



AMÉNAGEMENT DE LA RN 104 ENTRE L'AUTOROUTE A4 ET LA RN4





CADRE D'APPLICATION ET MOYENS DE CONTRÔLE

CADRE GÉNÉRAL

Par décret du Premier ministre après avis du Conseil d'Etat, le projet d'aménagement de la RN 104 entre l'autoroute A4 et la RN 4, a été déclaré d'utilité publique le 19 mai 1999.

La déclaration d'utilité publique (DUP) ouvre la voie à la mise en œuvre concrète de l'opération. Au-delà de la reconnaissance de l'intérêt public du projet, elle donne lieu à la publication d'un dossier des engagements de l'Etat pour répondre à une double volonté de rigueur et de transparence.

Le dossier des engagements de l'Etat présente une synthèse de l'ensemble du processus de concertation qui a permis d'aboutir à la définition du projet et informe l'ensemble des acteurs concernés des suites données aux observations recueillies au cours des procédures d'enquête et de concertation.

Il précise aussi les modalités selon lesquelles les études d'exécution, la réalisation et le contrôle a posteriori seront réalisés.

Le document constitue le recensement exhaustif des engagements formels pris par l'Etat pour la mise en œuvre du projet et les principales mesures retenues pour son insertion dans l'environnement.

Ces engagements résultent des dispositions du dossier soumis à l'enquête et des modifications apportées au cours de la procédure préalable à la DUP compte tenu des éléments suivants :

- les concertations menées entre la DDE de Seine-et-Marne, les administrations, les représentants des communes concernées et les associations pendant tout le processus de conception du projet, préalablement à l'enquête publique;
- les dispositions présentées dans le dossier d'enquête publique et lors de la concertation postérieure à l'enquête;
- les réponses apportées aux réserves et recommandations de la commission d'enquête;
- les contributions des administrations dans le cadre de l'instruction mixte à l'échelon local;
- le décret d'utilité publique pris après avis du Conseil d'Etat.

Le dossier des engagements de l'Etat est diffusé auprès des services et des organismes consultés au cours de l'élaboration du projet ou ayant à intervenir après la déclaration d'utilité publique: les services centraux ou déconcentrés des administrations, les élus locaux concernés, les présidents des chambres consulaires et des organisations socioprofessionnelles, les associations intéressées par le projet, les services chargés du contrôle et les services techniques centraux.

Le dossier est également mis à la disposition du public dans les mairies concernées par le projet, à la préfecture et dans les sous-préfectures, à la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-et-Marne, représentant du maître d'ouvrage, ainsi qu'auprès du maître d'œuvre, le service d'Aménagement des Grandes Infrastructures à la DDE de Seine-et-Marne.

La diffusion s'étend aux membres du comité de suivi, dès sa constitution.





CADRE D'APPLICATION ET MOYENS DE CONTRÔLE

Au cours de l'élaboration du projet d'aménagement de la RN 104 entre l'autoroute A 4 et la RN 4, l'intégration du projet dans son environnement est apparue comme une préoccupation constante. Les études de détail, puis les travaux conduits par le maître d'oeuvre (DDE de Seine-et-Marne, service aménagement des grandes infra-structures), pour le compte de l'Etat et du ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, maître d'ouvrage, ont pour objectif de mettre concrètement en oeuvre le projet avec le souci du respect des engagements de l'Etat. Un comité de suivi est mis en place pour y veiller.

Un comité de suivi, constitué à l'initiative du préfet de Seine-et-Marne (conformément à la circulaire du 15 décembre 1992 du ministre de l'Equipement, du Logement et des Transports, relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures), veillera au respect des engagements de l'Etat, tant pour le contrôle des travaux que pour l'entretien des aménagements prévus. Ce comité regroupe de manière équilibrée les responsables locaux concernés (élus, acteurs socio-économiques), ainsi que les associations qui ont pris une part active à la conception du projet.

Lors de la concertation qui a fait suite à l'enquête publique, un comité a d'ailleurs été déjà institué. Il comprenait, outre l'ensemble des élus du secteur, les représentants de sept associations concernées, les autres services de l'Etat (DDAF, DIREN) et les chambres consulaires. Ce comité s'est réuni quatre fois pour arrêter la méthodologie, l'organisation générale des études et commenter les résultats de ces études. Il préfigure le comité de suivi des engagements de l'Etat.

Le comité de suivi se réunira en formation plénière à différentes reprises, selon l'échéancier suivant :

- une première fois, dès sa constitution par le préfet, pour présenter les engagements, préciser le mode de fonctionnement du comité, permettre au maître d'ouvrage et au maître d'oeuvre, d'exposer l'organisation générale des études et des travaux et les modalités envisagées pour satisfaire aux engagements.
- une seconde fois, avant que les dispositifs destinés à préserver l'environnement ne soient arrêtés par le maître d'ouvrage.
- une troisième fois dans l'année qui suit la mise en service du projet pour une présentation des résultats du contrôle de conformité, l'exposé d'un premier bilan et des suites à lui donner et l'approbation du rapport d'activité du comité. Cette réunion a aussi pour objet de donner un avis sur le programme de suivi en vue du bilan final.
- une quatrième réunion, entre trois ans et cinq ans après la mise en service du projet, est destinée à présenter le bilan économique, social et environnemental de l'infrastructure, définir les éventuelles mesures correctives et donner un avis sur les actions de communication à engager.

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

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

Maître d'ouvrage et maître d'oeuvre veilleront à instaurer un principe d'information et de concertation à l'égard des riverains.

Un contact permanent sera assuré pour la diffusion de l'information sur l'avancement des travaux.



- PRÉSENTATION DU PROJET P 6
- LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET P 8
- LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION P 10
- LES ÉTAPES DE LA PROCÉDURE P 13
- LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET,
SUITE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE P 15
- LES ENGAGEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET
 - LES ENGAGEMENTS RELATIFS À LA PHASE TRAVAUX P 16
 - LES ENGAGEMENTS RELATIFS À DES MESURES
COMPENSATOIRES OU D'INSERTION DE PROJET P 20
- GLOSSAIRE P 27





PRÉSENTATION DU PROJET

La RN 104 est un des maillons essentiels du réseau routier de l'Île de France.

Elle constitue en effet actuellement une portion de la Francilienne qui est la troisième rocade régionale. Elle joue par ailleurs un rôle majeur dans la desserte locale.

Or la section comprise entre l'autoroute A 4 et la RN 4 connaît de très importants problèmes de circulation avec une saturation quotidienne aux heures de pointe qui entraîne une circulation parasite sur les voies locales.

Dans ce contexte, l'aménagement sur place de la RN 104 constitue une opération urgente et nécessaire pour garantir aux riverains un cadre de vie de qualité et contribuer au maintien du développement économique local.



Le projet consiste à réaménager la RN 104 entre l'A4 et la RN 4, sur une longueur d'environ 7,5 km, en améliorant tous les systèmes d'échanges et en portant sa capacité à 2 x 3 voies au lieu de 2 x 2 voies actuellement.

Il ne change pas le statut de la RN 104, classée voie express depuis 1973.

L'opération s'inscrit sur les territoires de six communes : Noisiel, Lognes, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Roissy-en-Brie et Pontault-Combault.





LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

L'élargissement

Le projet porte la capacité de la Francilienne de 2 x 2 voies actuellement à 2 x 3 voies. L'aménagement de la RN 104 ne modifie pas dans son ensemble le tracé actuel.

L'amélioration des échangeurs

Le projet maintient les principes des échangeurs actuels en améliorant leur fonctionnement grâce à la mise en place de chaussées latérales et à l'augmentation des longueurs des bretelles et voies d'entrecroisement. C'est un moyen efficace de faciliter et de sécuriser les mouvements de cisaillements qui perturbent la circulation. Les échanges concernés sont les suivants :

- **L'échangeur de Val Maubuée**, entre l'A4 et la RN 104, avec en particulier la mise à deux voies des bretelles venant de l'A4 vers la RN 104.

- **Le diffuseur du boulevard de Courcerin** avec la création de collectrices le long de la RN 104 et de giratoires sur le boulevard de Courcerin. La création d'un quart d'échangeur sur le boulevard de Beaubourg (appelé diffuseur de Beaubourg) permettra de restituer les liaisons vers Paris et la VPO (RN 999).

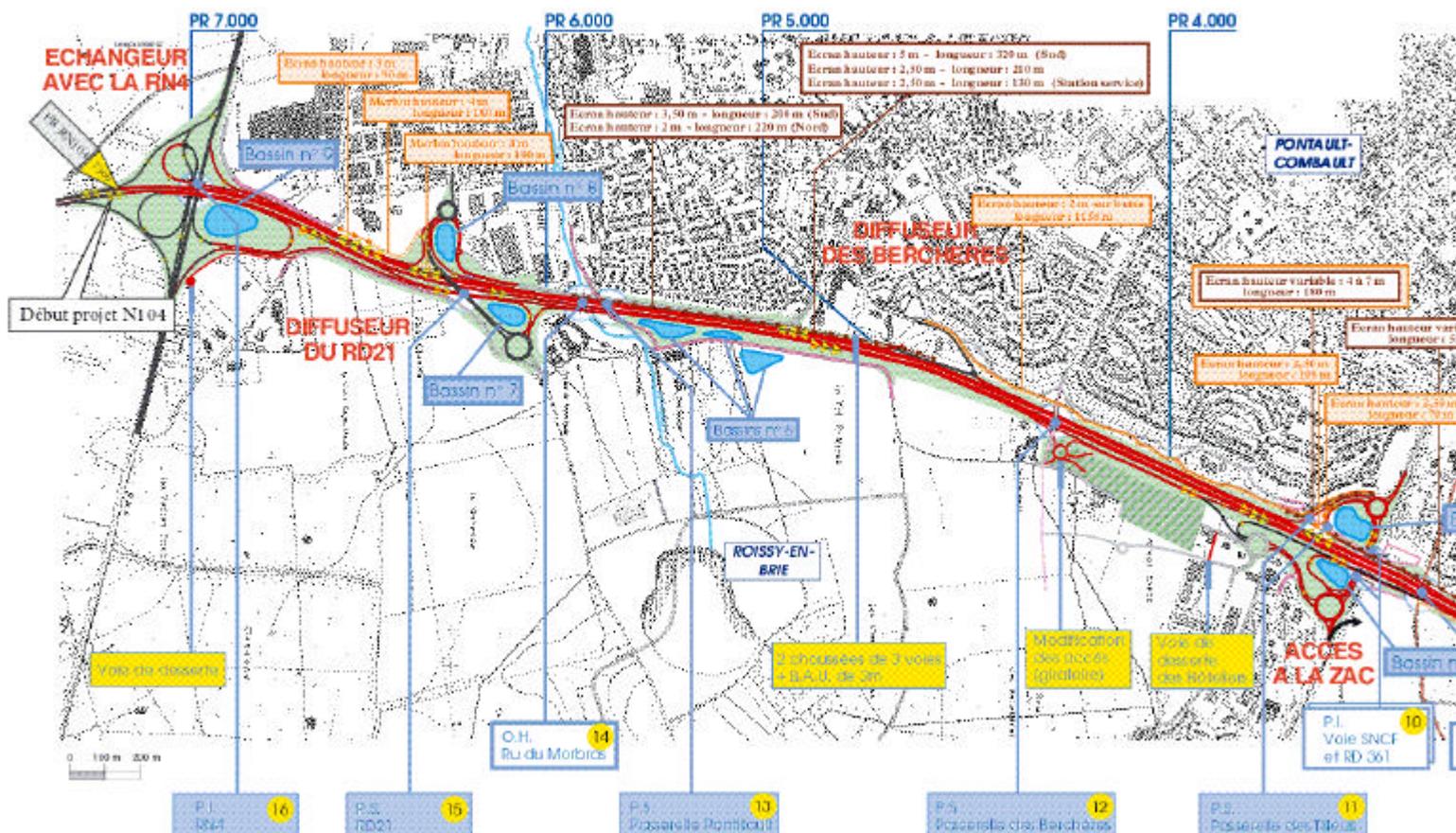
- **Le diffuseur de Roissy-en-Brie**, avec de meilleures conditions d'entrées et de sorties au-dessus des voies SNCF et la création de giratoires sur la RD 361

- **Le diffuseur des Berchères** vers Pontault-Combault, avec l'allongement de la sortie.

- **Le diffuseur de Pontault-Combault**, avec la création d'une voie collectrice et les reprise des bretelles d'accès.

- **L'échangeur du Bois Notre-Dame**, avec un ouvrage supplémentaire au-dessus de la RN 4 pour séparer les flux allant vers la RN 4 et ceux continuant sur la RN 104 et la reprise des bretelles.

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX





AMÉLIORER NOTOIREMENT LES CONDITIONS DE CIRCULATION

La section de la RN 104 comprise entre l'autoroute A4 et la RN 4 est aujourd'hui une des plus chargées de l'Ile-de-france avec un trafic journalier de l'ordre de 100 000 véhicules dans les deux sens confondus. Ce trafic important doublé de points d'échanges rapprochés et d'un nœud avec l'autoroute A4 provoque une saturation aux heures de pointe où l'on enregistre jusqu'à 8100 véhicules par heure. Cette situation risque à l'avenir d'être de moins en moins supportable pour les usagers et les riverains. En effet, on constate un trafic "sauvage" se reportant sur le tissu urbain, qui occasionne des accidents et nuit au cadre de vie des quartiers résidentiels traversés. Dès sa mise en service, l'aménagement sur place de la RN 104 a pour vocation de résoudre la "crise" actuelle, de fluidifier le trafic et de renforcer la fonction de desserte locale de la voie. Indirectement, cela permettra de soulager des voiries locales et garantira une plus grande sécurité des déplacements urbains dans les communes traversées.

DE NOUVELLES LIAISONS INTERQUARTIERS

L'objectif est de rétablir un lien physique entre l'Est et l'Ouest de la RN 104, d'améliorer les échanges locaux et notamment l'accès aux zones de loisirs (bois, espaces verts, chemin de grande randonnée...). A ce titre, le projet d'aménagement permet de créer des liaisons piétons-cycles, aujourd'hui inexistantes du fait de la coupure engendrée par la RN 104. Une passerelle est ainsi prévue pour rétablir la voie communale des Berchères. D'autre part, à la hauteur de la ferme du Pontillault et au niveau des bretelles Ouest du diffuseur de Roissy-en-Brie, des passerelles piétons-cycles seront réalisées pour assurer de nouveaux cheminements. L'aménagement prévoit également la création d'une liaison douce franchissant la voie ferrée Paris-Mulhouse, à l'abri de protections phoniques. Elle permettra de relier les secteurs urbanisés de Pontault-Combault et d'Emerainville et offrira un nouvel accès au massif boisé de Ferrières. Au final, le projet gommara en partie l'effet de coupure physique de la RN 104.

PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

Le projet d'aménagement de la RN 104 répond à des objectifs de préservation de l'environnement. La réalisation de protections phoniques et la mise en place d'un revêtement absorbant sur toute la section concernée permettent une insertion acoustique optimale. Un tel dispositif permettra d'améliorer sensiblement l'ambiance sonore pour les riverains, en particulier dans les zones les plus exposées. Ainsi, le nombre de personnes soumises à plus de 60 dB passera de 1410 actuellement à 190 personnes, soit une réduction de plus de 85 %.

Par ailleurs, le plus grand soin est pris pour limiter au maximum l'impact sur l'environnement. A ce titre, les espaces présentant un intérêt au regard de la faune et de la flore sont traités avec la plus grande précaution. L'aménagement des lisières de bois et les reboisements, la sauvegarde des vieux arbres, l'acquisition d'une partie du Parc aux Bœufs pour l'ouvrir au public, témoignent de ce souci. De plus, le projet prévoit des ouvrages de traitement des eaux et la création de nouveaux bassins de retenue pour une meilleure gestion des ressources en eau : la pollution engendrée par les eaux ruisselant sur la plate forme routière sera ainsi très réduite. Les mesures adoptées pour intercepter toute pollution accidentelle représentent une nette amélioration environnementale. Enfin, la nouvelle fluidité du trafic et une meilleure répartition des flux de circulation devraient compenser l'augmentation du trafic au niveau de la qualité de l'air, en évitant notamment le risque de pollution dans les centres villes généré par le trafic de délestage sur la voirie locale.



UN BONUS POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le projet favorise l'utilisation des transports en commun. L'amélioration de la fluidité de la RN 104 et le désengorgement du réseau secondaire vont permettre d'accroître la qualité de l'offre des bus (vitesse, régularité) et leur attractivité.

Par ailleurs, le projet doit permettre de renforcer les liaisons transversales et de desserte locale en facilitant l'accès à la gare SNCF d'Emerainville-Pontault-Combault.



FAVORISER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE LOCALE

L'étude de trafic réalisée sur la section considérée a mis en évidence la fonction majeure de desserte locale jouée par la RN 104.

Les nombreuses plates-formes commerciales installées dans les secteurs traversés génèrent un trafic local largement majoritaire.

Le diagnostic relatif à l'utilisation de la RN 104 montre clairement que la fonction de transit ne représente que 10 % du trafic de jour et 20 % la nuit, y compris pour les poids-lourds. L'aménagement de la RN 104 permettra donc de stimuler le tissu économique du secteur qui connaît actuellement un engorgement préjudiciable pour les entreprises.

La fluidification de l'itinéraire contribuera en effet à revaloriser l'image commerciale de l'axe routier et à améliorer la desserte des zones d'activités et des entreprises du secteur.

Le projet accompagne ainsi la croissance démographique, l'urbanisation et le développement économique des communes, notamment à l'Est de la RN 104.





Le projet d'aménagement sur place de la RN 104 est compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par décret le 21 avril 1994.

Le SDRIF prévoit un tracé de barreau direct reliant l'A104 et la RN 104 pour boucler la Francilienne. Mais cette opération n'est envisageable qu'à très long terme alors que le projet d'aménagement sur place de la RN 104 répond à un besoin beaucoup plus proche. De plus, les études de trafic montrent que, même après la réalisation du barreau direct, la RN 104 réaménagée fonctionnera à pleine capacité.



DOSSIER D'AVANT-PROJET SOMMAIRE

Le projet d'aménagement de la RN 104 a fait l'objet de concertations dans les communes concernées pour prendre en compte les améliorations souhaitées par les élus, les riverains et les associations. Au total, plus de 30 réunions se sont tenues entre 1996 et 1997, dont 7 réunions publiques (à Lognes, Pontault-Combault et Emerainville). La concertation avec les communes de Lognes et d'Emerainville a permis d'optimiser l'échangeur envisagé et de réduire au maximum l'emprise sur le bois de Lognes. La commune de Pontault-Combault a fait ressortir la nécessité de réaliser des passerelles piétons-cycles. Le dossier d'avant-projet sommaire a été approuvé par décision ministérielle en date du 19 août 1997.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 7 octobre au 21 novembre 1997, le projet a été soumis à l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier a été présenté dans l'ensemble des communes concernées. La commission d'enquête a pu ainsi recueillir les observations du public. La commission d'enquête a rendu un avis favorable le 31 janvier 1998, sous réserve de constituer un comité de suivi, de limiter les nuisances sonores à 60 dB (A) le jour et 55 dB (A) la nuit, dans la mesure du possible et de contrôler régulièrement la qualité de l'air. Une large concertation, pilotée par le Préfet, avec les élus et les associations, s'est déroulée en 1998.

INSTRUCTION MIXTE À L'ÉCHELON LOCAL

Le 8 février 1999, la direction départementale de l'Équipement de Seine-et-Marne a ouvert la conférence mixte à l'échelon local auprès des administrations concernées. Les avis des administrations ainsi recueillis ont donné lieu à des réponses inscrites au procès-verbal de clôture en date du 16 avril 1999.

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Par décret du Premier ministre en date du 19 mai 1999, le projet est déclaré d'utilité publique, après avis du Conseil d'État. Cette déclaration entraîne la mise en compatibilité des Plans d'Occupations des Sols des communes de Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Emerainville, Croissy-Beaubourg et Noisiel ainsi que des PAZ des ZAC du Mandinet, de Paris-Est et d'Emerainville.



ENQUÊTE RELATIVE À LA LOI SUR L'EAU

Les aménagements pour le rétablissement du réseau hydraulique et pour la protection des ressources aquatiques, seront soumis à autorisation ou à déclaration. Conformément à la loi sur l'eau de 1992, une enquête publique sera effectuée en 2002 pour étudier l'impact du projet sur l'eau.

Le dossier mis à la disposition du public dans les différentes mairies concernées, regroupe l'ensemble des dispositions prises pour la protection des ressources en eau : débit, écoulement des eaux pluviales, dépollution... et présente tous les plans, généraux et détaillés, des dispositifs retenus pour assurer la qualité des eaux. Après avis du Commissaire Enquêteur, le dossier sera approuvé par un arrêté préfectoral.

ENQUÊTES PARCELLAIRES

Une enquête parcellaire ayant pour objectif de définir avec exactitude les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et de recenser les propriétaires et titulaires des droits réels a eu lieu à la fin de l'année 2000.

Une enquête parcellaire complémentaire sera organisée pour tenir compte de l'incidence des études de détail.

ÉTUDES DE DÉTAILS

La DDE de Seine-et-Marne, représentant l'Etat, maître d'ouvrage, engagera en concertation avec les partenaires des communes concernées, les études de détails permettant de définir avec précision le tracé du projet, les équipements de sécurité et les mesures en faveur de l'environnement ainsi que l'organisation des chantiers.

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Des accords amiables seront recherchés pour l'acquisition des parcelles et d'éventuels remboursements.

A défaut, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

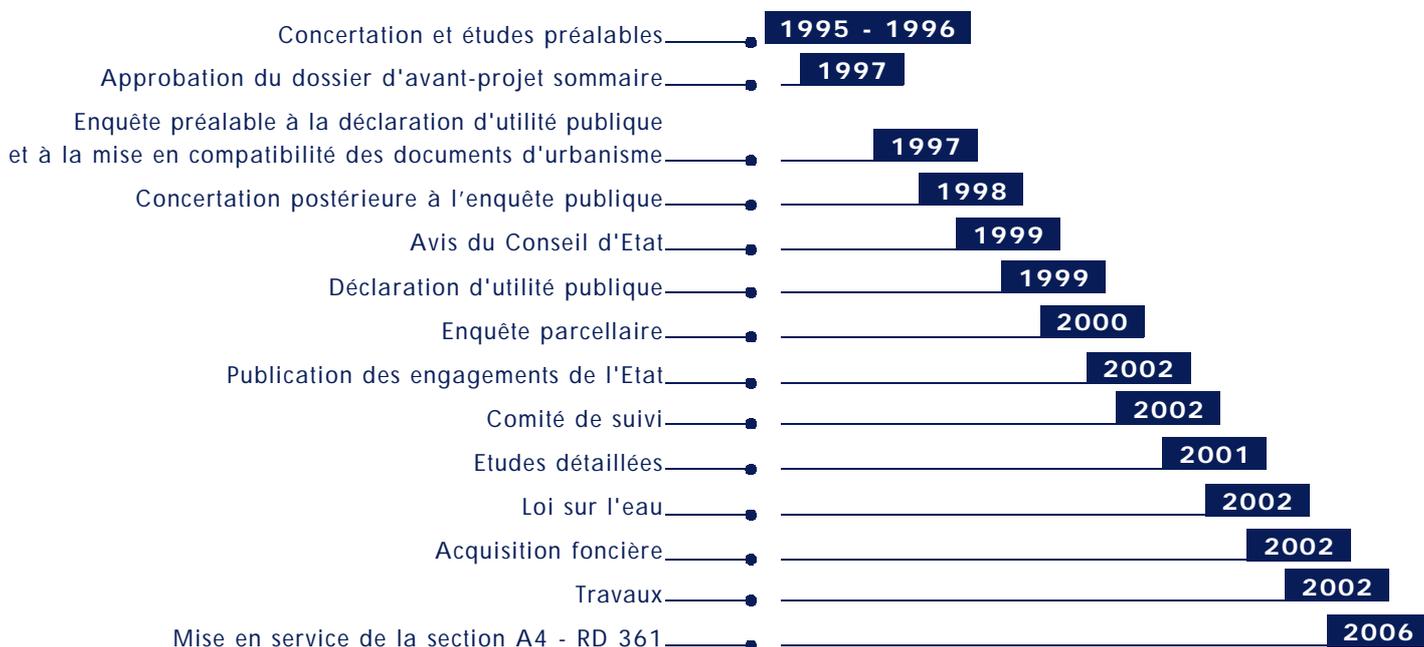
SUIVI ET BILAN

Durant la construction, le comité de suivi veillera au contrôle des engagements de l'Etat. Avant la mise en service, un contrôle de conformité sera effectué.

Dans l'année suivant la mise en service, un premier bilan sera réalisé en matière de sécurité, d'économie, d'environnement puis rendu public.

Dans les trois à cinq ans de la mise en service, un bilan final économique, social et environnemental sera élaboré et publié. Ces bilans peuvent entraîner des aménagements complémentaires.

CHRONOLOGIE DE L'OPÉRATION





LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET SUITE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les attentes et les demandes exprimées par le public, les associations et les municipalités ainsi que les recommandations émises par la Commission d'Enquête et les avis des différentes administrations ont fait l'objet de mesures complémentaires importantes intégrées dans le projet. Ces modifications visent à améliorer les conditions acoustiques des riverains et à mieux prendre en compte l'environnement naturel.



RENFORCEMENT DES PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Les mesures proposées visent à améliorer le projet en complétant les protections phoniques présentées à l'enquête publique. Ces protections réglementaires permettaient au maître d'ouvrage de s'engager sur des niveaux de 65 dB (A) le jour et de 60 dB (A) la nuit. Ces protections complémentaires prévoient des écrans à Lognes à l'ouest de la VPO, la protection des bois de Lognes et du Parc aux Bœufs, la protection du terrain des gens du voyage, un écran sur toute la longueur des buttes protégeant Emerainville et un quartier de Pontault-Combault, des écrans complémentaires dans le diffuseur de la RD 361 et au niveau du Centre de Secours de Pontault-Combault. Pour optimiser la protection, une rehausse supplémentaire sur l'ensemble du linéaire d'écran est prévue sous forme d'un couronnement absorbant pour atténuer l'effet de diffraction en tête d'écran.

Avec cette optimisation des protections acoustiques, 98 % des 15 600 habitants situés dans la zone d'étude seront exposés à un niveau de bruit ne dépassant pas 60 dB (A) de jour.

Pour la quasi totalité des riverains, y compris ceux situés derrière les merlons existants, l'amélioration apportée atteint de 3 à 10 dB (A)

PRÉSERVER LE MILIEU NATUREL

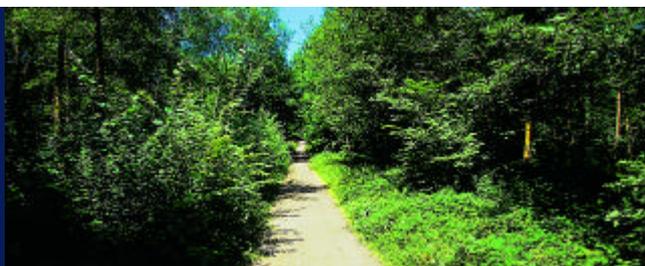
Des reboisements compensatoires vont être effectués pour faire écran entre la RD 21 et l'étang du coq et entre le Bois Notre Dame, le bois des Berchères et la forêt d'Armainvilliers afin de créer une connexion entre ces massifs.

L'acquisition d'une partie des bois du Parc aux Boeufs, doit compenser la surface déboisée par le projet et permettre une harmonisation de l'ensemble du massif boisé

Le réaménagement qualitatif du passage à faune, au-dessus de la RN 104 au sud de la RN 4, améliorera son fonctionnement.

Afin de minimiser les effets de l'érosion, l'ouvrage de franchissement du ru du Morbras par la RN 104 doit être aménagé en aval.

Le coût de ces mesures complémentaires est estimé à 7,6 millions d'Euros (50 millions de francs) pour l'ensemble de l'opération entre l'autoroute A4 et la RN4.





LES ENGAGEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

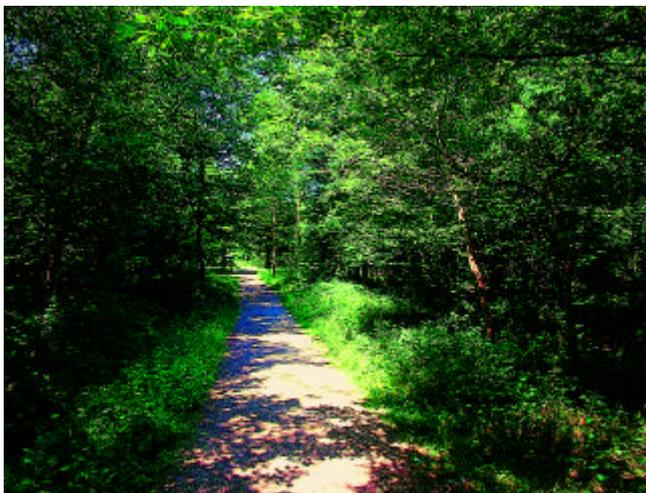


L'aménagement de la RN 104 prend en compte les contraintes d'environnement aux différents stades de l'élaboration du projet avec pour objectif central de limiter les impacts sur les milieux traversés. L'opération étant toutefois susceptible d'entraîner des dommages, des mesures appropriées seront adoptées afin de les supprimer, de les réduire ou de les compenser. L'ensemble de ces mesures constituent les engagements de l'Etat sur l'opération pendant le déroulement des travaux et après la mise en service. Etant donné la faible longueur du projet, les dispositions générales pour l'ensemble de l'aménagement et les dispositions particulières concernant des sections localisées, sont traitées simultanément pour simplifier la lecture du présent document et éviter toute redondance.

1 - LES ENGAGEMENTS RELATIFS A LA PHASE TRAVAUX

Toutes les mesures seront prises pour réduire les impacts du chantier au niveau du sol et du sous-sol, des eaux de surface et souterraines, de l'air, de la végétation et de la faune ainsi qu'à l'égard des riverains et des usagers du voisinage. Avant le démarrage et pendant le chantier, une information permanente sera assurée pour prévenir les riverains des opérations particulièrement lourdes.





PROTECTION DU MILIEU NATUREL

Des mesures seront prises pendant les travaux de terrassement pour prévenir tout risque de pollution. Le chantier s'attachera à protéger les arbres conservés et à préserver la qualité du milieu naturel. Le maître d'ouvrage veillera à limiter les dégâts causés par l'évolution des engins en créant dès le début des travaux des clôtures.



PROPRETÉ

La propreté des abords du chantier sera maintenue notamment grâce au nettoyage systématique des roues de camion ou engins à chaque sortie de chantier afin d'éviter les salissures sur la voie publique. Les boues de lavage seront collectées et traitées avant leur rejet dans le milieu naturel.



SÉCURITÉ

Une vérification du chargement de chaque véhicule sera effectuée pour éviter les chutes de matériaux sur la voie publique.

Des itinéraires obligatoires pour les camions en direction ou en provenance du chantier seront définis avant le début des opérations. La surveillance de la signalisation du chantier et des balisages sera effectuée par la SANEF lors des travaux intéressant l'A4, les services d'exploitation de la DDE de Seine-et-Marne pour le reste.

Des mesures seront également prises afin de minimiser les risques d'accidents liés aux travaux. Des clôtures seront installées pour séparer autant que possible les activités de chantier de l'environnement direct et garantir la sécurité des riverains et des usagers. Les travaux s'effectueront de part et d'autre des chaussées actuelles (en rive et dans le terre plein central) à l'abri d'un balisage lourd.





LES ENGAGEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET



PROTECTION CONTRE LE BRUIT

Pour le confort des riverains, les protections phoniques seront mises en place, dans la mesure du possible, avant l'élargissement routier.

Les méthodes d'exécution, les circulations d'engins et le matériel employé seront adaptés afin de minimiser les nuisances sonores et les vibrations liées aux travaux. Les engins répondront aux critères de limitation sonore définis par la réglementation en vigueur pour les travaux en site urbain.



PROTECTION DU PATRIMOINE

Au niveau archéologique, des études diagnostic seront réalisées. Elles comprendront des sondages systématiques sur les emprises concernées, afin de déterminer la localisation et la nature des sites archéologiques enfouis et de définir le cahier des charges des opérations archéologiques préventives, selon les prescriptions données par le service régional de l'archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France.



PROTECTION DU SOL

Le chantier intégrera toutes les précautions utiles pour éviter de porter atteinte à la qualité du sol, du sous-sol et des eaux souterraines. La mise à nu des sols sera limitée au strict nécessaire pour réduire les déboisements et les défrichements.

PROTECTION DES EAUX DE SURFACE

L'assainissement du chantier prévoit les circulations d'eaux de ruissellement. Le recueil et le traitement des eaux sanitaires sera prévu. Les eaux de chantier seront collectées vers des bassins de décantation avant d'être rejetées dans le réseau d'assainissement. Pour éviter toute pollution accidentelle, les huiles et hydrocarbures seront stockées en cuves dans des conditions de sécurité maximales.

GESTION DES DÉCHETS

Les déchets de chantier seront limités au maximum pour éviter des transports sur les voies publiques. Ainsi la plus grande partie des matériaux sera récupérée et stockée en vue de sa réutilisation :

- les déblais impropres aux remblais routiers seront utilisés pour les buttes anti-bruit
- les rabottages d'enrobés, transformés en gravillons, serviront pour les couches de forme sur les terrassements ou la réalisation des voies de chantier
- le décapage de terre végétale sera utilisé pour revégétaliser les talus et les buttes.



CIRCULATION

Le chantier sera étudié afin de maintenir en permanence 2x2 voies de circulation, dont la largeur pourra être réduite, sur la RN 104. Les phases les plus contraignantes (démolition et élargissement des ouvrages) pourront nécessiter soit des basculements de chaussée à chaussée, soit des fermetures complètes, la nuit, pour des durées très limitées. La mise en place des passerelles piétons-cycles ainsi que les structures de signalisation seront également réalisées la nuit avec une interruption momentanée de la circulation. Des itinéraires de déviation seront mis en place. Le fonctionnement du réseau Sirius sera maintenu pendant la durée des travaux. Les postes d'appel d'urgence seront maintenus, voire densifiés et associés à des refuges. Une information sur les périodes de gêne sera assurée auprès des riverains.

PROTECTION DE L'AIR

Pour éviter la dispersion de poussières, les matériaux seront stockés en tenant compte du voisinage et les pistes de chantier seront arrosées.

ÉCLAIRAGE

Les émissions lumineuses des éclairages d'engins et des éclairages de sécurité devront être limitées afin de ne pas perturber l'ambiance visuelle nocturne pour les riverains. Les installations lumineuses sur le chantier devront orienter l'éclairage vers l'intérieur du chantier tout en assurant la sécurité des riverains.

OCCUPATIONS TEMPORAIRES

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





2 - LES ENGAGEMENTS RELATIFS À DES MESURES COMPENSATOIRES OU D'INSERTION DE PROJET



PROTECTION PHONIQUE

ENGAGEMENT SUR LE RÉSULTAT

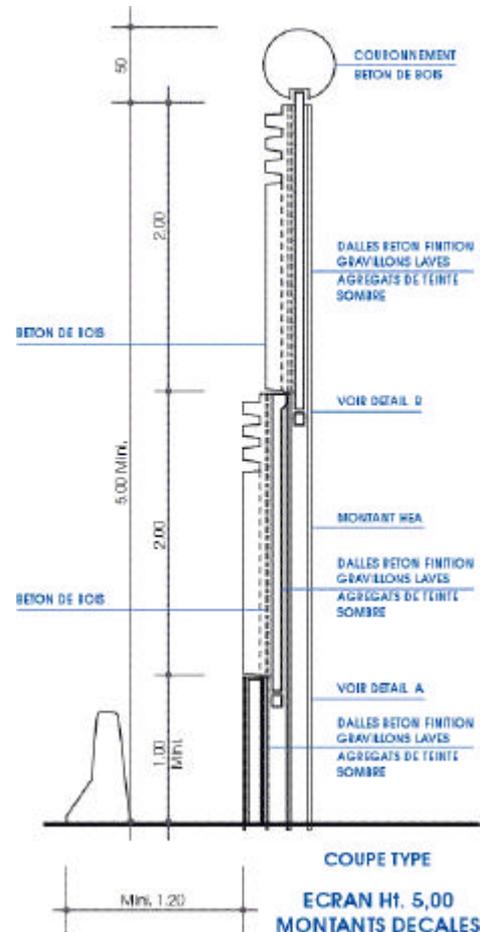
Le projet prévoit la réalisation de protections phoniques performantes pour atteindre l'objectif réglementaire de 65 dB (A) le jour et 60 dB (A) la nuit. Des mesures seront réalisées après la mise en service et des travaux complémentaires seront engagés en cas de non obtention de l'objectif de résultat (protection de façade ou complément des protections à la source).

LES MOYENS GÉNÉRAUX MIS EN ŒUVRE

Les protections à la source initialement prévues pour atteindre l'objectif de résultat ont été considérablement renforcées (4500 m d'écrans supplémentaires), permettant ainsi de tendre vers 60 dB (A) le jour et 55 dB (A) la nuit. Des couronnements cylindriques absorbants rehausseront les écrans, augmentant leur efficacité. Un revêtement acoustique absorbant sera réalisé sur l'ensemble de la voie et complètera l'aménagement. Ces dispositifs seront complétés par des protections de façade, si besoin est. D'après les estimations après aménagement, la quasi totalité des maisons le long de la voie verront une amélioration par rapport à la situation actuelle. Cette amélioration atteint 10 dB (A) pour les habitations les plus exposées.



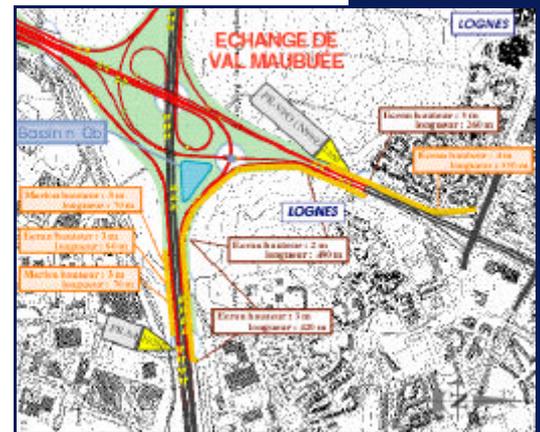
COUPE TYPE D'UN ÉCRAN ANTIBRUIT.



LES ENGAGEMENTS LOCAUX :

- SUR LA COMMUNE DE LOGNES :

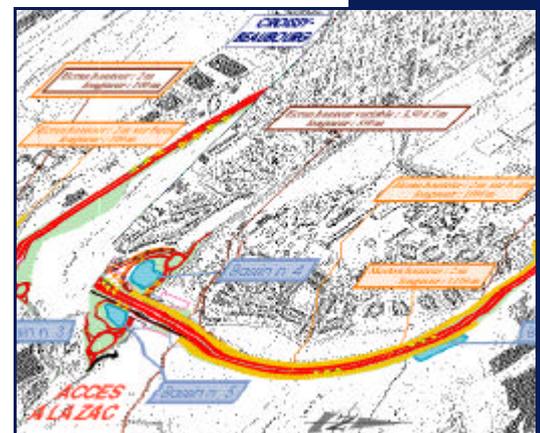
Il est prévu un écran de 3 m de haut sur une longueur de 1180 m au niveau de l'A4 nord-est, le Bois de Lognes et la VPO Est. Un écran de 4 m sur 550 m protégera la VPO Ouest et un écran de 3 m sur 80 m de longueur, encadré de deux buttes de 70 m de long, sera installé au niveau de l'A4 sud-est au droit du terrain d'accueil des gens du voyage.



- SUR LES COMMUNES D'EMERAINVILLE ET CROISSY-BEAUBOURG :

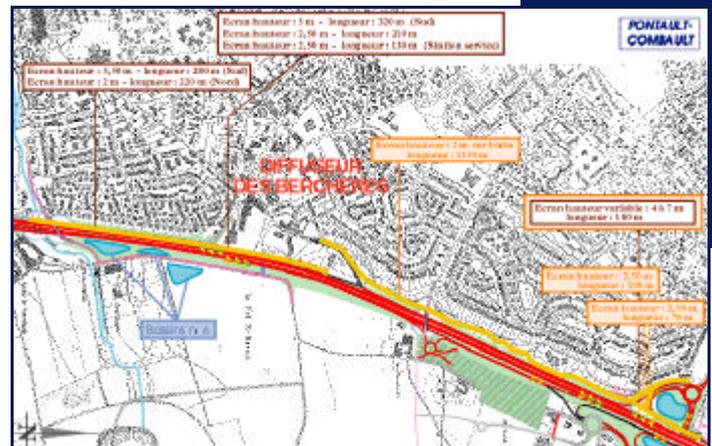
Un écran acoustique de 2 m de haut sera installé sur une longueur de 1100 m sur la butte du Champ Tortu le long de la RN 104 ainsi qu'un retour de 100 m le long du Bd de Beaubourg. Par ailleurs, un écran de 3,5 m à 5 m de haut longera le franchissement SNCF sur 550 m.

Un merlon de 2 m de hauteur sur une longueur de 1100 m sera installé le long du bois du Parc aux Boeufs.



- SUR LA COMMUNE DE PONTAULT-COMBAULT

Au niveau de la RD 361, côté ouest, trois écrans seront mis en place : un écran de 4 m à 7 m de haut sur 180 m, un écran de 2,50 m sur 100 m et un écran de 2,50 m sur une longueur de 70 m. Un écran de 2 m de hauteur sur 1150 m sera installé sur la butte entre le diffuseur de la RD 361 et la station service ouest. Un écran de 2,50 m de hauteur sur 130 m de longueur sera installé au droit de la station service. Un écran de 5 m de hauteur sera installé sur 950 m entre la station service et le Morbras, protégeant ainsi le lycée. Enfin, au niveau du diffuseur RD 21, côté ouest et des logements du Centre de Secours, un écran de 3m de haut sur 90 m et deux merlons de 4 m sur une longueur de 180 m et 50 m complètent le dispositif de protections phoniques.



SUIVI DE L'ÉVOLUTION SONORE

L'efficacité des protections acoustiques (à la source et en façade) sera vérifiée un an après la mise en service par une campagne de mesures in situ sur des bâtiments représentatifs. Une campagne de mesure, 5 ans après la mise en service, pourra être réalisée. Le suivi pourra être contractualisé par un protocole établi entre les communes et l'Etat. Des isolations de façades complémentaires seront réalisées en cas de besoin.



LES ENGAGEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET



PROTECTION DE L'AIR

Des mesures de contrôle seront effectuées après les travaux et les résultats seront publiés.



PROTECTION DU MILIEU NATUREL

LES ESPACES BOISÉS

Un soin tout particulier sera apporté à l'aménagement des lisières le long de la RN 104 afin de soigner la continuité et l'harmonie paysagère. Les délaissés, boucles d'échangeurs et buttes antibruit seront plantés de façon dense pour s'intégrer dans le paysage.

Dans les secteurs boisés, les talus extérieurs aux fossés seront plantés en espèces forestières afin d'assurer une transition entre l'accotement enherbé de la route et la lisière forestière.

COMPENSATIONS BOISÉES

Le projet nécessite le déboisement de 2 ha dans le bois de Lognes sur une profondeur maximale de 30 m, au nord-est de l'échangeur de Val Maubuée, de 2 ha dans le Bois du Boulay au sud-est du même échangeur et d'environ 1,4 ha le long du bois du Parc aux Boeufs sur une largeur de 10 à 15 m, soit un total de 5,4 ha de terrains boisés.

A titre de compensation, une étude relative au renforcement de la connexion entre le Bois Notre-Dame et le Bois des Berchères va être lancée. Cette opération s'effectuerait par des aménagements localisés, compatibles avec l'usage agricole du secteur et par des reboisements compensatoires dont l'ampleur et la superficie restent à définir et valider en concertation avec les différents partenaires concernés, en particulier les communes et les propriétaires (dans ce cadre, la possibilité d'un reboisement entre la RD 21 et l'étang du coq en vue de protéger celui-ci sera recherchée).

D'autre part, l'acquisition du Parc aux Boeufs (bois privé de 54 ha) en vue de son ouverture au public est en cours de négociation.

Enfin, les échangeurs du Val Maubuée et du bois Notre Dame seront complètement reboisés.





PROTECTION DE L'EAU

LE RU DU MORBRAS

Le fonctionnement de l'écoulement du ru du Morbras sera amélioré par la recherche d'une zone d'expansion des crues et la mise en œuvre de mesures de limitation de l'érosion en aval du franchissement de la RN 104.

AMÉLIORATION DU DISPOSITIF D'ASSAINISSEMENT

Le projet prévoit la reprise complète du réseau d'assainissement. Il comprend la création de nouveaux bassins de retenue destinés à limiter le débit de rejet instantané dans le milieu naturel et le réaménagement des anciens bassins. En outre, des dispositifs de traitement des eaux avec des ouvrages de dépollution tels que déshuileurs, décanteurs..., assureront une meilleure qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel (étangs de Célie et du Grand Parc via les réseaux du SAN et le ru du Morbras). Les bassins de stockage d'eaux pluviales seront imperméabilisés, à l'exception du bassin du diffuseur de la RD 361 dont les eaux seront en communication avec la nappe.

Ces équipements seront installés :

- dans le quart Nord Est du nœud de Val Maubée,
- à proximité du boulevard Courcerin,
- dans le diffuseur de la RD 361,
- à proximité du ru du Morbras.

ENTRETIEN

Les ouvrages de traitement des eaux seront régulièrement entretenus. Les dispositions de maintenance préventive intègrent un entretien périodique pour vérifier les équipements ainsi que l'état des bassins. L'entretien de l'assainissement sera effectué par le gestionnaire de la RN 104.

VIABILITÉ HIVERNALE

Le service hivernal sera assuré avec de la saumure afin de minimiser la quantité de sel déversée sur la chaussée et de moins polluer le milieu naturel.

SUIVI

L'efficacité des ouvrages de traitement des eaux de ruissellement sera vérifiée par des mesures de qualité des rejets. Un bilan de fonctionnement des installations sera réalisé.



LA FAUNE ET LA FLORE

- Les vieux arbres dans le secteur des Berchères, susceptibles d'abriter une faune parfois rare, seront préservés dans la mesure où ils ne mettent pas en danger les usagers et exploitants de la voie.

- Un site d'intérêt écologique est recensé sur le chemin des Berchères à Pontault-Combault où a été identifiée une espèce végétale en voie de disparition, la Falcaire commune. Cette zone fera l'objet d'un suivi attentif.

Pour préserver les falcaires, des mesures seront engagées, en concertation avec les associations de défense de l'environnement, pour réimplanter cette espèce à proximité sur des terrains de même nature.



- Le réaménagement qualitatif du passage à faune au-dessus de la Francilienne au sud de la RN 104, sera étudié en partenariat avec la DDAF et l'ONF.

- Les bermes de la RN 104 seront aménagées en vue d'une bonne transition avec le milieu naturel

- La faune, en particulier les sangliers, chevreuils et cerfs sitka localisés dans les zones boisées, sera protégée au moyen de clôtures mises en place le long de la RN 104.



PROTECTION DES INSTALLATIONS AGRICOLES

Aucun bâtiment du corps de la ferme de Pontillault ne sera touché. Seul un mur d'enceinte situé sur l'emprise du projet est susceptible d'être détruit. Il sera reconstruit à l'identique après les travaux.

La structure des chemins de désenclavement agricole sera dimensionnée pour supporter les engins agricoles.



LES ENGAGEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET



LA VIE LOCALE

PIÉTONS ET CYCLISTES

La création de liaisons piétons-cycles, aujourd'hui inexistantes du fait de la coupure engendrée par la RN 104 actuelle, favorisera les circulations douces. Trois passerelles sont ainsi prévues dans le projet, au niveau du ru du Morbras pour les liaisons vers l'Est, au niveau des Berchères à Pontault-Combault et, enfin, au niveau de la voie ferrée pour les liaisons nord-sud entre Emerainville et Pontault-Combault.

Le chemin de grande randonnée (GR 14) reliant Emerainville à la Forêt de Ferrières est rétabli le long de la voie ferrée, évitant ainsi le passage en souterrain peu attractif existant, qui sera malgré tout réhabilité.

AMÉNAGEMENTS LOCAUX

A Pontault-Combault, la rue des Prés St Martin, longeant la RN 104, sera isolée de la Francilienne par un écran antibruit dont les abords seront plantés. La desserte de la ZAC des Arpents sera améliorée par la création d'un nouvel accès direct et la zone d'activité des Grands Champs, au nord de la voie ferrée, verra sa desserte améliorée par des aménagements de carrefour.

Les entrées de villes - constituées par les nouveaux carrefours giratoires - seront étudiées en concertation avec les communes de Lognes, d'Emerainville, de Roissy-en-Brie et de Pontault-Combault en vue d'un traitement valorisant.

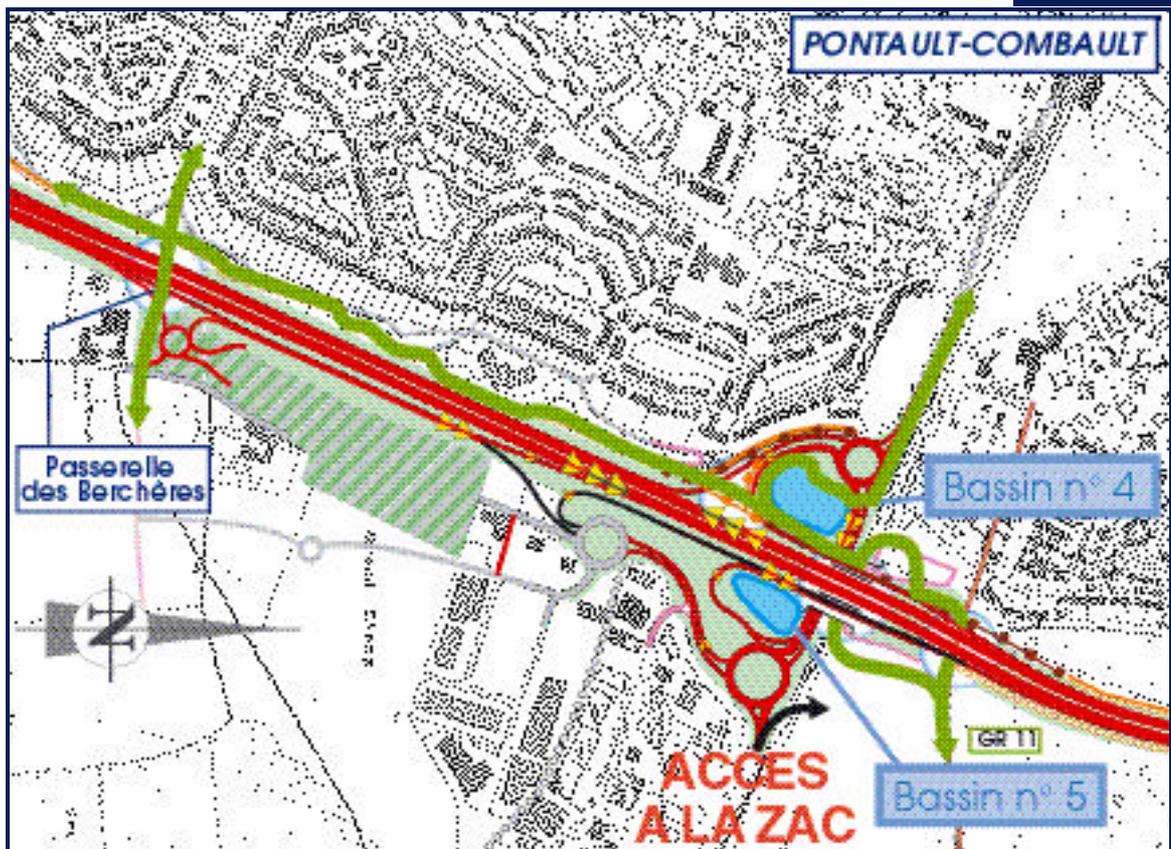
TRANSPORTS EN COMMUN

De nouveaux itinéraires de transports en commun seront étudiés pour pallier la suppression du mouvement entre le boulevard de Courcerin et la VPO.

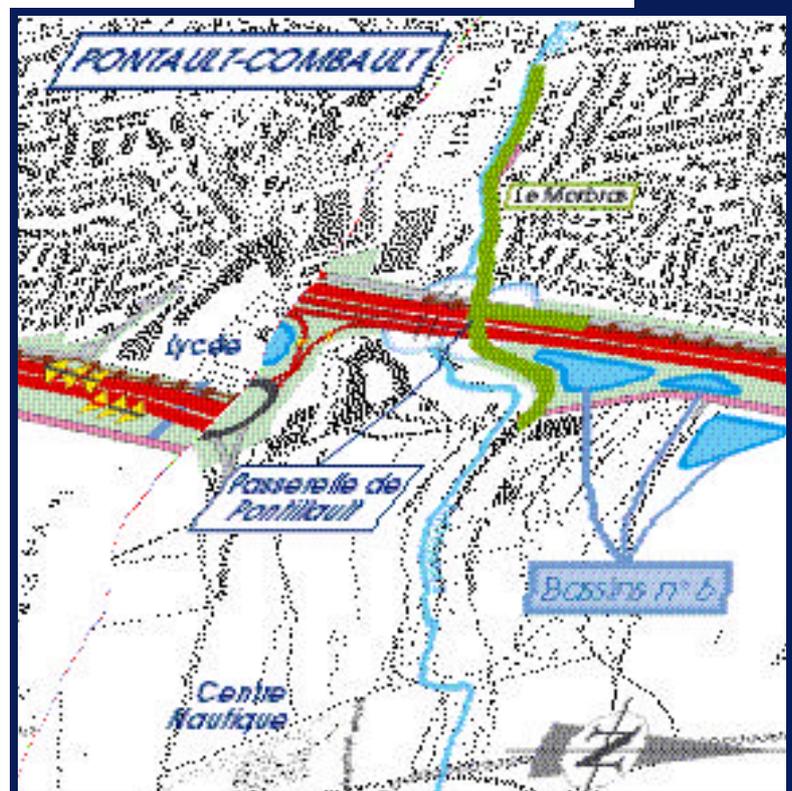


LES ENGAGEMENTS LOCAUX :

- PASSERELLE DES BERCHÈRES



- PASSERELLE DE PONTILLAULT





LES ENGAGEMENTS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET



L'INSERTION PAYSAGÈRE

L'aménagement paysager de la RN 104 s'inscrit dans une démarche visant à placer la voie dans une seule entité globale à dominante forestière.

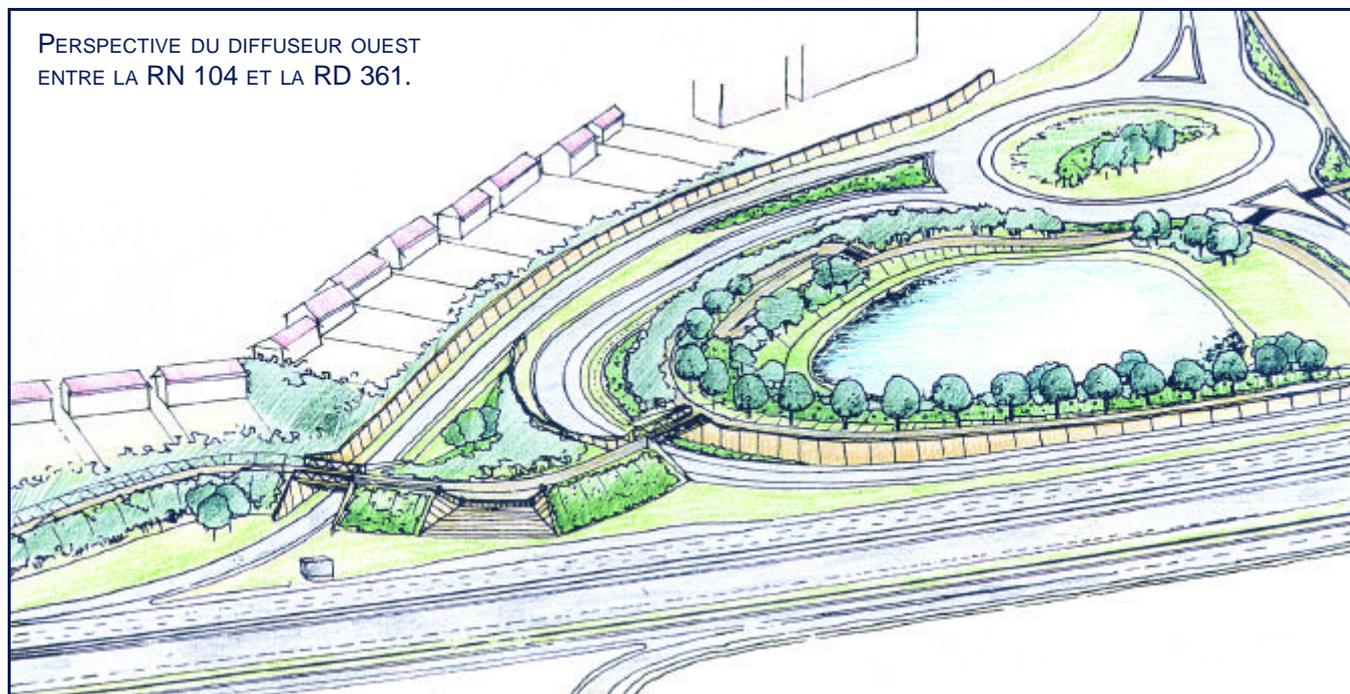
La dimension forestière sera recherchée dans toutes les dépendances vertes de l'infrastructure pour redonner ou accentuer l'effet de boisement et de forêt et créer un trait d'union entre la forêt Notre Dame à l'extrémité sud et le Bois de Lognes à l'extrémité nord. Ainsi les échangeurs et diffuseurs seront plantés de façon dense d'espèces forestières.

Les écrans anti-bruit seront accompagnés de plantations arbustives afin de mieux les intégrer dans les espaces boisés.

En rive est de la voie entre la RN 4 et la RD 361, des alignements d'arbres de haute tige seront recréés en remplacement des alignements actuels de peupliers qui seront détruits. Ils seront accompagnés de haies arbustives.

D'autre part, des dispositions seront prises pour préserver une vision dégagée sur les zones sensibles comme les vitrines économiques d'Emerainville, Croissy-Beaubourg, Roissy-en-Brie et Pontault-Combault.

Enfin, conformément à l'avis du 26 février 1999 émis par le Service départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Seine-et-Marne, l'aire de service et de repos fera l'objet d'une étude détaillée afin de l'intégrer dans le site et de l'isoler de l'urbanisation située de l'autre côté de la RN 104. La partie station service, notamment, sera située au sud afin de l'éloigner de l'école Marginéa. L'aspect architectural des ouvrages de franchissement piétons-cycles au niveau des Berchères et de Pontillault sera particulièrement soigné avec le concours d'un architecte. L'objectif est de parvenir à une insertion paysagère de qualité, en harmonie avec les sites traversés. Après les travaux, une enquête photo sera réalisée dans des conditions identiques à la première enquête et renouvelée dans un délai de 3 à 5 ans après la mise en service pour vérifier la qualité paysagère de l'ensemble.





- dB(A) :** Niveau sonore qui représente la sensation perçue par l'oreille humaine (filtre A)
"le jour" correspond au niveau énergétique équivalent LAeq 6h-22h
"la nuit" correspond au niveau énergétique équivalent LAeq 22h-6h
- DDAF :** Direction départementale de l'Agriculture et des Forêts
- DDE :** Direction Départementale de l'Équipement
- DIREN :** Direction Régionale de l'Environnement
- SANEF :** Direction des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
- SIRIUS :** Système de collecte et d'Information Routière aux Usagers d'Ile de France pour la Sécurité
- ONF :** Office National des Forêts
- PAZ :** Plan d'Aménagement de Zone
- VPO :** "Voie Primaire Ouest", ancienne dénomination de la RN 999.
- ZAC :** Zone d'Aménagement Concertée



Service
Aménagement
des Grandes
Infrastructures

288, rue G. Clémenceau ZI de Vaux-le-Pénil
B.P 596 77005 Melun Cédex
Tél 01 60 56 71 71 - Télécopie 01 60 56 71 00 00