

## Avis de l'association Nature & Société dans le cadre de l'Enquête d'Utilité Publique relative à la réalisation du prolongement de la RN 406 pour la desserte du Port de Bonneuil-sur- Marne

### Périmètre de l'étude

Dans son avis initial du 27 février 2013, l'Autorité Environnementale (AE) réfute la volonté du pétitionnaire de limiter l'impact du projet au seul prolongement de la RN406, sans prendre en compte les futures dessertes, notamment celles concernant les 2 zones industrielles des Petits Carreaux et du Marais, et des communes de Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie.

Ainsi, dans la synthèse de son avis, elle indique : *« le tronçon à réaliser comporte trois ouvrages 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. »*

Et de façon plus détaillée : *« (...), 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.*

*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.*



**& NATURE  
société**

association agréée de protection  
de la nature et de l'environnement

MAISON DE LA NATURE

Ile de Loisirs de Créteil

9, Rue Jean Gabin

F-94000 CRÉTEIL

+33 (0)9-53-04-41-05

projets@nature-et-societe.org

<http://www.nature-et-societe.org>



*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. »*

Dans son nouvel avis du 5 décembre 2018, l'AE confirme, malgré l'actualisation du dossier par la DIRIF, sa recommandation d'inclure dans l'étude d'impact les voies d'accès aux giratoires.

En mémoire en réponse à ce nouvel avis de l'AE, la DIRIF précise :

*«Trois giratoires sont aménagés dans le projet :*

- le giratoire Nord se raccorde à la voirie existante du port de Bonneuil,*
- le giratoire intermédiaire permet de desservir la zone sud du port. L'ouvrage franchissant le fossé des Marais a été pris en compte dans l'étude d'impact du projet,*
- le giratoire sud dessert la zone d'activités des Petits Carreaux pour laquelle la voie d'accès a également été intégrée dans l'étude d'impact (ouvrage de franchissement du rû des Marais). La voie à l'est est une voie privée indépendante du projet porté par la DIRIF. Elle n'est pas inscrite dans les documents d'urbanisme et la DUP du projet. En outre, à ce jour, aucune étude n'a été réalisée sur ces voies. Le giratoire a été conçu pour pouvoir accueillir un éventuel raccordement. Il appartiendra aux propriétaires de faire les démarches et les dossiers nécessaires s'ils souhaitent se raccorder au giratoire.*

*Ainsi les voies d'accès aux giratoires ont bien été prises en compte dans le projet. »*

**Cette réponse nous apparaît totalement insatisfaisante, voire induisant en erreur.**

En effet, la réalisation d'un giratoire et de sa voie d'accès sur quelques dizaines de mètres, avec ouvrage de franchissement du rû des Marais, ne permet plus d'autre choix de localisation pour une voie de desserte future de la zone d'activités.

**Considérer que l'impact de la desserte à l'est du giratoire sud ne peut en aucun cas être incluse au projet** puisqu'elle est à ce jour indépendante du projet porté par la DIRIF, ni inscrite dans les documents d'urbanisme ni à la DUP du projet, alors que la mise en place du giratoire est une preuve de sa réalisation future en cet endroit précis, **s'avère contraire aux recommandations réitérées de l'AE.**

Par ailleurs, l'étude du diagnostic écologique du projet a été réalisée au sein d'un périmètre cohérent par rapport à son impact projeté. **Tout projet complémentaire à venir au sein de ce périmètre de diagnostic écologique doit ainsi être pris en compte pour en mesurer les impacts cumulés.** Ce critère doit lever toute discussion possible quant à la délimitation de la mesure de l'impact (voie d'accès, incluse au dossier, ou voie de desserte, omise au dossier).

De plus, la volonté politique des élus et de la population des communes de Sucy-en-Brie et de Boissy-Saint-Léger pour la réalisation de ces dessertes est exprimée clairement et depuis longtemps,

- **Pour Nature & Société, il est donc essentiel de prendre en compte la totalité de cette unité fonctionnelle, conçue comme un ensemble permettant de détourner le trafic poids lourd des voies communales, ou traversantes pour les 2 zones industrielles.**

### **Concernant l'artificialisation des sols**

L'étude indique que plus de 10 hectares supplémentaires seront artificialisés alors que cette artificialisation continue d'être en très fort développement en Ile-de France.

- **Les mesures compensatoires sont insuffisamment développées et ne prennent pas en compte l'artificialisation supplémentaire des voies de desserte exclues des présentations alors qu'elles appartiennent à la même unité fonctionnelle.**

### **Concernant la Trame Verte et Bleue**

Aussi bien le SDRIF, le SRCE, le SDAGE et le SAGE prévoient de renforcer les corridors écologiques et/ou la Trame Verte et Bleue.

En l'espèce, sont en jeu les liaisons Est-Ouest pour rejoindre le Morbras et Nord-Sud pour rejoindre la boucle de la Marne au niveau du Bec de Canard.

- **Le seul traitement partiel des abords par des plantations d'arbres pour une surélévation des vols ou des haies en alignement à la place de la friche Nord sont insuffisants pour répondre à la Disposition 144 du SAGE Marne Confluence : **Consolider la trame verte et bleue du territoire en encourageant la création de milieux humides et de corridors et par la mise en place d'une gestion écologique adaptée à ces milieux.****

Enfin, il faut également prendre en compte les futures dessertes qui créeront de nouvelles ruptures des milieux plutôt que de favoriser les continuités écologiques, dans un territoire déjà très morcelé.

### **Concernant la zone humide du Marais**

Malgré les investigations complémentaires du pétitionnaire pour répondre à la sollicitation de la DRIEE qui tendent à démontrer qu'en l'état, le « Marais » ne correspond pas à une zone humide selon les critères du Conseil d'Etat de 2017, et comme l'indique elle-même la DRIEE dans son avis du 18 juin 2018 : **« la présence historique d'un marais au niveau des actuels habitats humides (carte page 107 du "Volet Eau"), abritant encore des espèces semi-aquatiques (crapaud calamite), plaide pour la mise en place d'une zone humide en accompagnement du projet. Cette mesure peut être mutualisée avec les aménagements prévus pour le crapaud calamite dans les zones de compensation hydraulique du projet. »**

Dans son dernier avis, l'AE précise que *« L'absence de concomitance des critères phytosociologique et pédologique ne suffit pas, dans le cas du projet, pour s'affranchir de la présence de zones humides. »*

***L'AE recommande d'affiner la détermination de la présence de zones humides au regard de la note technique du 26 juin 2017 et, le cas échéant, de mettre en place les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires. »***

En réponse, le maître d'ouvrage tient à préciser par ailleurs que « *le projet prévoit la mise en place de 2,4 hectares de compensations hydrauliques au droit de l'infrastructure, sous forme de surlargeur.*

*Ces zones seront des espaces en déblais de type milieux humides propices au Crapaud calamite, au Petit Gravelot, à la Bergeronnette des ruisseaux et aux insectes protégés. Il est proposé de mettre en place un mélange de sable et de graviers sur une épaisseur de 15 cm, pour permettre la rétention d'eau une partie de l'année. Les graviers rendront la zone plus attractive pour la Bergeronnette des ruisseaux, le Petit gravelot, ainsi que pour la Drave des murailles. Ces milieux seront donc régulièrement gorgés d'eau, ce qui permet de compenser amplement les 0,5 ha de zone à végétation humide impactée. »*

Cette réponse peut apparaître satisfaisante par rapport à l'impact du projet, tel que pris en compte mais elle devient insatisfaisante en tenant compte de l'impact de l'unité fonctionnelle comprenant partie des voies de desserte projetées (cf infra).

- ✓ **La mise en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires doit ainsi prendre en compte l'impact des futures dessertes routières, le rond-point de desserte étant localisé à proximité immédiate de la zone en discussion, la détruisant encore davantage sinon en l'artificialisant par de nouvelles surfaces de revêtement ou d'assainissement.**

## **Concernant les espèces et les mesures de réduction ou de compensation**

### 1/ L'ensemble des mesures décrites ne prennent pas en compte la réalisation des voies de desserte

Or, non seulement les espèces les plus impactées et à enjeu fort se reproduisent ou s'alimentent ou hivernent sur les milieux qui seront détruits par la réalisation des voies de desserte, mais en plus, des mesures de réduction ou de compensation des impacts du seul projet de prolongement de la RN406 se situent dans la zone des futurs travaux de réalisation des dessertes !

- **Il y a une contradiction inhérente aux mesures de réduction ou de compensation des impacts liés aux espèces et la réalisation d'un rond-point au droit même des milieux objets de ces mesures. De nombreuses mesures favorables au maintien des espèces seront ainsi inopérantes concernant la zone des Marais et Ecoparc.**

Le crapaud calamite, espèce à enjeu fort, sera encore le plus touché par l'impossibilité de réaliser ou maintenir dans le temps ces mesures de compensation, du fait de ces dessertes.

D'autres espèces seront également remises en cause, citons par ex la mante religieuse.

Subsidiairement, il serait opportun de prévoir plusieurs crapauducs afin de permettre la migration nuptiale des crapauds de part et d'autre de la RN406 si la mesure de compensation hydraulique leur convient.

### 2/ des mesures de compensation qui ne correspondent à aucune réalité

Pour les espèces d'oiseaux impactés par le projet et dont l'enjeu de conservation est fort, il est préconisé en accord avec le Port de Bonneuil (HAROPA) de conserver 3 hectares en îlot de sénescence d'arbres de haute tige afin de les accueillir.

- **Il ne s'agit en aucun cas d'une compensation puisque cet îlot de sénescence existe déjà, et qu'il n'a jamais été dans l'intention du Port de le supprimer. La contrainte supplémentaire imposée aux parties ne concerne que des mesures de gestion, alors que cet îlot de sénescence n'en a pas eu besoin jusqu'à présent : il ne s'agit**

**donc pas d'une mesure de compensation réelle. Elle est plutôt fictive et sans portée.**

Enfin, il est pour le moins étonnant que la DIRIF justifie de considérer le Bec de Canard en tant que mesure compensatoire par le fait que cela empêchera son urbanisation future (cf P.4/13 de la Réponse à l'avis du CNPN), **alors qu'il est déjà en « Espace boisé classé » et en zone N au PLU de Bonneuil !**

Par ailleurs, la mesure n'est pas propice à la « conservation » puisque la tourterelle des bois, espèce en déclin, nicheuse en ZI du Marais, ne l'est pas au Bec de Canard. La destruction de son milieu ne permettrait pas, sauf le pur des hasards, qu'elle s'installe au Bec de Canard, puisqu'elle ne l'a pas fait jusqu'à présent !

La plupart des mesures prises ne sont pas des mesures réelles de réduction ou de compensation pour l'avifaune à enjeu fort, d'autant plus qu'elles ne prennent pas en compte l'impact de l'unité fonctionnelle du projet incluant les voies de dessertes à venir, voire même leur pérennité devant être remise en cause par les futurs travaux...

Le même raisonnement peut être utilisé pour les chiroptères puisque le Bec de Canard permet déjà la reproduction de chiroptères et qu'aucune nouvelle mesure n'en permettra le développement « en compensation » des habitats détruits par la RN406.

- **Pour ces 2 raisons cumulatives, Nature & Société considère que les objectifs concernant la biodiversité et la restauration écologique ne sont pas suffisamment respectés.**

**En conclusion : l'association Nature & Société rend un Avis défavorable, tant que :**

- **Ne seront pas étudiées, dans le périmètre d'étude du diagnostic écologique, toutes les conséquences de l'impact de réalisation des dessertes routières annexes mais constituant une unité fonctionnelle comme le recommande l'Autorité Environnementale, puisque les impacts sur le milieu naturel en seront décuplés.**
- **Ne seront pas proposées, dans le cadre du projet actuel, des mesures de réduction ou de compensation pour le maintien d'espèces à enjeu fort correspondant à leur biologie à partir de mesures réellement nouvelles (chiroptères et avifaune). Les mesures de compensation au Bec de Canard ne correspondent pas à une véritable compensation puisqu'il ne s'agit que de maintenir partiellement dans son état actuel un milieu préexistant et ne sont donc pas à prendre en compte par le pétitionnaire.**
- **Ne seront pas développées les mesures permettant la réalisation des continuités écologiques dans l'axe Nord-Sud et Est-Ouest.**

Nature & Société est une association francilienne, membre de la fédération France-Nature-Environnement, et agréée au titre de la protection de l'environnement. Ses objectifs statutaires sont de "concourir à la protection du patrimoine naturel et de diffuser toutes les informations qui permettent la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine". Dans un objectif de développement durable, Nature & Société entend favoriser, sur le territoire de la région d'Ile-de-France, l'information du citoyen et l'éducation à l'environnement et sensibiliser la société dans son ensemble à la prise en compte de la nature, de l'environnement et de l'éco-citoyenneté.