



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur « RN 406 : Desserte du port de Bonneuil-sur- Marne (94) »**

**n°Ae: 2012-79**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 27 février 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur « RN 406 : Desserte du port de Bonneuil-sur-Marne (94) ».*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Clément, Decocq, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Malerba, Schmit.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mme Steinfeldt, MM. Caffet, Féménias, Ullmann.*

\*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val-de-Marne (94), le dossier ayant été reçu complet le 29 novembre 2012.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers en date du 30 novembre 2012 :*

- le préfet de département du Val-de-Marne,*
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé.,*
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.*

*Sur le rapport de Michel Badré et Frédéric Cauvin dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet soumis à l'avis de l'Ae, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat (direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France) consiste à construire une voie nouvelle d'environ 2 km permettant de desservir le port de Bonneuil-sur-Marne à partir du réseau routier principal, notamment l'autoroute A 86 « La Francilienne ». La desserte routière du port, qui constitue l'un des trois principaux sites d'implantation de Port de Paris, n'est actuellement assurée que par le réseau routier urbain des villes voisines de Sucy-en-Brie et Bonneuil-sur-Marne. Cette situation est à l'origine de nuisances locales importantes et d'un handicap de compétitivité pour le port.

Estimé à environ 75 M€ TTC, le tronçon à réaliser comporte trois ouvrages d'art (2 ponts-routes et un pont-rail), et un giratoire permettant d'assurer la desserte de deux zones d'activité voisines. L'Ae observe à ce titre que la voirie de raccordement de ces deux zones d'activité à l'échangeur doit être considérée comme constituant une unité fonctionnelle avec le projet présenté, justifiant une appréciation globale des impacts de ce programme.

Les enjeux environnementaux du projet à l'échelle régionale, liés au report modal de la route vers le fleuve et à l'amélioration de compétitivité du port, sont difficiles à caractériser de manière précise à ce stade. A l'échelle locale du projet, ils concernent principalement les atteintes à la biodiversité et la consommation d'espaces naturels dans un secteur où ces derniers sont particulièrement rares, les impacts hydrauliques du projet qui est situé en zone inondable, et les nuisances locales (bruit et pollutions) à proximité du nouveau tracé, en contrepartie de la diminution des mêmes nuisances dues au trafic de transit actuel dans les agglomérations voisines.

Les documents soumis à l'avis de l'Ae et en particulier l'étude d'impact sont de bonne qualité, clairs et complets.

Les principales recommandations de l'Ae visent à améliorer la prise en compte de l'environnement par le projet et portent sur les points suivants :

- préciser le dispositif de suivi des mesures de reconstitution d'habitats et de transfert d'espèces présentées en compensation des impacts sur la biodiversité, la pérennité de ces mesures étant une condition essentielle de leur réussite,
- expliquer comment la transparence hydraulique des ouvrages en cas de crue sera assurée,
- compléter l'analyse des impacts sur le bruit pour ce qui concerne les voies de desserte des zones d'activité.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

\* \*  
\*

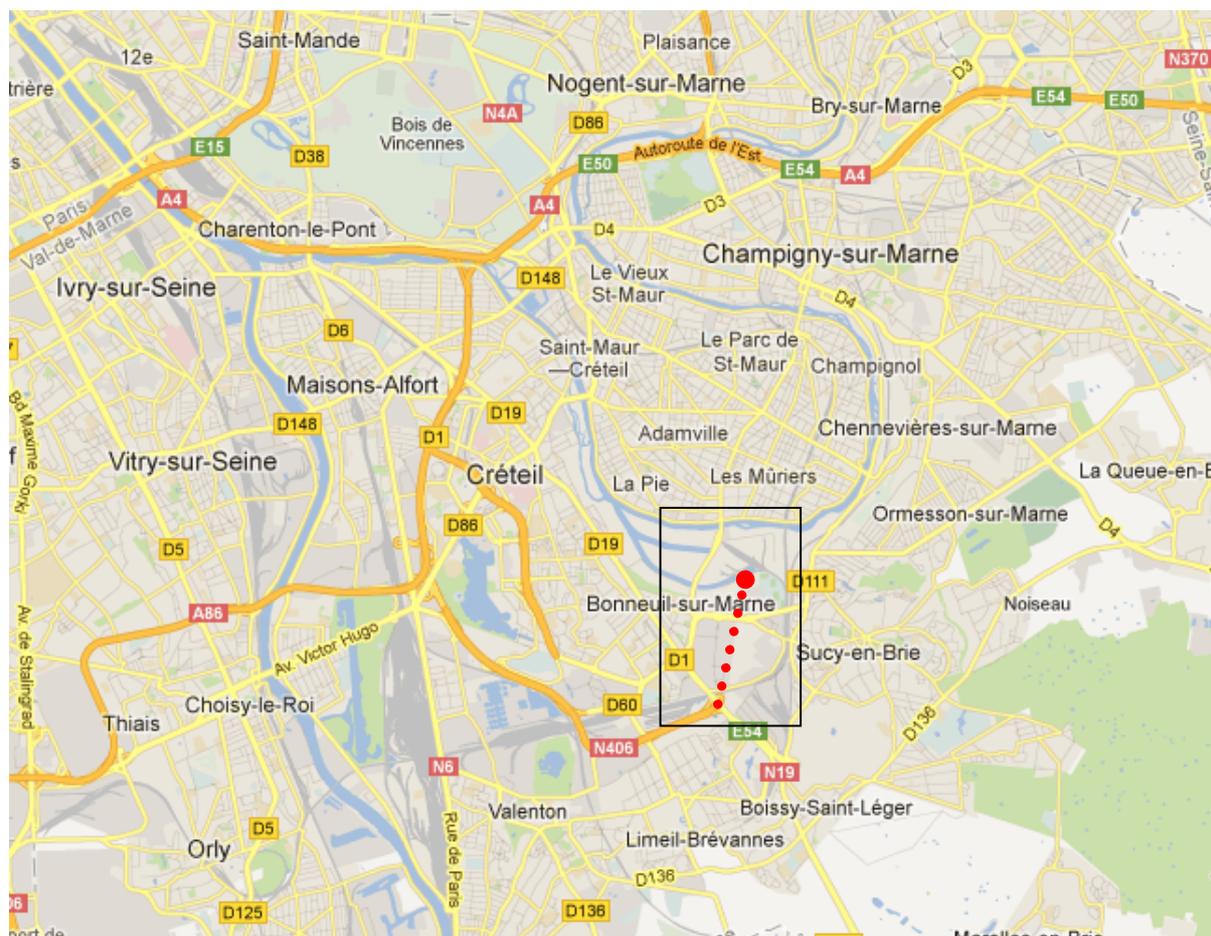
# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte

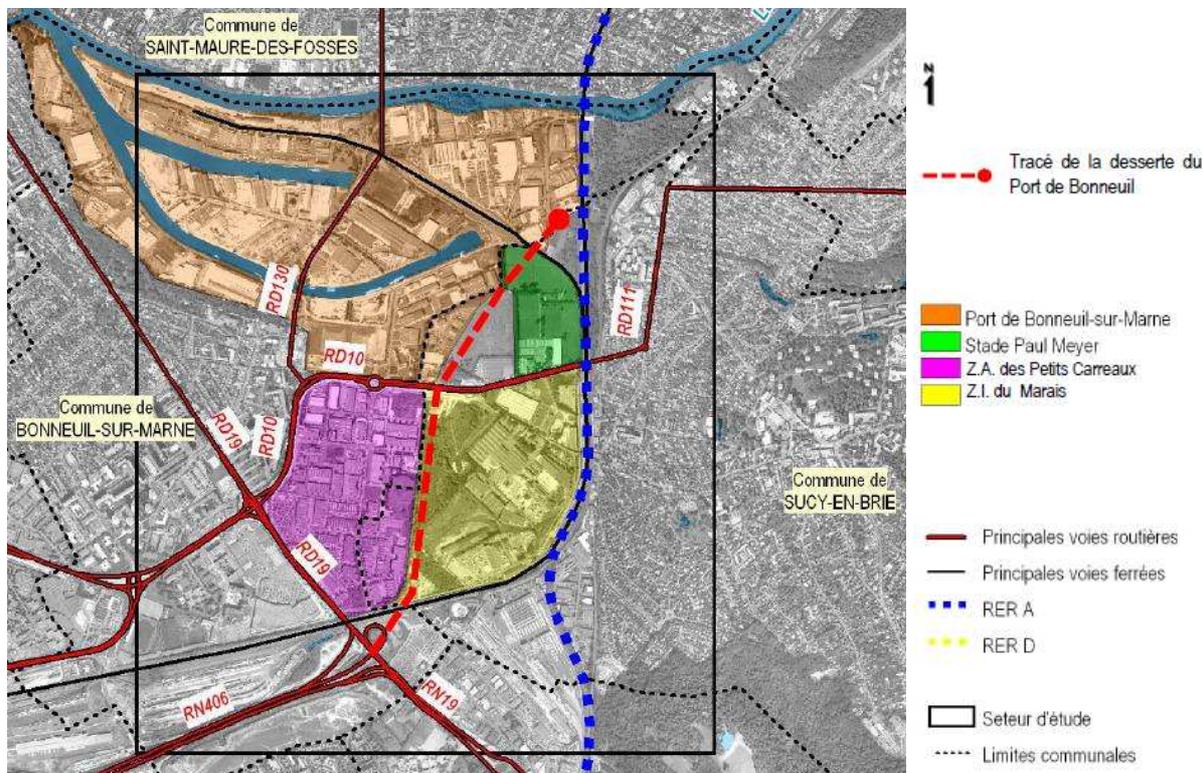
Le port de Bonneuil-sur-Marne constitue avec ceux de Limay et de Gennevilliers l'un des trois principaux sites d'implantation de l'établissement public à caractère industriel et commercial « Ports de Paris ». Situé dans la dernière boucle de la Marne avant sa confluence avec la Seine, à une dizaine de kilomètres au sud-est de Paris, il accueille un trafic fluvial de l'ordre de 1 200 000 t/an, auquel s'ajoute un trafic de 6 000 conteneurs « équivalents vingt pieds », en provenance de Rouen et du Havre. Son potentiel de progression est estimé fort par le maître d'ouvrage, pour l'approvisionnement de Paris en marchandises. Accessible à des convois poussés de 2 500 t, il permet la gestion de trains de fret complets.

Sa desserte routière à partir des itinéraires autoroutiers (A 4, A 6, A 86 « Francilienne ») est assurée par la RN 406 et la RN 19, puis par 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. Une grande partie du trafic poids lourd concerne des activités logistiques exclusivement routières (page 135) sans lien direct avec le trafic fluvial : il s'agit principalement d'utiliser des installations et infrastructures du port ou des zones d'activité situées à proximité.



**Figure 1 : Plan de situation complété par la représentation en rouge discontinu du tracé projeté. La zone d'étude est encadrée en noir (source : google map).**

Une zone d'activité dite des « Petits carreaux » et une zone industrielle dite du « Marais » sont également présentes respectivement à l'ouest et à l'est du secteur d'étude.



**Figure 2 : Plan de situation (dossier d'enquête publique, p 21, complété par la représentation en rouge discontinu du tracé projeté)**

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'objectif du projet, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat (direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France), est d'améliorer la desserte du port pour le trafic routier de marchandises depuis l'autoroute A 86. Il a également vocation à :

- améliorer la desserte des communes de Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie ;
- diminuer le trafic de transit dans ces communes ;
- desservir des secteurs d'activité situés au sud de la zone portuaire.

Le projet comporte une voie nouvelle prolongeant la RN 406 sur une longueur d'environ 2 km, décomposée en trois sections

- une section sud entre l'échangeur RN 406 / RN 19 et un nouveau carrefour de desserte des zones d'activité, à deux chaussées séparées (caractéristiques de la RN 406) ;
- une section intermédiaire entre les carrefours des zones d'activité et le port, à chaussée unique bidirectionnelle ;
- une section nord de raccordement au réseau routier interne du port.

Il comporte trois ouvrages d'art :

- un pont-rail, passage de la RN 406 sous les voies ferrées au sud ;
- un pont-route, passage de la RN 406 sur la RD 10 au centre ;
- un pont-route, passage de la RN 406 sur les voies ferrées au nord.

Le coût total des travaux a été évalué en 2012 à environ 75 M € TTC, non compris le coût des dessertes locales à partir du nouveau carrefour de desserte des zones d'activité.

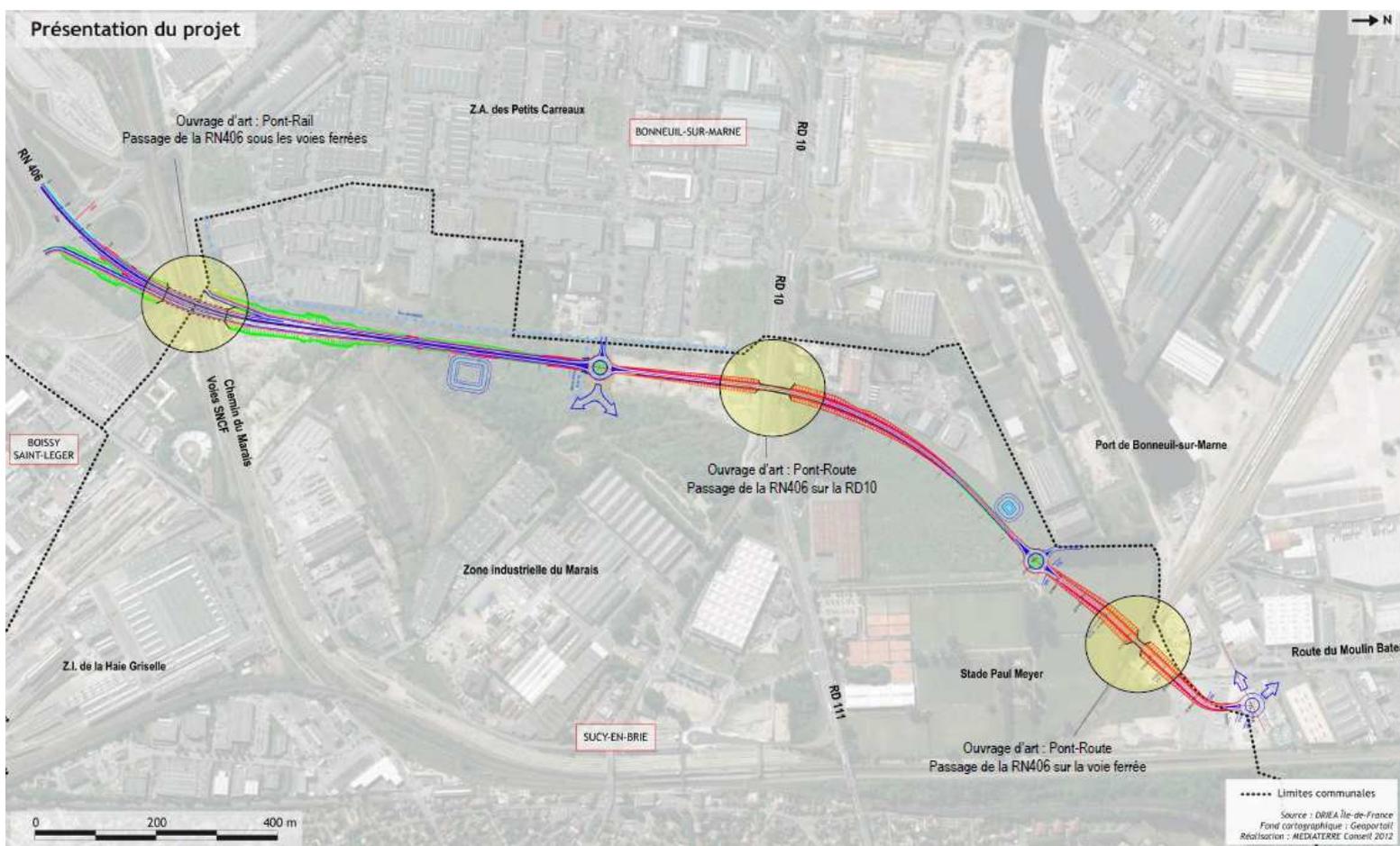


Figure 3 : Plan général des travaux (page 48 du dossier d'enquête publique)

### 1.3 Articulation du projet avec d'autres opérations d'un même programme

Le dossier d'enquête publique indique en page 49 que le prolongement de la RN 406 est un projet à part entière et que « le projet de prolongement de la RN 406 comme desserte directe au port de Bonneuil n'entre donc pas dans une notion de programme ».

Néanmoins, la variante retenue dans le cadre de ce projet prévoit la réalisation de trois nouveaux giratoires sans que les accès à la voirie préexistante ne soient décrits. En outre, il est précisé (page 193) que « ce scénario peut être complété par la création d'une voie de desserte économique vers la route de Bonneuil et la ZI du Marais, d'initiative locale » et que la création d'une voie d'accès à la zone d'activité des Petits carreaux est envisagée.

Par ailleurs, la carte présentée en page 192 du dossier d'enquête publique montre que des raccordements au réseau existant sont bel et bien envisagés du côté est du prolongement de la RN 406 et que des aménagements sont prévus sur la voirie existante.

L'Ae considère que ces aménagements font partie du même programme d'opérations fonctionnellement liées

que le projet de prolongement de la RN 406<sup>2</sup>. Le dossier soumis à l'avis de l'Ae ne précise pas quand seront réalisés ces travaux ni comment leurs impacts ont été pris en compte<sup>3</sup>.

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage :**

- **d'indiquer l'échéancier du programme constitué par le présent projet et les opérations qui y sont fonctionnellement liées ;**
- **de compléter l'étude d'impact afin que celle-ci porte sur l'ensemble du programme dans le cas où ces opérations sont réalisées de manière simultanée ;**
- **de compléter l'étude d'impact par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme dans le cas où leur réalisation est échelonnée dans le temps.**

## **1.4 Procédures relatives au projet**

Le projet présenté nécessite :

- une étude d'impact, en application des articles L.122-1 et R.122-2<sup>4</sup> du code de l'environnement ;
- une enquête publique, en application des articles L.123-2 et R.123-1 et suivants du code de l'environnement ;
- une déclaration d'utilité publique (DUP) préalable aux expropriations nécessaires, après enquête publique en application des articles L.11-1 et suivants du code de l'expropriation<sup>5</sup> ;
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Sucy-en-Brie, après enquête publique.

Le dossier soumis au présent avis de l'Ae est le dossier commun à ces trois enquêtes publiques<sup>6</sup>.

Le projet relevant de plusieurs rubriques de la nomenclature correspondante (prélèvements, rejets, impacts sur le milieu aquatique), il devra faire l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau<sup>7</sup>. Cette procédure aura lieu ultérieurement.

Il devra également faire l'objet d'une demande de dérogation relative à la destruction d'espèces protégées<sup>8</sup>.

Le dossier indique également (page 14), à juste titre, qu'une instance de suivi des mesures environnementales devra être créée par arrêté du préfet du département, en application de l'article R.125-37 du code de l'environnement : cette disposition nouvelle fait suite à la loi dite Grenelle II<sup>9</sup>.

## **1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Les objectifs généraux du projet, qui vise à améliorer la desserte portuaire et donc à favoriser le transport

---

<sup>2</sup> Article L.122-1 II du code de l'environnement : « Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. »

<sup>3</sup> Article L. 122-1 II du code de l'environnement : « Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2. »

<sup>4</sup> Rubrique 6°b) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

<sup>5</sup> Le dossier indique (p 7) que l'enquête parcellaire sera menée après la DUP.

<sup>6</sup> Cette démarche est rendue possible par les articles L.123-6 et R.123-7

<sup>7</sup> Articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du code de l'environnement

<sup>8</sup> Article L.411-2 du code de l'environnement

<sup>9</sup> Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

des marchandises à longue distance par voie fluviale plutôt que par voie routière, sont a priori plutôt favorables à l'environnement, sous réserve d'une bonne prise en compte des enjeux environnementaux par les équipements et l'exploitation portuaires. L'échelle de présentation du projet ne permet pas d'évaluer ses impacts induits liés à une meilleure compétitivité du port.

A l'échelle locale, les principaux enjeux environnementaux portent sur :

- la consommation d'espaces naturels et les impacts sur la biodiversité : l'emprise du projet s'inscrit en effet sur un des rares espaces non artificialisés du secteur, entre les zones urbanisées, les emprises de zones d'activité et celles d'infrastructures de transport ;
- les impacts du projet sur les écoulements hydrauliques, en période de crue, dans un secteur de forte sensibilité aux inondations ;
- le bruit, le projet se traduisant par un déplacement des trafics sur des tronçons actuellement congestionnés vers d'autres actuellement préservés ;
- les pollutions de proximité de l'air et de l'eau.

En phase chantier, la réalisation des terrassements et la circulation des engins dans un secteur déjà congestionné pourront également occasionner des impacts négatifs.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

Le dossier soumis à l'Ae, comportant conformément à la réglementation toutes les pièces du dossier de demande et notamment l'étude d'impact, est d'une très bonne présentation d'ensemble : les plans sont clairs, les illustrations (notamment cartographiques) lisibles, et les rédactions compréhensibles et d'un degré de détail adapté aux enjeux, thème par thème, sauf pour la présentation du programme (cf partie 1.3) et sous réserve des observations qui suivent. La présentation qui est faite des impacts du projet, sous réserve des points mentionnés ci-après, apparaît objective, même s'agissant des impacts négatifs.

Les remarques de l'Ae sur le fond des questions traitées sont examinées ci-après.

### **2.1 Analyse de l'état initial**

L'état initial présenté dans l'étude d'impact est clair et convenablement illustré. Il analyse de manière satisfaisante les différentes caractéristiques de la zone d'étude.

#### *Faune, flore et milieux naturels*

En ce qui concerne les milieux naturels, la faune et la flore, des inventaires naturalistes détaillés ont été réalisés<sup>10</sup> et ont permis de mettre en évidence la présence d'habitats, d'espèces animales ou de stations d'espèces végétales protégées. Elles sont localisées à l'aide d'une cartographie adaptée présentée dans les pages 114, 119, 122 et 124.

Le nord de la zone d'étude est par ailleurs concerné par la ZNIEFF<sup>11</sup> de type 1 « les îles de la Marne dans la

---

<sup>10</sup> En mai, juin, juillet et août 2011 pour la flore et les habitats, et en mars, mai, juin, juillet, août et septembre pour la faune.

<sup>11</sup> Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I sont des secteurs de superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

boucle de Saint-Maur-des-Fossés » (n°110020461).

Alors que cette ZNIEFF inventorie des milieux déterminants pour certains chiroptères remarquables<sup>12</sup>, l'étude d'impact ne fournit aucun détail sur l'éventuelle présence de ces mammifères dans la zone d'étude et les résultats des inventaires faunistiques ne mentionnent aucun chiroptère.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer la présence éventuelle d'habitats favorables aux chiroptères dans la zone d'étude et, le cas échéant, de mentionner les espèces présentes sur le site.***

#### *Eau*

La zone d'étude est concernée par les plans de prévention du risque inondation (PPRI) des communes de Bonneuil-sur-Marne et de Sucy-en-Brie. D'après le zonage de ces PPRI, une grande partie du secteur d'étude est située en zone inondable avec, au nord de la RD 10, un aléa caractérisé comme « fort » (pages 102 et 103 de l'étude d'impact). Il est indiqué que, dans ces zones, les infrastructures de transport ainsi que les équipements nécessaires à leur fonctionnement et leur exploitation sont autorisés sous réserve d'étude hydraulique et de mesures compensatoires garantissant la transparence hydraulique<sup>13</sup> et le maintien du champ d'expansion des crues pour une crue centennale (page 103).

#### *Qualité de l'air*

Des campagnes de mesures de différents traceurs de la pollution automobile (NO<sub>2</sub>, benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes) ont été menées sur le site du 22 mars au 4 avril 2011. L'Ae note toutefois que les valeurs des concentrations relevées par les stations de mesures permanentes ou temporaires, notamment d'AIRPARIF, les plus proches du site ne sont pas fournies.

#### *Bruit*

En page 18 du dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage indique qu'une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en février 2011 en 8 points de la zone d'étude. Néanmoins, l'étude d'impact ne présente pas de cartographie des niveaux sonores dans ce secteur en l'état initial.

Il est par ailleurs indiqué que « *l'écart jour / nuit mesuré est globalement supérieur à 5 dB(A) pour la majorité des mesures. C'est donc la période diurne qui est la période de référence pour l'application de la réglementation* ». Cependant, aucune précision supplémentaire n'est apportée sur ce point et le dossier n'indique pas clairement si cette situation est constatée sur l'ensemble de la zone d'étude. Interrogé sur ce sujet par les rapporteurs, le maître d'ouvrage a indiqué qu'en deux points de mesure les écarts jour/nuit étaient inférieurs à 5 dB(A) mais que des bruits parasites de nuit expliquaient cette situation, sans pour autant qu'ils soient représentatifs des sources de bruit de la zone d'étude (un de ces points de mesure est notamment situé à proximité d'une fourrière). Il a par ailleurs indiqué que les flux de circulation qu'engendrerait ce projet concerneraient principalement la période diurne. Dans la suite de l'étude d'impact, l'analyse acoustique ne concerne donc pas la période nocturne. L'Ae rappelle que l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières traite aussi bien la période diurne (6h-22h) que la période nocturne (22h-6h) et que le maître d'ouvrage aurait dû, a minima, expliciter clairement toutes les raisons

---

Les ZNIEFF de type II sont de vastes ensembles naturels riches et peu modifiés par l'homme ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Les zones de type II peuvent inclure une ou plusieurs zones de type I.

<sup>12</sup> <http://inpn.mnhn.fr/zone/znief/110020461/tab/habitats>

<sup>13</sup> La transparence hydraulique d'un ouvrage est la faculté de ne pas opposer d'obstacle à l'écoulement naturel des eaux en cas de crue, de tels obstacles étant de nature à aggraver l'effet des crues.

ayant conduit à ne retenir que la période diurne dans l'étude acoustique.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser, dans le dossier d'enquête publique, les raisons qui ont conduit à ne pas réaliser d'étude acoustique de nuit. Elle recommande par ailleurs de présenter, dans l'état initial, une cartographie de l'ambiance sonore préexistante au sein de la zone d'étude.***

## **2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

Le projet présenté a pour objectifs d'améliorer la desserte du Port de Bonneuil-sur-Marne par la RN 406 et de décharger le réseau départemental local d'une part importante de trafic de transit. Le dossier ne présente pas d'alternative à la solution envisagée consistant à prolonger la RN 406 jusqu'au port et, en raison des différentes contraintes propres à la zone d'étude (milieu urbain dense, voiries préexistantes, etc.), aucune alternative au tracé retenu n'est étudiée. Par conséquent les variantes présentées dans l'étude d'impact sont des variantes « techniques » qui se différencient essentiellement par la façon dont elles sont reliées au réseau de voies existant. Quatre variantes différentes sont ainsi analysées au regard des objectifs du projet, de leurs impacts potentiels sur l'environnement, des prévisions de trafic en 2020 et du coût de chacune d'entre elles.

La variante finalement retenue est une variante nommée « 3bis » qui reprend le principe d'aménagement de la variante « 3 » (même tracé) sans que le dossier permette de comprendre en quoi ces deux alternatives diffèrent. Interrogé par les rapporteurs, le maître d'ouvrage a indiqué que si le tracé du prolongement de la RN 406 était exactement le même entre les variantes « 3 » et « 3bis », les aménagements prévus aux alentours de ce prolongement (nouvelles voies d'accès sous maîtrise d'ouvrage du conseil général, signalisation, etc.) n'étaient pas identiques et que les flux de déplacement étaient donc différents. L'Ae rappelle par ailleurs que ces aménagements et le présent projet font partie du même programme d'opérations fonctionnellement liées.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter clairement les différences existant entre la variante « 3 » et la variante « 3bis » finalement retenue, et d'explicitier les raisons de ce choix, eu égard aux effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine.***

## **2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts**

### *Biodiversité et espaces naturels :*

Le dossier présente de façon détaillée (pages 244 à 248) les impacts du projet en matière de destruction d'habitats et d'espèces. Les impacts les plus forts concernent un secteur de fourrés arbustifs occupé par le Lézard des murailles (*podarcis muralis*) protégé au niveau national et plusieurs espèces déterminantes de ZNIEFF et protégées en Ile-de-France, dans la partie nord du tracé, à proximité des terrains de sport : l'emprise porte sur environ 6 000 m<sup>2</sup> de ce secteur. Un autre secteur de friches dans la partie sud du tracé, avec présence de la Drave des murailles (*Draba muralis*), et présence potentielle du Crapaud calamite (*Bufo calamita*) et de la Mante religieuse (*Mantis religiosa*) est détruit sur environ 3 000 m<sup>2</sup>. Des espèces protégées étant concernées, le maître d'ouvrage indique que des dossiers de demande de dérogation à présenter au Conseil national de la protection de la nature (CNP) devront être réalisés.

Les impacts sont décrits de façon complète et précise.

Il n'est pas proposé de mesures d'évitement des impacts liés à l'emprise, la destruction des habitats sur cette emprise étant totale. Le dossier présente les mesures de gestion des milieux naturels qui se reconstitueront après terrassements sur les bermes<sup>14</sup> (fauche plus ou moins tardive, en bandes alternées, pour favoriser les

---

<sup>14</sup> La berme d'une route est la partie non roulable de l'accotement d'une route.

semis naturels), au demeurant sans doute assez peu différentes de la dynamique de recolonisation spontanée. Deux autres types de mesures de compensation sont décrits :

- la reconstitution de friches favorables au Crapaud calamite et à la Mante religieuse, par aménagement de terrains (décapage, apport de terre végétale provenant de la partie détruite) de l'ancienne usine désaffectée à l'est des friches détruites, et la création de fourrés arbustifs à proximité des terrains de sport, à partir d'andains aménagés ;
- la transplantation d'espèces végétales répertoriées sur le site : une station de Drave des murailles (*draba muralis*), une station de Chardon (faux-acanthe *cardus acanthoides*), et un pied de Compagnon rouge (*silene dioïca*).

La localisation des secteurs concernés par les impacts ou par les mesures compensatoires est donnée avec précision, et les techniques envisagées décrites, y compris les difficultés possibles et les délais nécessaires à la reconstitution d'habitats. Le dossier indique qu'il sera fait appel aux conseils d'un écologue et à l'assistance d'experts.

L'enjeu principal porte sur le suivi et la pérennité des mesures de compensation. Cette question est traitée dans la partie 2.6 du présent avis.

L'Ae observe toutefois que ces mesures visent à compenser des destructions d'habitats ou d'espèces spécifiques, mais pas à compenser l'artificialisation de la surface d'emprise des voies nouvelles. Comme dans la quasi-totalité des équipements nouveaux en Ile-de-France, cette surface de l'ordre d'une dizaine d'hectares vient s'agréger à la surface totale actuellement artificialisée en Ile-de-France pour les constructions et équipements nouveaux, de l'ordre de 1800 ha/an.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de prévoir des compensations à l'artificialisation des surfaces d'emprise du projet, notamment par réutilisation de surfaces actuellement artificialisées mais inutilisées, qui pourraient être réaménagées en espaces verts, à proximité ou dans l'emprise du port.***

#### Evaluation des incidences Natura 2000 :

Le dossier comporte (page 249) un paragraphe consacré à cette évaluation. Assorti d'une carte indiquant la localisation des 5 sites Natura 2000 les plus proches du projet (respectivement à 8, 14, 19, 20 et 27 km), il indique les objectifs de conservation du site situé à 8km (zone de protection spéciale « sites de Seine-Saint-Denis » FR 1112013) pour ce qui concerne les espèces aviaires. Aucune de ces espèces n'a été identifiée sur le site du projet, qui n'a pas de lien avec tout ou partie de leur cycle de vie.

Le dossier conclut à l'absence d'incidences du projet sur les objectifs de conservation de ce site.

Malgré le caractère particulièrement concis de la rédaction, l'Ae souscrit à l'analyse présentée, qui correspond bien à la démarche logique de l'évaluation des incidences, ainsi qu'à sa conclusion, au vu des caractéristiques du site.

#### *Inondations (compensation et transparence hydraulique) :*

L'étude d'impact traite de façon détaillée (pages 236 et suivantes) des impacts du projet en matière de pertes de zones d'expansion de crue, à partir du volume des remblais de la route et d'un modèle numérique de terrain permettant de calculer la perte de volume de stockage de l'eau pour une crue analogue à celle de 1910. La remontée de nappe en période de crue rendant inopérant un surcreusement des zones de stockage de l'eau en dessous du niveau potentiel de la nappe, l'étude indique le volume et la localisation des pour reconstituer le volume de stockage de crue perdu à la suite de la présence des remblais de la route, soit environ 28 000 m<sup>3</sup>.

Bien qu'il soit mentionné (page 237) que « l'axe de la route constitue un linéaire de surverse en cas de crue », la question de la transparence de l'ouvrage lui-même n'est pas évoquée.

***Compte tenu des effets souvent néfastes (pour l'écoulement naturel des eaux comme pour la stabilité de***

***l'ouvrage lui-même) du fonctionnement en digue d'ouvrages en remblais conçus pour d'autres fins, l'Ae recommande de préciser les moyens qui seront mis en œuvre pour assurer la transparence hydraulique du nouveau tronçon routier en cas de crue.***

#### *Bruit*

L'étude d'impact présente les résultats de simulations acoustiques à l'horizon 2030 dans l'hypothèse de réalisation du projet ainsi que dans une situation où il n'a pas été réalisé. Si les conséquences du projet en terme de bruit sont bien étudiées le long du futur prolongement de la RN 406, le dossier n'analyse pas ses impacts à proximité de toutes les voies dont le trafic sera amené à évoluer.

Sur ce sujet, le maître d'ouvrage indique que le projet devrait avoir des impacts positifs au niveau de la RD 10 (page 72). L'Ae note toutefois qu'il engendrera potentiellement une augmentation des flux de circulation sur d'autres voies, notamment de part et d'autre de l'échangeur de desserte des zones d'activités du secteur, ce qui pourrait avoir des conséquences négatives en termes de niveaux sonores. Or, ces voies n'apparaissent pas sur les cartes de bruit fournies dans le dossier d'enquête publique.

En outre, comme indiqué dans la partie 2.1 du présent avis, cette étude ne concerne que la période diurne alors que, réglementairement, le maître d'ouvrage aurait dû également étudier les impacts du projet sur le bruit en période nocturne.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les impacts du projet en termes de bruit pour l'ensemble des bâtiments situés à proximité des voies nouvelles créées et des voies existantes qui connaîtront, en raison de la réalisation du projet, des modifications des flux de circulation. Elle recommande de préciser, si nécessaire, les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser ces impacts.***

#### *Pollution atmosphérique*

La réalisation du projet engendrera des modifications du trafic routier dans la zone d'étude et aura donc des impacts sur les émissions polluantes et ainsi que sur la qualité de l'air. Afin de caractériser ces impacts, le dossier étudie les émissions de plusieurs polluants<sup>15</sup> atmosphériques à différents horizons et pour différents scénarios<sup>16</sup>.

Les résultats des simulations effectuées montrent qu'en raison des évolutions du parc automobile entre 2010 et 2020, notamment le remplacement de véhicules anciens par des véhicules récents moins polluants, les émissions de certains composés tels que le monoxyde de carbone ou le benzène seront moins importantes en 2020 qu'en 2010, avec ou sans projet, en dépit de l'augmentation globale de trafic prévue dans la zone d'étude. Cette évolution n'est cependant pas constatée pour tous les polluants considérés et, en raison des hypothèses retenues sur les évolutions du parc automobile, les émissions de 2030 sont plus importantes que celles de 2020 pour une grande partie des polluants considérés<sup>17</sup>.

Globalement, l'étude montre qu'en ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques la situation avec projet est moins favorable que la situation sans projet. Elle identifie de plus des sites sensibles, dont un collège, où les concentrations moyennes annuelles réglementaires actuelles et futures sont dépassées pour certains polluants (page 222). L'étude d'impact ne présente cependant pas clairement, pour tous les

---

<sup>15</sup> Dioxyde d'azote, particules fines, benzène, monoxyde de carbone, dioxyde de soufre, plomb, benzo[a]pyrène, arsenic, cadmium, chrome, mercure, nickel, baryum, acroléine, etc.

<sup>16</sup> Les émissions sont étudiées dans les cas suivants :

- situation existante du trafic (données de 2010) ;
- horizon 2020 sans projet (évolution au fil de l'eau) ;
- horizon 2020 avec projet ;
- horizon 2030 sans projet (fil de l'eau) ;
- horizon 2030 avec projet.

<sup>17</sup> Cette évolution s'explique par le fait que, quel que soit le scénario retenu, le trafic routier prévu pour 2030 est plus important que celui prévu pour 2020 et que les évolutions techniques futures du secteur routier ne peuvent pas être prises en compte.

polluants considérés, l'ensemble des sites sensibles où les concentrations actuelles ou futures dépassent les seuils réglementaires. L'étude des effets du projet sur la santé humaine indique toutefois que, pour deux indices permettant de caractériser ces impacts (l'excès de risque individuel et le quotient de danger)<sup>18</sup>, les seuils recommandés par l'institut de veille sanitaire ne sont pas dépassés et la mise en oeuvre de mesures compensatoires n'est pas nécessaire (page 235).

En outre, cette analyse ne prend pas en compte les impacts du projet sur les concentrations en ozone. Ce composé figure cependant dans la liste des substances faisant l'objet d'une réglementation (page 222) et la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B no 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières indique comment la pollution photochimique, dont l'ozone est un indicateur, peut être prise en compte dans une étude d'impact<sup>19</sup>.

Par ailleurs, les résultats présentés ne font pas de distinction entre les émissions de particules fines PM10 et PM2,5 alors même que les valeurs limites et seuils fixés par le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 sont différents pour ces deux types de particules (page 224).

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air par :***

- ***la localisation de l'ensemble des sites pour lesquels les seuils réglementaires sont et seront franchis ainsi que par une évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air à proximité de ces sites ;***
- ***la prise en compte des impacts du projet sur les concentrations en ozone dans l'atmosphère ;***
- ***des études séparées des émissions des particules fines PM2,5 et PM10.***

## **2.4 Evaluation des consommations énergétiques et analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances**

L'Ae note qu'en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES), de pollution atmosphérique et de bruit, le projet aura des impacts négatifs<sup>20</sup> (pages 290 à 293) par rapport à l'évolution tendancielle alors même que les émissions, notamment de gaz à effet de serre, en phase chantier ne sont pas prises en compte. Ces impacts sont évalués en termes de coûts collectifs pour la société et sont estimés à environ 735 000 € sur l'année 2020 et 1 196 000 € en 2030.

Comme indiqué au chapitre 1.5 du présent avis, il convient de noter qu'en l'état actuel des connaissances une telle analyse ne peut pas prendre en compte de manière exhaustive toutes les conséquences de la mise en service de cette nouvelle infrastructure, notamment en ce qui concerne ses effets sur le report modal route - fleuve ainsi que sur l'activité du port et des zones d'activités du secteur.

## **2.5 Mesures de suivi**

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact contient une présentation

---

<sup>18</sup> L'excès de risque individuel (ERI) représente, d'un point de vue théorique, la probabilité supplémentaire d'observer l'effet néfaste lié à l'agent étudié chez un individu. Le quotient de danger est le rapport de la dose d'exposition d'un individu ou d'un groupe d'individus par la dose sans effet estimée. Si la valeur du QD dépasse la valeur de 1, des effets sont susceptibles de se produire ([http://www.sante-environnement-travail.fr/minisite.php?id\\_rubrique=890&id\\_article=2742](http://www.sante-environnement-travail.fr/minisite.php?id_rubrique=890&id_article=2742)).

<sup>19</sup> « Dans la majorité des cas, l'étude donnera une approche descriptive simple du phénomène et indiquera les limites des connaissances sur le sujet, dans les cas spécifiques (autoroutes, contournement de grosses agglomérations notamment), lorsque des outils auront déjà été mis en place au niveau régional pour répondre à la question, une approche par modélisation pourra être envisagée. »

<sup>20</sup> Aux horizons 2020 et 2030.

des principales modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront mises en œuvre et du suivi de leurs effets (pages 281, 282 et 284 du dossier d'enquête publique). La description qui en est faite n'est cependant pas suffisamment précise pour apprécier concrètement leurs conditions de mise en œuvre, notamment sur le long terme, en relation avec l'instance de suivi mentionnée en partie 1.4 du présent avis : les indicateurs ou autres dispositifs de suivi qui seront mis à sa disposition ne sont pas détaillés.

Ainsi, en ce qui concerne le suivi des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur la faune et la flore, le dossier d'enquête publique indique simplement que « *afin d'apprécier la dynamique des populations végétales et animales, des suivis annuels ou pluriannuels des milieux réaffectés, ou préservés, seront effectués. Ces études devront avoir lieu régulièrement. En effet, des observations sont nécessaires afin de vérifier si les propositions adoptées sont suffisamment efficaces, et de réagir rapidement dans le cas contraire* » (page 282). Aucune précision supplémentaire n'est apportée alors même que l'efficacité de ces mesures, notamment des mesures compensatoires, dépend entièrement des modalités de gestion sur le long terme des milieux concernés.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire les dispositifs de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qu'il s'engage à mettre en œuvre. Elle recommande aussi d'organiser ce suivi en relation avec l'instance de suivi prévue par l'article R.125-37 du code de l'environnement.***

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté à la page 41 du dossier d'enquête publique. Sur les 25 pages au format A3 qui le composent, les impacts du projets, les mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter, les réduire et les compenser ainsi que les mesures de suivi des engagements pris par la maître d'ouvrage ne sont repris que sur une unique page.

***Considérant qu'il s'agit d'éléments essentiels à la bonne appropriation par le public des enjeux environnementaux du projet, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'adapter et de proportionner les parties du résumé non technique relatives aux impacts du projets, aux mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser ainsi qu'aux modalités de suivi de ces mesures eu égard au contenu de l'étude d'impact.***

***L'Ae recommande par ailleurs d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.***

\* \*  
\*