors délai, mais en a néanmoins tenu compte dans les réponses apportées à l’autorité environnementale et au CNPN ;
- Renaturation des rus des Marais et de la Chère Année : la personne responsable indique que le SDRIF comme le SAGE Marne Confluence prescrive seulement que le projet permette cette renaturation, ce qui est assuré par diverses dispositions figurant au projet (marge de recul par rapport au lit mineur, ouvrages de franchissement des rus ne modifiant pas le lit mineur et sa pente naturelle) ;
- Zone humide : la personne responsable rappelle les investigations réalisées en vue de rechercher une ou des zones humides, précise que ces investigations lui permettent d’affirmer que la zone n’est pas une zone humide mais que, néanmoins, elle propose de mettre en place ponctuellement, dans les zones de compensations hydrauliques, un mélange de sables et graviers permettant la rétention d’eau une partie de l’année et créant ainsi un milieu de type humide.

En revanche, la personne responsable du projet estime ne pas devoir apporter de réponse sur certaines observations qui relèvent d’autres maîtres d’ouvrage ou qui ne font pas partie de l’objet de l’enquête :

- ZAC des Petits Carreaux ;
- Pollution de la zone ;
- PLU de Sucy-en-Brie ;
- Enquête parcellaire.

↳ *Appréciation de la commission d’enquête*

La commission a constaté que plusieurs observations présentées par l’association étaient sans rapport avec l’objet de l’enquête. Elle a écarté, à ce titre, les observations se rapportant aux sujets suivants :

- Niveaux de bruit pour les riverains de la voie nouvelle et des voies existantes ;
- Bilans du projet ;
- Desserte du port par la voie centrale de la zone d’activité des Petits Carreaux ;
- Enquête parcellaire sur le projet.

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

En ce qui concerne les pertes d'habitat du crapaud calamite, la preuve n'a pas été apportée qu'elles soient sous-estimées et, en tout état de cause, elles paraissent convenablement compensées au point de vue quantitatif.

En ce qui concerne la continuité écologique prévue au SDRIF, il apparaît qu'une liaison verte traversant le projet en direction du Bec de Canard est effectivement inscrite au SDRIF. Au croisement de cette liaison avec le projet, il est prévu, d'une part un alignement d'arbres favorable aux déplacements des oiseaux et des chiroptères, d'autre part des ouvrages hydrauliques servant en même temps de passages à batraciens. La continuité de la circulations des piétons et des cycles est également prévue. La commission a considéré que, dans ces conditions, le projet ne pouvait être jugé comme non compatible avec le SDRIF ou le SAGE Marne Confluence.

En ce qui concerne la pollution éventuelle des sols, il est apparu à la commission que le maître d'ouvrage en avait pris en compte la potentialité et prévu, en fonction de ce qui sera découvert avant ou pendant les travaux, les mesures convenables. En ce sens, la situation ne peut être que meilleure après les travaux qu'avant.

Les mesures prises à l'égard des cours d'eau paraissent préserver les possibilités de renaturation de ceux-ci.

En ce qui concerne la création d'une zone humide en accompagnement du projet, le maître d'ouvrage a effectué des investigations suffisamment importantes pour montrer que les terrains d'emprise ne comportaient pas de zone humide au sens légal et réglementaire. Le projet comporte néanmoins, au sein des zones de compensation hydraulique, la création de petits secteurs susceptibles de rester en eau une partie de l'année.

La commission n'a pas retenu les observations faites par l'association R.E.N.A.R.D.

3.2.11. Contribution de Mme la Maire de Sucy-en-Brie

Madame la Maire de Sucy-en-Brie est favorable au projet qui facilitera la desserte et l'attractivité économique du Port de Bonneuil et de secteurs d'activités importants comme la ZAC des Petits Carreaux, l'Eco-parc, la rue de Scierie ou Les Portes de Sucy, tout en évitant aux poids lourds l'emprunt des routes traversant Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie et en améliorant en conséquence les conditions de circulation dans les centres-villes de ces communes. Elle demande néanmoins que :

- Une attention particulière soit portée à l'intégration paysagère des ouvrages de génie civil dont la plupart sont situés en entrée de ville ;*
- Le traitement de la future voie permette de limiter son impact notamment en matière de nuisances sonores ;*
- L'impact des travaux sur les flux de circulation fasse l'objet d'une vigilance accrue.*

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

L'étude d'impact présente une analyse du paysage qui décrit les ouvertures visuelles à prendre en compte en direction de Sucy-en-Brie, notamment suivant l'axe créé par les RD 10 et 111, ainsi que les points de repère proches ou lointains à prendre en considération. Elle reconnaît l'importance des ouvrages de franchissement dans le cadrage des vues, notamment dans l'axe est – ouest, et expose les préconisations paysagères permettant d'intégrer l'infrastructure dans le paysage.

Sur la question des nuisances sonores, il convient de se reporter au 3.2.10. Éléments du dossier d'enquête 1^{er} alinéa du présent rapport.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet précise que les études architecturales des ouvrages franchissant la RD10 et la voie ferrée sont en cours, qu'elles permettront d'assurer la qualité paysagère et l'intégration dans l'environnement des ouvrages et qu'elles seront présentées à la mairie de Sucy-en-Brie en 2020.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Les demandes de la maire de Sucy-en-Brie trouvent en partie leurs réponses dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête et paraissent prise en compte par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration du projet détaillé. Toutefois elles sont apparues à la commission comme ne ressortissant pas à l'objet de l'enquête environnementale. Elles n'ont pas été retenues.

3.2.12. Contribution de M. le Maire de Saint-Maur-des-Fossés

Bien que l'aménagement de la nouvelle desserte routière ne soit pas réalisé sur son territoire, Monsieur le Maire de Saint-Maur-des-Fossés a voulu émettre un avis dans le cadre de l'enquête publique du fait que les impacts environnementaux de cette voie pourraient concerner la population de sa commune. Il indique également que le projet ampute le stade dont sa commune est propriétaire sur le territoire de Sucy-en-Brie.

Après avoir rappelé plusieurs vœux, avis et demandes exposés par les représentants de Saint-Maur-des-Fossés depuis 2011, il formule une réserve majeure fondée sur le constat d'un impact important sur le trafic dans sa commune.

L'étude de trafic figurant dans l'étude d'impact montre que, à Saint-Maur-des-Fossés, sur l'avenue de l'Alma qui se situe dans le prolongement de l'itinéraire de desserte du port après le franchissement de la Marne par le pont de Bonneuil, le trafic des poids lourds est le même actuellement, à la mise en service du projet et 10 ans après sa mise en service alors que le trafic tous véhicules passe de 15900 véhicules par jour actuellement à 17600 à la mise en service et à 22600 dix ans plus tard.

Il juge cet impact circulatorie non acceptable et demande :

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

- *Comment se fait-il que le trafic des poids lourds soit stable dans le temps alors que celui des autres véhicules augmente et, à l'inverse pourquoi ce trafic ne diminue pas à la mise en service du projet ?*
- *Quelle serait l'augmentation du trafic au même point si le projet n'était pas réalisé ?*
- *Pourquoi aucune mesure n'est-elle présentée par l'État pour éviter cette augmentation de trafic ?*

Il exprime une autre inquiétude. En se raccordant à la rue du Moulin Bateau, dans le Port de Bonneuil, le projet génère un flux de véhicules sur la partie de cette rue qui longe la Marne. Il demande si le bruit et la pollution de l'air générés par ce nouveau trafic ont été estimés quant à leurs incidences sur les habitants du quartier situé de l'autre côté de la Marne. Il demande également comment sera géré le trafic supplémentaire au carrefour de la rue du Moulin Bateau et de la RD 130 et regrette de n'avoir pas été associé par le département du Val-de-Marne à une réflexion sur le sujet.

Il émet un avis défavorable et attend de l'État qu'il propose des solutions pour éviter cette augmentation de trafic sur la voirie de sa commune et en lisière de celle-ci.

↳ *Éléments du dossier d'enquête*

Le résumé non technique de l'étude d'impact (pièce C du dossier) daté de février 2019 présente les résultats de la mise à jour de l'étude de circulation initiale, qui avait été réalisée en 2011, cette mise à jour s'appuyant de nouveaux comptages réalisés en 2017. Les trafics attendus sur la RD 130 à l'entrée sud de Saint-Maur-des-Fossés sont ceux indiqués dans la contribution du maire de cette commune.

Cette étude compare également les trafics à l'heure de pointe du matin, à l'horizon 2022, selon que le projet est réalisé ou non. Avec le projet réalisé, la partie de la rue du Moulin Bateau parallèle à la Marne recevrait 120 véhicules supplémentaires. L'étude de la qualité de l'air figurant à l'étude d'impact montre que sur une partie du quai de Bonneuil la concentration de certains polluants comme le dioxyde d'azote excède déjà la valeur fixée pour atteindre l'objectif de qualité, que la situation ne semble pas s'aggraver significativement dans l'avenir, que le projet soit réalisé ou non, et que les émissions en provenance de l'autre côté de la Marne ne semblent pas en cause dans ce dépassement. L'étude des gains et pertes acoustiques de l'étude d'impact laisse apparaître un gain de 0,4 décibels à l'horizon 2030 avec projet sur une partie du quai de Bonneuil à Saint-Maur-des-Fossés.

↳ *Avis de la personne responsable du projet*

La personne responsable du projet rappelle que la question du trafic ne fait pas partie de l'enquête publique mais précise néanmoins que l'augmentation du trafic sur le pont de Bonneuil est liée à la fois au contexte urbain et économique du secteur et au trafic induit par le projet.

En ce qui concerne les nuisances sonores, l'étude acoustique montre une incidence peu importante sur le bâti riverain. En particulier, au droit du pont de Bonneuil, l'augmentation du bruit est négligeable (0,1 décibels).

En ce qui concerne la pollution de l'air, la concentration moyenne en particules sur le pont de Bonneuil et à l'entrée de Saint-Maur-des-Fossés est très semblable, à l'horizon 2030, que le projet soit réalisé ou non.

↳ *Appréciation de la commission d'enquête*

Les demandes du maire de Saint-Maur-des-Fossés sont apparues à la commission comme ne ressortissant pas à l'objet de l'enquête environnementale. Elles n'ont pas été retenues.

3.3. Analyse générale

L'analyse des observations du public a conduit la commission à distinguer celles qui ne sont pas en rapport avec l'objet de l'enquête et celles qui le sont, celles qui conduisent à un avis favorable, éventuellement assorti de réserves ou de demandes particulières, et celles qui conduisent à un avis défavorable. Les avis de l'association Nature et Société et de l'association R.E.N.A.R.D., qui sont défavorables, sont traités à part.

3.3.1. Observations étrangères à l'objet de l'enquête et favorables au projet

Le thème le plus présent dans les observations recueillies est celui de la réduction des encombrements et des nuisances dues à la circulation sur les voies urbaines desservant actuellement le port. Toutes les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet sont favorables au projet. Beaucoup habitent Bonneuil-sur-Marne.

Plusieurs personnes favorables au projet le jugent utile, voire nécessaire au développement du transport multimodal et de l'économie verte ainsi qu'au développement économique.

Mme la Maire de Sucy-en-Brie a donné un avis favorable fondé sur des raisons analogues aux précédentes, en l'assortissant de demandes relatives à la qualité de la conception et de la réalisation projet et à l'impact sur les flux de circulation.

La question de l'influence ou non du projet sur les conditions de circulation dans les communes voisines est d'ailleurs apparue dans plusieurs contributions (voir 3.3.2. ci-après).

Ces observations, pour intéressantes qu'elles soient, ne concernent pas l'objet de l'enquête environnementale, qui porte sur les incidences et les impacts du projet sur les eaux souterraines et superficielles et sur les espèces floristiques et faunistiques protégées ainsi que leurs habitats. Elles n'ont pas été retenues par la commission.

3.3.2. Observations étrangères à l'objet de l'enquête et défavorables au projet

Plusieurs personnes ont émis un avis défavorable motivé principalement par leur opposition à la création de voies nouvelles, considérant que ladite création n'est pas une solution adaptée aux problèmes de circulation. Certaines d'entre elles, favorables à l'usage du vélo pour les déplacements individuels, ont jugé que le projet défavoriserait cet usage. Toutefois, d'autres personnes – qui avaient peut-être

Projet de desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406

pris connaissance des observations des précédentes dans le registre électronique – ont jugé qu’au contraire l’allègement de la circulation attendu sur les voies urbaines favoriserait cet usage.

Plusieurs observations ont porté sur le trafic dans les communes avoisinantes après mise en service du projet.

Une personne s’est plus particulièrement intéressée au trafic poids lourds sur les voies départementales urbaines entre Sucy-en-Brie et Chennevières-sur-Marne et a vu le projet mis à l’enquête comme une première partie de la VDO, un ancien projet de voie rapide permettant de rejoindre la RN 4. Elle a demandé que le projet soit modifié pour dissuader les poids lourds de circuler sur les voies de ce secteur. Une autre a demandé que, au contraire, le projet soit prolongé pour faciliter le transit dans ce secteur.

Une personne souhaiterait que l’on interdise le trafic des poids lourds sur les voies déviées.

M. le Maire de Saint-Maur-des-Fossés a émis une réserve majeure au cas où le projet conduirait à une augmentation de trafic sur les voies de sa commune.

Ces observations ne concernent pas l’objet de l’enquête et n’ont pas été retenues par la commission.

3.3.3. Observations en rapport avec l’objet de l’enquête

Très peu d’observations ont été faites quant aux incidences du projet sur les eaux superficielles et souterraines. Une ou deux personnes ont jugé positivement les mesures prises sur le plan hydraulique. En revanche, une personne a émis des réserves quant à la conséquence d’un rehaussement de la ligne d’eau lors des crues. Les mesures visant à assurer la transparence hydraulique du projet permettant d’éliminer ce rehaussement, l’observation n’a pas été retenue.

Les observations relatives à l’impact sur la faune et la flore ont été plus nombreuses.

Six personnes ont porté un jugement positif sur les mesures prises en la matière. Il en va de même pour HAROPA - Ports de Paris qui rappelle également sa participation aux mesures compensatoires.

En revanche, deux associations ont émis un avis très défavorable (voir ci-après)

3.3.4. Observations des associations Nature et Société et R.E.N.A.R.D.

Les associations Nature et Société et R.E.N.A.R.D. ont déposé chacune un avis défavorable appuyé sur un argumentaire consistant. Parmi les arguments mis en avant, certains ont dû être écartés d’emblée comme sans rapport avec l’objet de l’enquête. Quant à ceux qui concernaient les espèces protégées et leurs habitats, ils ne sont pas apparus justifiés à l’issue de l’analyse qui en a été faite (Cf. 3.2.9. et 3.2.10. ci-avant).

La commission d’enquête n’a retenu aucune des observations des associations Nature et Société et R.E.N.A.R.D.

À Créteil, le 2 août 2019

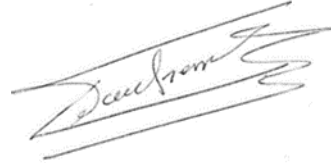
Bernard Lucas
Président de la commission



Manuel Guillamo
Membre de la commission



Yves Le Pautremat
Membre de la commission



ANNEXES ET PIECES JOINTES

ANNEXES

1. Mémoire du maître d'ouvrage en réponse aux observations du public

PIECES JOINTES

1. Registres d'enquête (4 registres : Préfecture, Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Boissy-Saint -Léger)
2. Procès-verbal des observations écrites et orales