



AMÉNAGEMENT DE LA RN 104 ENTRE L'AUTOROUTE A4 ET LA RN 4



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction
Départementale
de l'Équipement
Seine-et-Marne



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'Equipement de Seine-et-Marne, représentant du maître d'ouvrage, ainsi qu'auprès du maître d'oeuvre, 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.



SOMMAIRE DU DOSSIER

- 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





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.





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.

1/10



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).

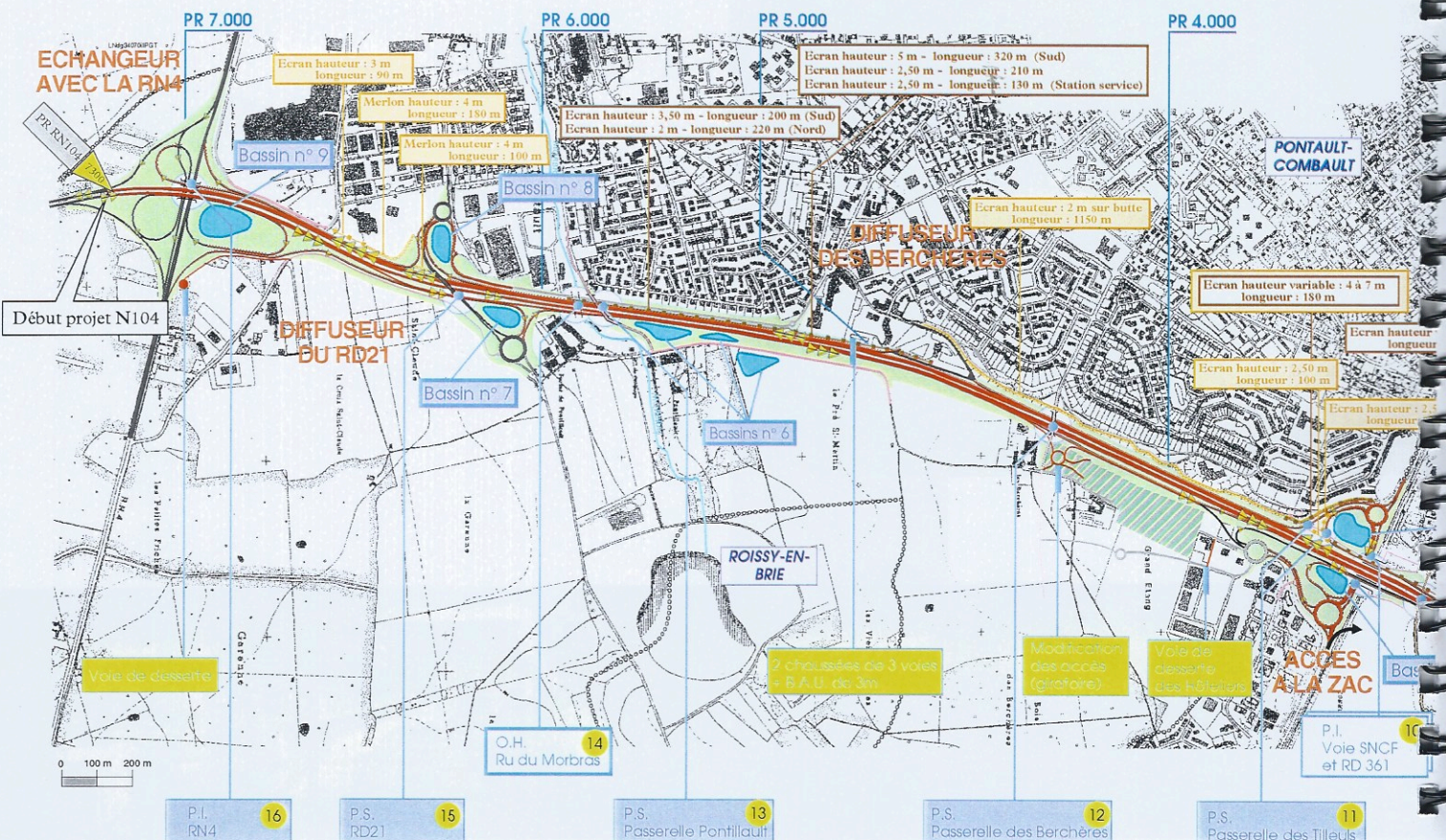
- **Le diffuseur de Roissy-en-Brie**, avec de meilleures conditions d'entrées et de sorties au-dessus des voies SNCF et la création de giratoires sur la RD 361

- **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'Île-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.

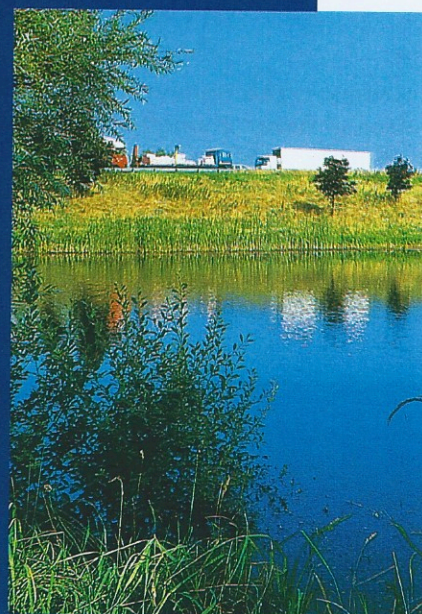
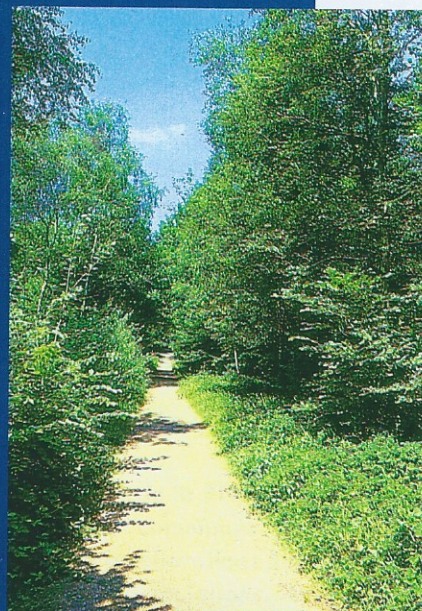
DE NOUVELLES LIAISONS INTERQUARTIERS

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 générés 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

