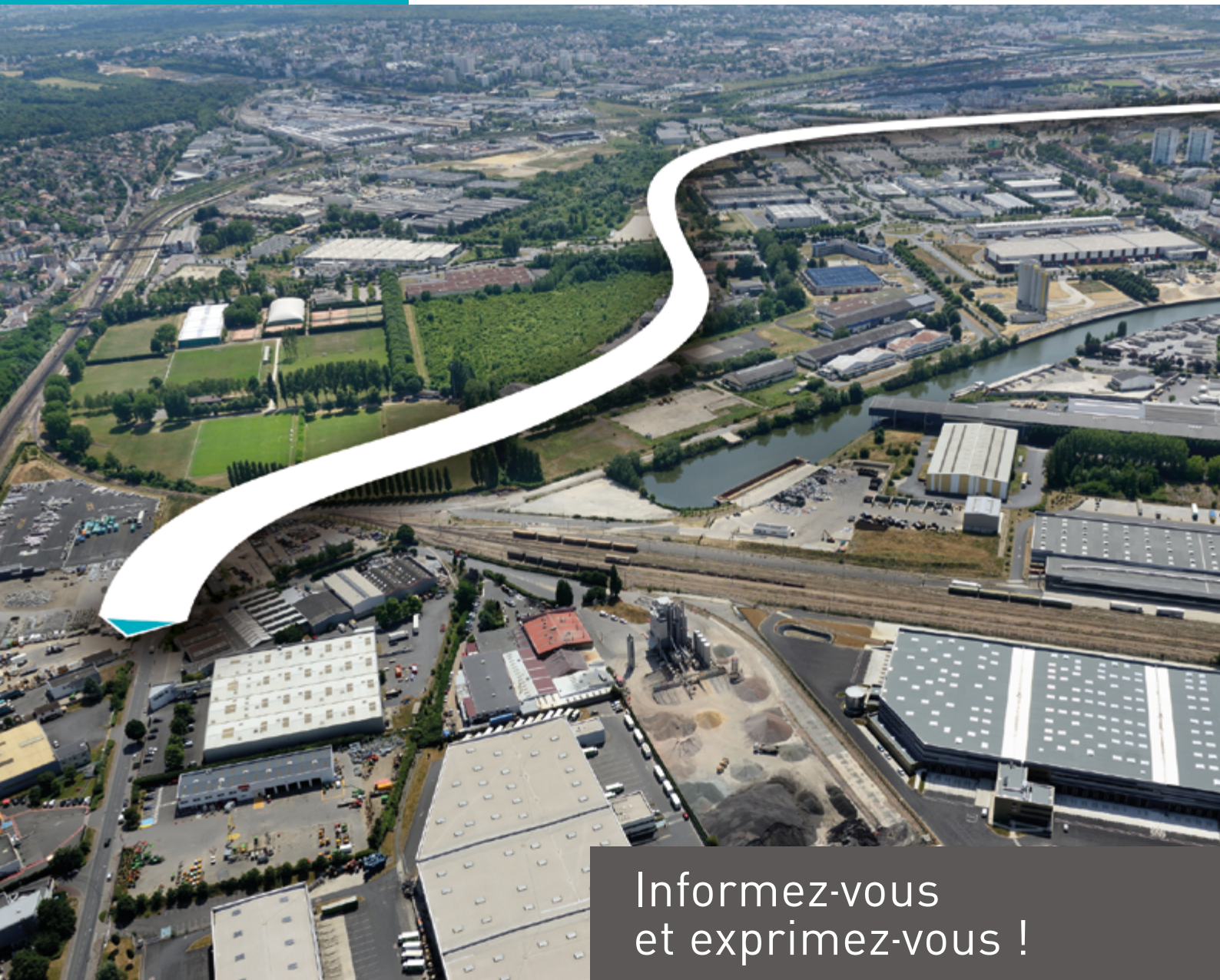


RN406
**DESSERTE
DU PORT DE
BONNEUIL**

ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE DU 3 JUIN AU 4 JUILLET 2019



Informez-vous
et exprimez-vous !

Pages 2-3 : L'essentiel du projet

Pages 4-5 : Les effets du projet

Page 6 : La mise en œuvre du projet

Page 7 : Pourquoi une nouvelle enquête publique ?

Page 8 : Comment participer à l'enquête publique ?

L'ESSENTIEL DU PROJET

Le contexte du projet

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 les connexions entre le transport routier et le transport fluvial/maritime. C'est dans ce cadre que s'inscrit le prolongement de la RN 406 jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne, dont l'opportunité a été validée suite à la concertation publique qui s'est tenue en 2011.

L'opération a été déclarée d'utilité publique le 13 janvier 2014.

La présente enquête publique, au titre de l'autorisation environnementale, a pour objet de présenter les effets du projet et les mesures qui seront prises pour favoriser la meilleure insertion environnementale possible du projet.



La situation actuelle en résumé

- > un manque de desserte routière efficace du port
- > des poids lourds sur un réseau local saturé
- > des nuisances incontestables pour les riverains

ZOOM

LES OBJECTIFS DU PROJET

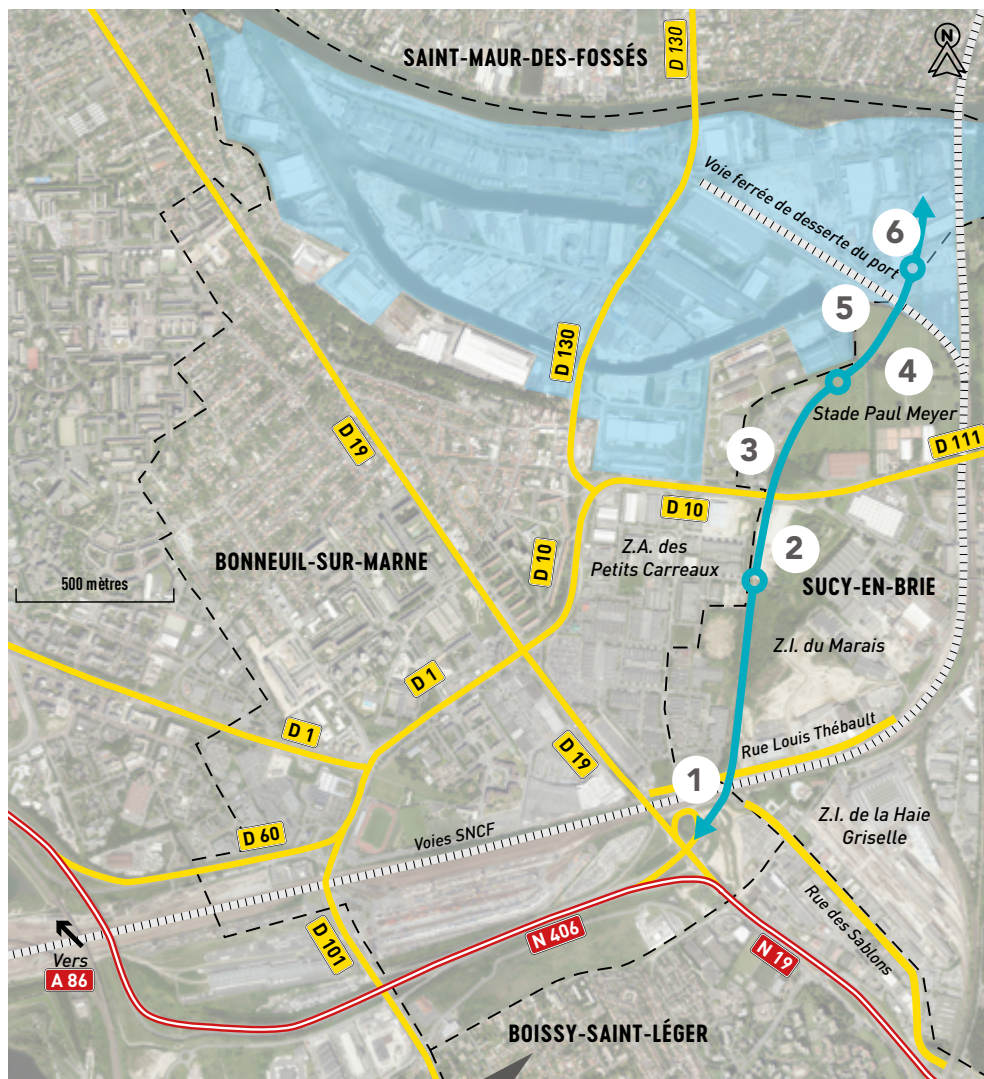
- ▶ Favoriser le **développement du transport multimodal**
- ▶ Améliorer la **desserte du port** depuis le réseau routier principal
- ▶ Réduire les **nuisances** pour les riverains
- ▶ Fluidifier la **circulation** sur le réseau local
- ▶ Favoriser le **développement économique** du secteur

Les aménagements prévus

Le projet consiste à **prolonger la RN406 actuelle** par un nouveau tronçon de route nationale sur 2 km environ. Après le raccordement à l'échangeur RN19/RN406, l'infrastructure doit franchir la rue des sablons, les voies SNCF de la grande ceinture, la rue Louis Thébault puis la RD10 et enfin la voie ferrée de desserte du port pour se raccorder à la voirie du port. Il permet d'aménager **deux points d'entrée supplémentaires dans le port de Bonneuil** par une route directement raccordée au réseau routier principal.

Les bénéfices du projet

- 900 poids lourds de moins chaque jour sur la RD 10 et 600 sur la RD 130
- Circulation plus fluide dans Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie
- Moins de bruit et une meilleure qualité de l'air pour les riverains du réseau routier existant
- Développement économique favorisé pour les entreprises du territoire
- Développement du transport multimodal

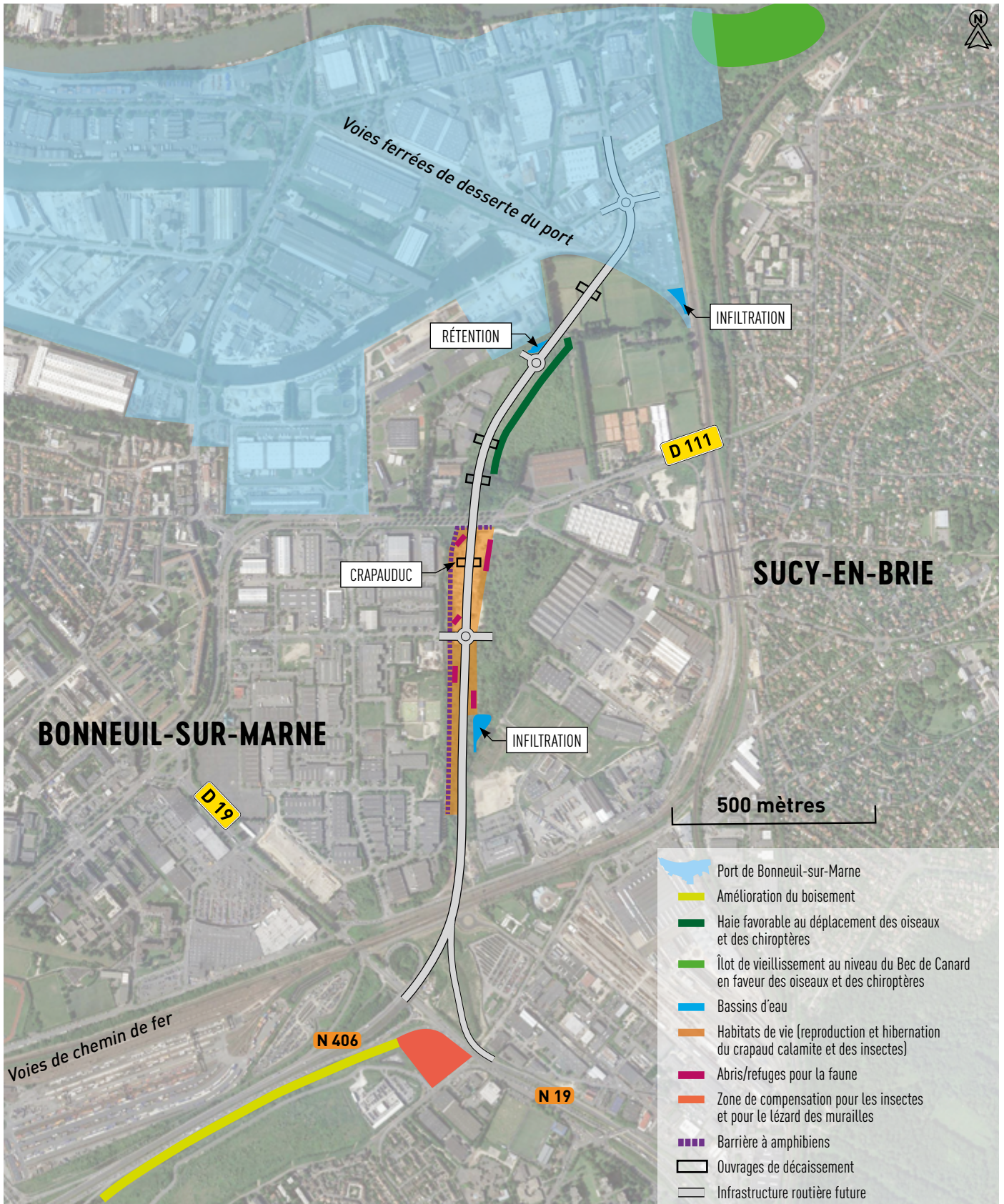


Les aménagements

- ➊ Passage sous les voies ferrées
- ➋ Création d'un giratoire desservant les zones d'activités
- ➌ Création d'un pont sur la RD10
- ➍ Création d'un giratoire desservant la zone portuaire Sud
- ➎ Création d'un pont au dessus de la voie ferrée du port
- ➏ Création d'un giratoire desservant la zone portuaire Nord

LES EFFETS DU PROJET

ET LES MESURES ENVIRONNEMENTALES



LES DÉPLACEMENTS

Le projet, en tant qu'axe de desserte direct du port de Bonneuil-sur-Marne, va capter une partie des flux de véhicules passant actuellement par le cœur de la ville de Bonneuil-sur-Marne. Le nombre de véhicules prévu sur la desserte à la mise en service est de 17 500 véhicules par jour dont 2300 poids-lourds, tous sens de circulation compris. Les autres itinéraires actuellement utilisés par les poids lourds seront donc délestés à terme d'une partie importante de ce trafic.

Pour en savoir plus, lire la pièce G (partie 3.6.4) du dossier d'enquête publique

L'AIR

Globalement, le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air des secteurs urbanisés situés à proximité des axes par lesquelles transitent actuellement les poids lourds. Des augmentations très faibles des concentrations maximales de polluants dans l'air ont été identifiées à proximité directe des futures voies de circulation. Cependant, elles n'auront pas d'impact pour la santé des populations environnantes.

Pour en savoir plus, lire la pièce G (partie 3.1.2) du dossier d'enquête publique

LE BRUIT

D'un point de vue acoustique, le projet a une incidence peu importante sur le bâti riverain. La zone traversée est essentiellement composée de bâtiments à vocation commerciale ou industrielle et très peu de logements sont impactés. Seulement deux zones bâties situées aux extrémités du projet feront l'objet de travaux de renforcement de l'isolation acoustique. Ces mesures permettront à ces logements d'être isolés d'un point de vue acoustique vis-à-vis de l'ensemble des sources de bruit existantes (y compris celles de la zone industrielle).

Pour en savoir plus, lire la pièce G (partie 3.9) du dossier d'enquête publique

ZOOM

LA DÉMARCHÉ « ÉVITER – RÉDUIRE – COMPENSER »

Dès la conception des aménagements, il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de définir les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est

nécessaire et possible, compenser les impacts négatifs significatifs du projet sur l'environnement. Cette démarche s'inscrit dans une dynamique visant à préserver le

plus possible l'intégrité de la biodiversité et de l'environnement dans lequel s'insèrent les aménagements.

LA FAUNE

Des enjeux locaux de conservation ont été relevés pour certaines espèces : crapaud calamite, chouette hulotte, grillon d'Italie, etc. Par conséquent, le projet prévoit la création d'une haie favorable au déplacement des oiseaux et des chiroptères. Des barrières à amphibiens, un passage petite faune, ainsi que des refuges et terriers sont prévus. Un milieu ouvert d'une surface de 1,5 ha pour accueillir le lézard des murailles et les insectes protégés sera aménagé.

Pour en savoir plus, lire la pièce E et la pièce G (partie 3.4.1) du dossier d'enquête publique

LA FLORE

Quelques espèces remarquables ont été identifiées sur le périmètre du projet. C'est le cas de la drave des murailles. Pour compenser les effets du projet sur la flore, les boisements situés au Sud de la RN 406 seront améliorés sur une surface de 2 ha et un îlot de vieillissement de 3 ha sera créé au niveau du Bec de Canard pour préserver la flore et la biodiversité. Grâce à l'entretien du boisement, le développement des arbres susceptibles d'accueillir des espèces protégées sera favorisé.

Pour en savoir plus, lire la pièce E et la pièce G (partie 3.4.1) du dossier d'enquête publique

L'EAU

Le projet a été conçu de manière à maintenir la circulation des eaux afin de prévenir les risques d'inondation identifiés dans le périmètre du projet. Pour compenser les remblais effectués sur certaines zones, plusieurs secteurs feront l'objet de déblai. Trois bassins de rétention des eaux seront par ailleurs construits. Des zones non imperméabilisées de type milieux humides et la mise en place de passages le long de l'infrastructure permettront également d'assurer les objectifs de transparence hydraulique en période de crue.

Pour en savoir plus, lire la pièce D et la pièce G (partie 3.1.4) du dossier d'enquête publique

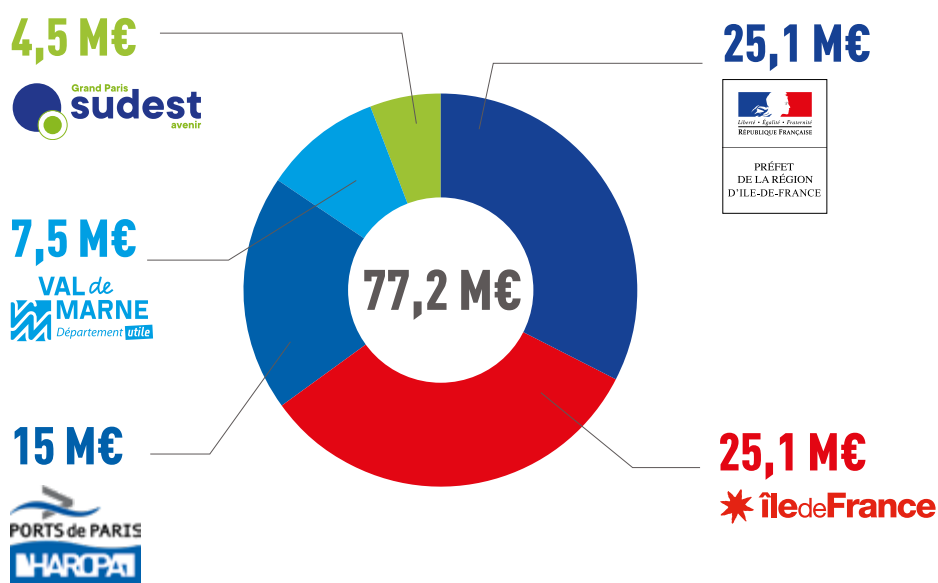
LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le maître d'ouvrage

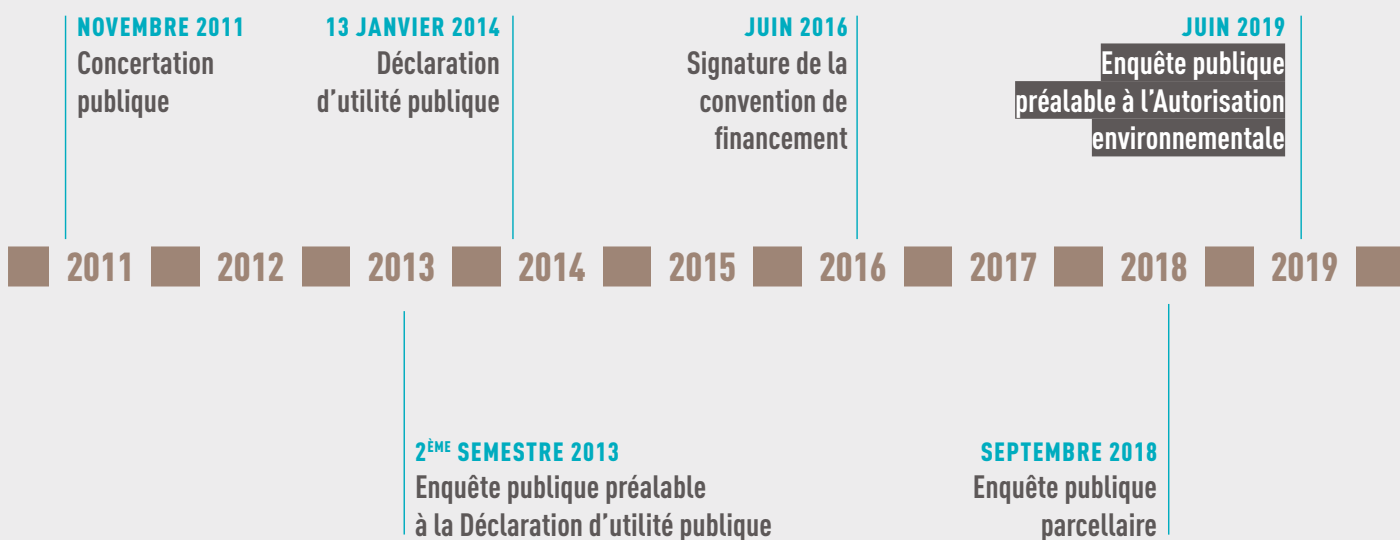
La **Direction des routes Île-de-France (DiRIF)**, en qualité de maître d'ouvrage, réalisera la quasi-totalité des travaux d'aménagement du projet, à l'exception de l'aménagement des ponts-rails permettant le passage de la future route sous le faisceau de voies ferrées au sud du projet qui sera réalisé par SNCF Réseau.

Le montant et le financement

Le projet d'un montant global 83 M€, est inscrit pour sa première phase au contrat de plan État-Région 2015-2020 pour un montant de 77,2 M€. La répartition entre les co-financeurs de cette opération de modernisation du réseau routier national est la suivante :



Les étapes du projet



POURQUOI UNE NOUVELLE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

Après l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique en 2013 et l'enquête publique parcellaire en 2018, le projet entre dans une troisième phase d'enquête publique relative à l'autorisation environnementale. Du 3 juin au 4 juillet 2019, les aménagements prévus sont une dernière fois présentés au public afin qu'il puisse s'informer et s'exprimer sur le projet et les mesures prises en faveur de l'environnement.

L'objet de cette enquête publique unique

Un même projet peut relever simultanément de plusieurs autorisations environnementales. La présente enquête publique est dite unique car elle porte notamment sur **deux autorisations environnementales différentes** : une autorisation au titre de la loi sur l'eau et une autorisation au titre de la protection des habitats et espèces protégés. Elle est organisée par le Préfet de Seine-et-Marne et se déroule sous l'autorité d'une commission d'enquête indépendante, nommée par le tribunal administratif.

LES OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- ▶ présenter au public les conditions de l'insertion du projet dans son environnement, ses impacts et les mesures pour y remédier
- ▶ recueillir l'expression du plus grand nombre afin d'apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation du projet

Le rôle de la commission d'enquête

- ▶ Veiller au bon déroulement de l'enquête publique ;
- ▶ Recueillir l'avis de tous ;
- ▶ Établir un rapport et formuler ses conclusions motivées.

Elle est composée d'un Président, Monsieur Bernard LUCAS, et de deux membres titulaires, Monsieur Manuel GUILLAMO et Monsieur Yves LE PAUTREMAT. À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête rédigera un **rapport sur le déroulement de l'enquête** et formulera ses **conclusions motivées**, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve(s) ou défavorables au projet. Des recommandations peuvent également être formulées.

ZOOM

LES SUITES À DONNER

Suite à la transmission du rapport de la commission d'enquête, l'État se prononcera sur la **demande d'autorisation environnementale**. Si l'autorisation

environnementale est accordée, le Préfet prendra un arrêté identifiant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation relevant de la responsabilité

du maître d'ouvrage (DiRIF). Une fois cette étape franchie, les travaux pourront alors débuter.

Participez à l'enquête publique du 3 juin au 4 juillet 2019

COMMENT PARTICIPER À L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?



Les permanences de la commission d'enquête

➤ À la Direction des Services
Techniques de la mairie de
Bonneuil-sur-Marne

3 route de l'Ouest

Lundi 3 juin 2019 de 9h00 à 12h00

Jeudi 4 juillet 2019 de 14h00 à 17h00

➤ En mairies de
BONNEUIL-SUR-MARNE

7 rue d'Estienne d'Orves

Samedi 22 juin 2019 de 9h00 à 12h00

SUCY-EN-BRIE

2 avenue Georges Pompidou

Lundi 3 juin 2019 de 9h00 à 12h00

Samedi 29 juin 2019 de 9h00 à 12h00

Jeudi 4 juillet 2019 de 14h00 à 17h00

BOISSY-SAINT-LÉGER

7 boulevard Léon Révillon

Mercredi 5 juin 2019 de 9h00 à 12h00,

Vendredi 14 juin 2019 de 14h00 à 17h00,

Jeudi 4 juillet 2019 de 14h00 à 17h00



La consultation du dossier d'enquête publique

➤ Dans les mairies suivantes,
aux horaires d'ouverture :

BONNEUIL-SUR-MARNE

7 rue d'Estienne d'Orves

SUCY-EN-BRIE

2 avenue Georges Pompidou

BOISSY-SAINT-LÉGER

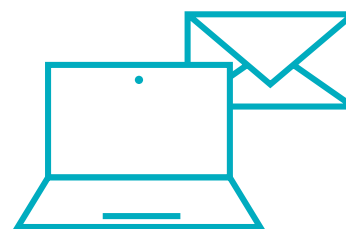
7 boulevard Léon Révillon

➤ En Préfecture
du Val-de-Marne :

21-29 Avenue du Général
de Gaulle, 94000 Créteil,
aux horaires d'ouverture

➤ Sur le site internet de
l'enquête publique :

[http://desserte-port-bonneuilrn406.
enquetepublique.net](http://desserte-port-bonneuilrn406.enquetepublique.net)



Le dépôt d'une observation

➤ Sur les registres papier en
mairie de Bonneuil-sur-Marne,
Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger

➤ Sur le registre numérique :
[http://desserte-port-bonneuil-
rn406.enquetepublique.net](http://desserte-port-bonneuil-rn406.enquetepublique.net)

➤ À l'adresse courriel :
[pref-environnement@val-de-marne.
gouv.fr](mailto:pref-environnement@val-de-marne.gouv.fr)

➤ Par voie postale à l'attention
du président de la commission
d'enquête, Monsieur Bernard
Lucas.

Au siège de l'enquête en préfec-
ture du Val-de-Marne - Direction
de la coordination des politiques
publiques et de l'appui territorial /
Bureau de l'environnement et des
procédures d'utilité publique - 21-
23 avenue du Général de Gaulle à
Créteil - 94038 Créteil Cedex

Toute l'information sur le projet : www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr