

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

## Enquête publique

### Conclusions motivées

Bernard LUCAS, commissaire enquêteur  
Président de la commission

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 : Conclusions motivées initiales du 2 août 2019,  
complétées le 13 août 2019 à la demande du tribunal  
administratif (art. R123-20 du code de l'environnement)

## CONCLUSIONS MOTIVEES

Le port de Bonneuil-sur-Marne est un des principaux ports fluviaux d'Île-de-France. Si sa desserte fluviale comme sa desserte ferroviaire paraissent optimales, il n'en est pas de même de la desserte routière qui emprunte des voies urbaines avant que le trafic puisse rejoindre le réseau autoroutier francilien, ce qui entraîne des pertes de temps pour celui-ci et des nuisances pour les habitants des communes traversées, notamment Bonneuil-sur-Marne. La saturation du réseau routier qui en résulte, aux heures de pointe, gêne également le développement des activités présentes sur le port et aux alentours.

Pour remédier à cette situation, les services de l'État ont engagé les études et les procédures visant à la réalisation du prolongement de la route nationale 406 sur environ 2 km jusqu'au Port de Bonneuil. Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2014.

Les études détaillées du projet ont ensuite montré que sa réalisation nécessitait l'obtention de deux autorisations préfectorales au titre du code de l'environnement, l'une concernant les eaux superficielles et souterraines dans la mesure où le projet nécessite la construction de remblais dans la zone inondable de la Marne et, en phase travaux, des pompages importants dans la nappe, les eaux étant ensuite rejetées avec leur flux de pollution dans le réseau de surface, l'autre la destruction de stations d'une espèce floristique protégée, la destruction d'habitats de cinq espèces protégées d'oiseaux, de chiroptères et d'amphibien, la destruction et le dérangement de quatre espèces protégées d'insectes et de leurs habitats. Ces incidences et ces impacts, qui n'ont pu être évités, font l'objet de mesures de réduction et de compensation. Le conseil national de protection de la nature, qui avait dans un premier temps émis un avis défavorable, a, au vu des nouvelles mesures de réduction et de compensation présentées par le maître d'ouvrage, émis un avis favorable.

L'enquête publique porte sur la demande effectuée par direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, direction des routes d'Île-de-France, maître d'ouvrage, en vue de l'obtention de ces deux autorisations préfectorales.

Après la désignation de la commission d'enquête par Monsieur le Premier vice-président du tribunal administratif de Melun, l'enquête a été organisée conformément aux règles en vigueur. Elle s'est déroulée du 3 juin à 9h00 au 4 juillet

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

2019 à 17h00. L'information du public peut être considérée comme suffisante et adaptée.

La commission a jugé que les objectifs du projet étaient pertinents, puisqu'ils visent à favoriser le transport multimodal de marchandises, alternative au transport exclusivement routier, tout en réduisant les nuisances subies par les habitants et en améliorant le fonctionnement des zones d'activités environnantes. La consistance du projet paraît bien en rapport avec ces objectifs. La route est prévue à seulement deux voies et ne se prolonge pas au-delà du port, qu'elle rejoint en se glissant entre les zones d'activités de Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie et en réutilisant une zone en déshérence, au demeurant réservée de longue date pour un projet routier d'une autre nature aujourd'hui abandonné.

En ce qui concerne la gestion des eaux superficielles et souterraines, qui est un des objets de la présente enquête unique, il est apparu à la commission que les dispositions prises pour ne pas aggraver l'inondabilité de la zone, à savoir la compensation intégrale des volumes occupés par les remblais construits en zone inondable associée à la mise en place d'ouvrages assurant le passage de de l'eau de part et d'autre, paraissaient pertinentes, cependant que les pompages de la nappe en phase travaux et leurs rejets dans le réseau de surface ne devraient pas avoir d'incidence marquante, tant au point de vue quantitatif que qualitatif.

En ce qui concerne les atteintes aux espèces protégées et à leurs habitats, les mesures présentées pour les réduire ou les compenser sont apparues proportionnées à l'objectif d'assurer leur maintien sur le secteur : déplacement de la drave des murailles (espèce floristique impactée), récréation d'un habitat favorable au crapaud calamite, aménagements ou amélioration de la gestion d'espaces naturels en faveur des oiseaux, des chiroptères et des insectes impactés. Globalement, le projet artificialise environ 11,5 ha, dont 6,4 ha d'habitats naturels, les compensations diverses représentant 9,4 ha se répartissant en milieux humides (compensations hydrologiques – 2,4 ha), friche (1,5 ha), boisements améliorés (2 ha), autres boisements (2 ha), milieu ouvert (1,5 ha).

Le nombre de personnes ayant déposé des observations est de 62.

La synthèse des observations écrites et orales a été remise et commentée par le président de la commission d'enquête aux représentants de la personne responsable du projet, qui a ensuite fait parvenir à la commission son mémoire en réponse.

Les personnes ayant transmis des observations sont des particuliers, des agents économiques, le représentant de l'établissement public HAROPA Ports de Paris, deux associations de défense de l'environnement et les maires de Sucy-en-Brie et de Saint-Maur-des-Fossés. Presque toutes expriment nettement un avis soit favorable, soit défavorable au projet.

Beaucoup d'observations sont favorables au projet, principalement aux motifs de la réduction attendue des nuisances dues au trafic dans les zones habitées, du développement du transport multimodal et de l'économie verte, du développement économique. La commission a considéré que ces observations ne ressortissaient pas

à l'objet de la présente enquête publique et ne les a pas retenues. Toutefois, quelques personnes ont dans leurs observations exprimé un jugement favorable quant aux mesures prises pour réduire et compenser les incidences sur les inondations ou les impacts sur la flore et la faune.

Mme la Maire de Sucy-en-Brie a émis un avis favorable en l'assortissant de demandes relatives à l'intégration des ouvrages dans l'environnement. Pour intéressantes que soient ces demandes, auxquelles que la personne responsable du projet dit vouloir répondre favorablement, la commission ne les a pas retenues comme n'étant pas en rapport avec l'objet de l'enquête.

Quelques personnes ont émis un avis défavorable en le justifiant par une opposition de principe à la création de nouvelles voies rapides et au fait que le projet nuirait à la pratique du vélo. Une autre personne a vu dans le projet la première phase de réalisation d'un projet ancien de bien plus grande ampleur. Là encore, la commission n'a pas retenu ces observations comme n'étant pas en rapport avec l'objet de l'enquête.

M. le Maire de Saint-Maur-des-Fossés a émis un avis défavorable au motif de l'augmentation de trafic et des nuisances résultantes que le projet générerait sur la voirie de sa commune et en lisière de celle-ci. Pas plus que les précédentes, ces observations n'ont paru en rapport avec l'objet de l'enquête et la commission ne les a pas retenues.

Une personne s'est interrogée sur les conséquences d'un rehaussement de la ligne d'eau de 4 cm lors des grandes crues. En réalité, ce rehaussement se trouve annulé par les mesures de compensation hydraulique ajoutées au projet. La commission n'a donc pas retenu cette observation.

L'association Nature et Société et l'association R.E.N.A.R.D. ont émis chacune une avis très défavorable au projet.

L'association Nature et Société a considéré que l'étude des impacts du projet aurait dû prendre en considération un programme incluant de futures zones d'activité à l'est du projet. Après analyse, la commission a jugé que le lien fonctionnel entre ces futures zones et le projet n'était pas établi. Elle n'a donc pas pris en compte cette observation.

L'association a également considéré que la création dans le boisement du Bec de Canard d'un îlot de sénescence pour accueillir les espèces d'oiseaux et de chiroptères impactés par le projet ne constituait pas une mesure de compensation consistante. La commission a jugé que cette mesure, complétée par l'amélioration et la gestion patrimoniale d'un boisement et d'une friche situés dans une autre partie du projet, constituait une compensation convenable au regard de l'objectif d'assurer le maintien des espèces concernées sur le secteur. Elle n'a pas retenu cette observation.

L'association R.E.N.A.R.D. a émis plusieurs observations que la commission a dû écarter comme ne faisant pas partie de l'objet de l'enquête (questions sur le niveau de bruit, bilan économique du projet, illégalité de certains documents d'urbanisme...).

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

Elle a jugé sous-évaluées les pertes d'habitat pour le crapaud calamite et insuffisantes les mesures compensatoires correspondantes. Au vu des études relatives aux habitats impactés figurant au dossier d'enquête comme de la nature et de l'ampleur des compensations prévues, cette appréciation de l'association n'a pas paru justifiée et la commission ne l'a pas retenue.

L'association R.E.N.A.R.D. considère que le projet ignore une continuité écologique figurant au SDRIF et qui traverse le projet. L'association Nature et Société a également émis une observation en ce sens. Il est apparu à l'examen qu'une liaison verte traversant le projet en direction du boisement du Bec de Canard était bien inscrite au SDRIF, mais que les dispositions du projet à l'endroit du croisement, haie d'arbres en faveur des oiseaux et des chiroptères, passage pour les batraciens, mesures assurant la continuité de la circulation des piétons et des cycles, respectaient les dispositions du SDRIF sur ce point. L'observation n'a donc pas été retenue.

L'association a regretté que le projet ne comporte de mesure de renaturation des cours d'eau présents dans le secteur, ce qui ne serait pas selon elle compatible avec le SDRIF. Or, si le projet doit permettre la renaturation de ces rus, rien n'impose au maître d'ouvrage de l'entreprendre lui-même. Dans la mesure où le projet, par des mesures d'éloignement et par des dispositions techniques relatives aux ouvrages de franchissement, préserve la possibilité d'une telle renaturation, cette observation n'a pas été retenue par la commission.

L'association s'est inquiétée de la pollution possible des terrains d'assiette du projet. Au vu du dossier d'enquête, il apparaît que la personne responsable du projet a pris en considération ce risque et prévu les mesures adéquates. L'observation n'a pas été retenue.

Enfin, l'association R.E.N.A.R.D. demande la création d'une zone humide en accompagnement du projet. Or, rien ne l'impose dans la mesure où l'emprise du projet ne comporte pas de zone humide. Le maître d'ouvrage a néanmoins prévu la création de petits secteurs susceptibles de rester en eau une partie de l'année. Cette demande n'a pas été retenue par la commission.

Les objectifs du projet apparaissent donc pertinents et sa consistance en rapport avec les objectifs. Les incidences sur les eaux superficielles et souterraines ont été suffisamment réduites. Les impacts sur les espèces protégées et leurs habitats paraissent convenablement réduits ou compensés en vue d'assurer leur maintien sur le secteur.

L'enquête a suscité l'intérêt du public, qui a déposé de nombreuses contributions portant sur des thématiques diversifiées. Toutefois, à l'issue des analyses effectuées par les membres de la commission, aucune des observations incluses dans ces contributions n'a paru de nature à fonder le refus de l'une ou l'autre des autorisations demandées ou à émettre des réserves ou des recommandations à leur sujet.

## Conclusions motivées

En conséquence, après avoir analysé les pièces du dossier, visité les lieux, tenu les permanences prescrites, analysé les observations recueillies et les réponses de la personne responsable du projet au procès-verbal de synthèse desdites observations qui lui avait été remis et commenté,

**La commission d'enquête émet un avis favorable** aux autorisations environnementales relatives à la desserte du port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406 sur les communes de Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger.

À Créteil, le 13 août 2019

Bernard Lucas  
Président de la commission

A blue ink signature of Bernard Lucas, written in a cursive style.

Manuel Guillamo  
Membre de la commission

A black ink signature of Manuel Guillamo, written in a cursive style.

Yves Le Pautremat  
Membre de la commission

A black ink signature of Yves Le Pautremat, written in a cursive style.