

# CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 23 Octobre 2009

---

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

DIRECTION PRINCIPALE DES ROUTES

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 3/01

OBJET : Projet de requalification de la RD 306 : 1<sup>ère</sup> phase d'aménagement entre les carrefours de la Croix-Rouge et de Boisséart, sur le territoire des communes de Vert-Saint-Denis et Cesson. Analyse des résultats de l'enquête et approbation de la déclaration de projet.

- Canton de Combs-la-Ville, Le Mée-sur-Seine et Savigny-le-Temple -

**RÉSUMÉ** : Ce rapport propose l'approbation des résultats de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 306 entre les carrefours de la Croix-Rouge et de Boisséart (1<sup>ère</sup> phase), sur le territoire des communes de Vert-Saint-Denis et Cesson. Il apporte une réponse du Département aux observations inscrites sur les registres d'enquête, et a pour objet l'approbation de la déclaration de projet nécessaire et préalable à la déclaration d'utilité publique, qui est de la compétence du préfet.

Notre Assemblée a approuvé le dossier programme de requalification de la RD 306 entre le giratoire du Champ de Foire à Melun et celui de la Mare aux Plantards (RD 402) à Lieusaint, pour un montant estimé à 50 M€ TTC sous maîtrise d'ouvrage départementale sur le territoire des communes de Melun, Vert-Saint-Denis, Cesson, Réau, Savigny-le-Temple, Moissy-Cramayel et Lieusaint,  
le 25 novembre 2005.

Ce programme a été envisagé à l'ouverture de l'autoroute A5 afin de donner à la RD 306 une vocation d'axe structurant qualitatif.

La RD 306 est aujourd'hui le support d'usages partagés ; ainsi, cette voie doit répondre en termes de fonctionnalités à une amélioration de la fluidité du trafic automobile, aux liaisons transversales, aux effets de l'arrivée d'un transport en commun ainsi qu'à la création et à la continuité des liaisons douces.

Les orientations du projet d'aménagement défini dans le programme portent donc sur les points suivants :

- une composition forte, structurante, homogène et lisible dans le paysage,
- une prise en compte des nouveaux usages viaires et leurs traductions fonctionnelles,
- une requalification urbaine de la route départementale et de son image par un travail sur la voie et sur l'épaisseur du territoire traversé,
- la mise en scène des éléments remarquables du parcours (éléments patrimoniaux, environnementaux,...).

Le 25 novembre 2005, notre Assemblée a également pris en considération le projet d'aménagement de la 1<sup>ère</sup> phase entre le carrefour de la Croix-Rouge et le giratoire de Boissénart, sur les communes de Vert-Saint-Denis et Cesson, pour un montant de 11,9 M€ TTC (plan joint en annexe).

Le projet ne se développant pas en milieu urbain existant, il n'y avait pas d'obligation d'engager une concertation formalisée au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique relative à ce projet s'est déroulée du 3 juin 2009 au 3 juillet 2009 inclus. Elle a porté sur l'utilité publique des travaux d'aménagement de la 1<sup>ère</sup> phase.

Dans son rapport et ses conclusions en date du 20 juillet 2009, le commissaire-enquêteur a pris en compte les observations inscrites sur les registres d'enquête ou envoyées par courrier.

Il a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet présenté à l'enquête.

### **1 – Les principales observations recueillies au cours de l'enquête.**

Les observations proviennent des riverains et d'un agriculteur, d'associations environnementales et politiques, des communes traversées et de riverains de la RD 306 hors projet.

Les observations se classent en six thèmes :

- 1 - le parti d'aménagement ;
- 2 - l'impact foncier ;
- 3 - l'environnement et le cadre de vie ;
- 4 - les liaisons douces ;
- 5 - l'hydraulique ;
- 6 - la poursuite des études et de l'implantation d'un TCSP (transport en commun en site propre).

### **Vis à vis du parti d'aménagement.**

Des particuliers et associations s'opposent à la mise à 2 x 2 voies de la RD 306, et préféreraient pour certains privilégier les transports collectifs.

### **Vis à vis de l'impact foncier.**

Les riverains de la RD 306 entre le carrefour de La Croix-Rouge et le lieu-dit la Fontaine Ronde s'inquiètent des impacts du projet sur les accès à leurs propriétés, et de l'empiètement des futures emprises sur leurs terrains et bâtiments.

### **Vis à vis de l'environnement et du cadre de vie.**

Les remarques portent sur l'augmentation du trafic généré par le projet, et des nuisances supplémentaires qu'il entraînerait, en particulier en matière de bruit et de pollution.

Certains riverains accusent le projet de mise à 2x2 voies d'être négatif concernant la sécurité et l'accidentologie (en raison d'une vitesse accrue, de changements de voie intempestifs, de traversées par les liaisons douces rendues plus dangereuses...).

### **Vis à vis des liaisons douces.**

Quelques particuliers, opposés au passage à 2 x 2 voies de la RD 306, apprécient la création de la liaison cyclable mais s'inquiètent de sa sécurité, de son dimensionnement et du sens de circulation.

### **Vis à vis de l'hydraulique.**

Un agriculteur appréhende le débordement des fossés enherbés prévus, et craint que son terrain situé en bordure de RD 306 ne soit inondé, en particulier durant les travaux.

L'association du Ru de Balory s'inquiète de l'imperméabilisation des sols entraînée par le projet, et craint que la capacité du bassin des Haies Fleuries soit insuffisante pour recueillir une partie des eaux pluviales du projet.

### **Vis à vis de la poursuite des études et de l'implantation d'un TCSP.**

Un certain nombre de personnes s'interrogent sur le devenir de l'amont et l'aval du tracé, et souhaitent des précisions ou des aménagements sur des sections du programme de requalification ne faisant pas l'objet de l'enquête publique, notamment le secteur urbanisé de la Butte aux Fèves.

Les avis exprimés au sujet du projet de TCSP entre Melun et Sénart, dont le tracé est intégré dans le programme de requalification mais ne concerne pas l'opération objet de l'enquête, sont variés. L'association des Bois du Canton approuve la création du TCSP (et s'oppose à la mise à 2 x 2 voies), tandis que l'association « Ensemble pour agir » pense utopique l'efficacité du TCSP pour diminuer le trafic sur la RD 306 (mais s'oppose au projet de 2 x 2 voies). Un riverain, M. Bordry juge contradictoires les projets de requalification de la RD 306 et de création d'un TCSP Melun-Sénart.

## **2 – Les arguments et les conclusions du commissaire-enquêteur**

Le commissaire-enquêteur émet un avis favorable à l'utilité publique de l'aménagement proposé.

Il indique que le dossier d'enquête est complet, et que chaque rubrique y a été étudiée avec attention. Il remarque l'intérêt du public suscité par ce projet (au travers des observations sérieuses faites durant l'enquête), et souligne les points positifs du projet de requalification de la RD 306 :

- sécurisation des circulations routières, cyclistes et piétonnières ;
- intégration de l'implantation future du TCSP, pour désenclaver ce secteur ;
- végétalisation des abords pour améliorer le cadre de la RD 306 ;
- facilitation des accès au futur pôle hospitalier de Melun.

Le dossier soumis à l'enquête traduit le souci de porter à connaissance le cadre général de l'ensemble du projet, pour information du public.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, le public a pu recevoir les informations souhaitées.

L'impact du projet en matière de circulation, environnement et sécurité est globalement positif.

**En conclusion**, le commissaire-enquêteur, remarque que le projet est justifié par l'urbanisation actuelle et future du secteur avec des équipements d'intérêt majeur. Selon lui, « rien ne s'oppose à ce que cette demande (de DUP) ne soit satisfaite ».

## **3 - La déclaration de projet proposée.**

La déclaration de projet jointe en annexe de la délibération précise les engagements du Département, maître d'ouvrage, en réponse aux observations du public.

- **Vis à vis du parti d'aménagement.**

Les études de trafic ont confirmé que le principe d'aménagement proposé constitue une réponse adaptée aux objectifs visés, en termes de fluidité et de sécurité des circulations, dans le cadre du développement urbain des abords de la RD 306.

Concernant le rétrécissement à une voie à l'approche du carrefour de la Croix-Rouge, la géométrie a été étudiée afin de permettre le passage de deux voies à une voie en toute sécurité.

- **Vis à vis de l'impact foncier.**

L'emprise nécessaire au projet sera précisée lors de l'enquête parcellaire. Toutefois, les limites projetées figurent sur les plans du dossier d'enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique (DUP), et correspondent globalement aux emplacements réservés inscrits sur le PLU modifié de Vert-Saint-Denis. La majorité des constructions riveraines de la RD 306 entre les carrefours de La Croix-Rouge et de Boissénart ne sont pas impactées par les acquisitions foncières nécessaires au projet. Toutefois, les quelques bâtiments situés dans les emprises projetées feront l'objet d'une acquisition par le Département.

Par ailleurs, les accès existants réglementaires seront rétablis et aménagés en cohérence avec le projet.

- **Vis à vis de l'environnement et du cadre de vie.**

Les études ont montré que l'aménagement de la 1<sup>ère</sup> tranche de la RD 306 aura un impact non significatif sur l'environnement sonore (augmentation de niveau inférieure à 2 dB(A)), et ne nécessite pas la réalisation de protections acoustiques particulières.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, une étude spécifique a montré qu'en 2012, avec l'aménagement de la 1<sup>ère</sup> tranche de la RD 306, les quantités de polluants émis dans l'atmosphère seront identiques, voire inférieures aux quantités émises si le réaménagement n'est pas réalisé.

De plus, la requalification de la RD 306 sur ce tronçon permettra une réduction de la vitesse (70 km/h puis 50 km/h à terme, contre 70 à 90 km/h actuellement) et des traversées piétons et cycles plus sécurisées (vitesse réduite, signalisation horizontale et verticale, îlots bordurés...).

- **Vis à vis des liaisons douces.**

La future piste cyclable sera séparée de la chaussée routière par un alignement d'arbre, et une portion de la « bande plantée », et éloignée de cette chaussée de plusieurs mètres. Les traversées seront réalisées afin de garantir la sécurité et le confort des circulations douces.

La piste cyclable unilatérale sur cette section (en rive ouest) sera bidirectionnelle, et sa largeur sera portée à ce titre à 2,50 m. La piste piétonne qui lui sera parallèle fera 1,50 m de large.

- **Vis à vis de l'hydraulique.**

Le réseau d'assainissement pluvial de la RD 306 sera dimensionné pour tenir compte des volumes d'eau recueillis et des obligations de régulation des rejets. Plus précisément, les bassins réalisés ou projetés dans le cadre du développement de la ville nouvelle de Sénart ainsi que les fossés et les noues réalisés dans le cadre de la requalification de la RD 306 permettront de recueillir, stocker et réguler les eaux de ruissellement jusqu'à l'occurrence centennale. Ces éléments seront affinés lors de la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Une première étude hydraulique a conclu à la faisabilité de la solution proposée, et à la faible importance des rejets routiers au regard des dimensions des bassins.

Durant la phase travaux, une attention particulière sera apportée à la limitation des nuisances pour les riverains et les activités environnantes, notamment en termes de ruissellement.

- **Vis à vis de la poursuite des études et réalisation du programme.**

La section présentée à l'enquête s'inscrit dans un programme de 9,3 km.

Les sections amont et aval de la RD 306 à requalifier ne concernent pas l'opération mise à l'enquête et feront l'objet de réflexions dans la continuité des principes établis dans le programme de requalification de la RD 306, notamment avec la commune de Vert-Saint-Denis et l'EPA Sénart afin d'intégrer les besoins de desserte des zones d'activités et de logements existantes et en développement.

- **Vis à vis de l'implantation d'un TCSP.**

Le tracé du TCSP entre Melun et Sénart a été pris en compte dans le programme de requalification mais la conception et la réalisation du TCSP ne concernent pas l'opération, objet de la présente enquête.

Aussi, je vous propose de prendre acte de l'avis favorable émis par le commissaire-enquêteur, d'adopter les réponses apportées aux observations formulées par le public et reprises par le commissaire-enquêteur et m'autoriser à demander au préfet de déclarer le projet d'utilité publique sur ces bases.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur ce dossier et, si vous en êtes d'accord, d'adopter le projet de délibération joint au présent rapport, qui comprend en annexe la déclaration de projet au sens des articles L. 126-1 et R. 126-1 et suivants du code de l'environnement.

Le Président du Conseil général,

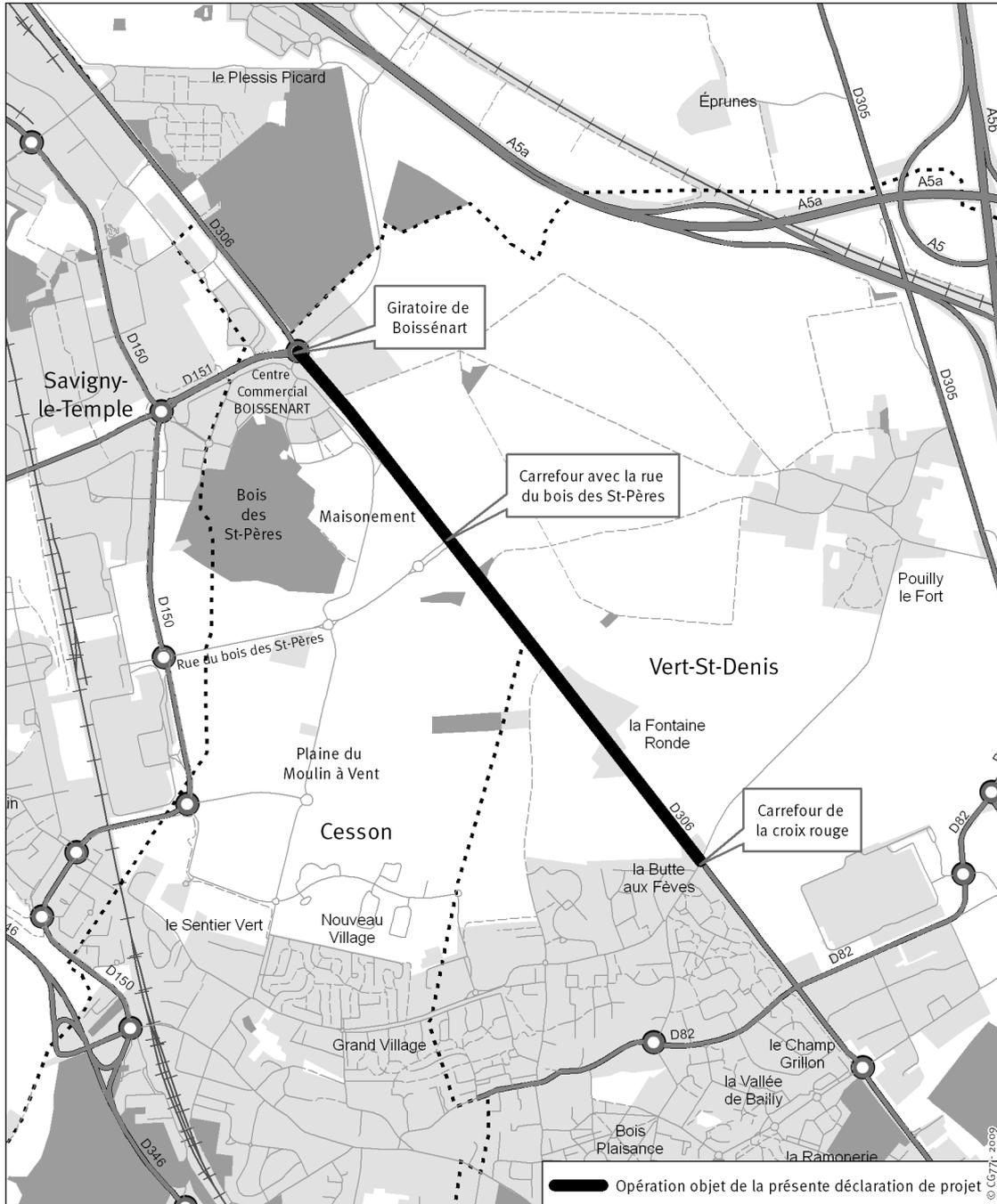
Vincent ÉBLÉ



Annexe



REQUALIFICATION DE LA RD 306  
1ÈRE PHASE D'AMÉNAGEMENT



Cartographie : Département de Seine et Marne - S. Rochereau - DPR - septembre 2009  
Source : Département de Seine et Marne - SIG - DPR / IGN ©BD TOPO© / IAU-IdF

0 150 300  
Mètres

Dossier n° 3/01 des rapports soumis à la commission  
n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Rapporteurs : M. AUBERT  
Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

---

Séance du 23 Octobre 2009

OBJET : Projet de requalification de la RD 306 : 1<sup>ère</sup> phase d'aménagement entre les carrefours de la Croix-Rouge et de Boissénart, sur le territoire des communes de Vert-Saint-Denis et Cesson.  
Analyse des résultats de l'enquête et approbation de la déclaration de projet.

**LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,**

Vu le rapport du Président du Conseil général,

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie,

**DECIDE**

Article 1 : de prendre acte des résultats d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 306 entre les carrefours de la Croix Rouge et Boissénart (1<sup>ère</sup> phase), sur le territoire des communes de Vert-Saint-Denis et Cesson.

Article 2 : d'adopter en tant que déclaration de projet, conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement, le document joint en annexe, qui intègre les engagements du Département tels qu'ils ressortent des réponses apportées aux observations formulées lors de l'enquête.

Article 3 : d'autoriser le Président du Conseil général à demander à Monsieur le Préfet de Seine-et-Marne de déclarer le projet d'utilité publique.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ



## Annexe

## Déclaration de projet

**PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD 306 (1<sup>ÈRE</sup> PHASE) ENTRE  
LE CARREFOUR DE LA CROIX-ROUGE ET LE GIRATOIRE DE  
BOISSÉNART SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE VERT-  
SAINT-DENIS ET CESSON.**

L'Assemblée départementale a approuvé le dossier programme de requalification de la RD 306 entre le giratoire du Champ de Foire à Melun et celui de la Mare aux Plantards (RD 402) à Lieusaint, pour un montant estimé à 50 M€ TTC sous maîtrise d'ouvrage départementale sur le territoire des communes de Melun, Vert-Saint-Denis, Cesson, Réau, Savigny-le-Temple, Moissy-Cramayel et Lieusaint, le 25 novembre 2005.

Ce programme a été envisagé à l'ouverture de l'autoroute A5 afin de donner à la RD 306 une vocation d'axe structurant qualitatif.

La RD 306 est aujourd'hui le support d'usages partagés ; ainsi, cette voie doit répondre en termes de fonctionnalités à une amélioration de la fluidité du trafic automobile, aux liaisons transversales, aux effets de l'arrivée d'un transport en commun ainsi qu'à la création et à la continuité des liaisons douces.

Les orientations du projet d'aménagement défini dans le programme portent donc sur les points suivants :

- une composition forte, structurante, homogène et lisible dans le paysage,
- une prise en compte des nouveaux usages viaires et leurs traductions fonctionnelles,
- une requalification urbaine de la route départementale et de son image par un travail sur la voie et sur l'épaisseur du territoire traversé,
- la mise en scène des éléments remarquables du parcours (éléments patrimoniaux, environnementaux,...).

Le 25 novembre 2005, l'Assemblée départementale a également pris en considération le projet d'aménagement de la 1<sup>ère</sup> phase entre le carrefour de la Croix-Rouge et le giratoire de Boissénart, sur les communes de Vert-Saint-Denis et Cesson, pour un montant de 11,9 M€ TTC.

Le projet ne se développant en milieu urbain existant, il n'y avait pas d'obligation d'engager une concertation formalisée au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

L'enquête publique préalable à l'utilité publique des travaux d'aménagement, prescrite par arrêté préfectoral n°2009/DDEA/SIDDTS/0024 du 27 avril 2009, relative à ce projet s'est déroulée du 3 juin 2009 au 3 juillet 2009 inclus.

A l'issue de cette enquête, le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet présenté à l'enquête.

**1- Présentation de l'opération**

L'opération considérée à l'horizon 2012 est composée de deux opérations liées fonctionnellement:

- le doublement et l'aménagement de la chaussée de la RD 306, sous maîtrise d'ouvrage départementale,
- l'aménagement des accotements paysagers et liaisons douces sous maîtrise d'ouvrage départementale pour cette première phase.

Cette opération est compatible avec la réalisation d'un transport en commun en site propre pouvant être réalisé ultérieurement.

#### • Description du projet

Le tracé en plan rectiligne de la RD 306 est conservé.

L'aménagement porte sur l'évolution du profil en travers et l'aménagement des carrefours concernés.

La longueur totale du projet, entre le carrefour de la Croix-Rouge et le giratoire de Boissénart est d'environ 2 400 mètres.

#### • Profil en travers

L'aménagement du profil en travers consiste à réaliser deux chaussées unidirectionnelles de 6,30 m séparées par un terre-plein central minéralisé de 90 cm.

La chaussée actuelle sera conservée et élargie de part et d'autre en conservant l'axe initial.

Sur cette section, les liaisons douces ont été regroupées sur l'accotement ouest avec une piste cyclable bidirectionnelle et une voie piétonnière.

#### • Aménagement des carrefours

Actuellement, la section de RD 306 concernée par l'opération comporte un carrefour giratoire (Boissénart) et deux carrefours à feux (Croix-Rouge et carrefour avec la rue du Bois des Saints-Pères).

- Sur cette section, le projet a peu d'influence sur les carrefours existants (la configuration de celui de la Croix-Rouge devra à terme évoluer afin d'intégrer le passage du TCSP, mais ce réaménagement sera intégré à la tranche de travaux suivante).

- Une raquette de retournement pour les véhicules légers venant du Nord de la RD 306 sera aménagée en 1<sup>ère</sup> phase à proximité du carrefour de la Croix-Rouge, dans l'attente de l'aménagement du carrefour permettant la sortie du TCSP hors de l'emprise de la RD 306.

## 2- Caractère d'intérêt général de l'opération

L'urbanisation de la Plaine du Moulin à Vent va engendrer de nouveaux besoins en terme de desserte. Les secteurs d'emploi, habitations, commerces, services publics, vont faire augmenter la demande de mobilité aux alentours tous modes confondus.

#### • Trafic routier

L'urbanisation de la Plaine du Moulin à Vent et le développement des zones d'activités du secteur vont inévitablement provoquer un accroissement du trafic routier.

Dans ce cadre, plusieurs études de trafic ont été réalisées en prenant en compte les programmes économiques décrits précédemment, notamment l'urbanisation de la Plaine du Moulin à Vent et le développement du centre commercial Maisonémet.

Ces hypothèses de développement ont été retenues pour réaliser les simulations de trafic à l'horizon 2012, tant en matière d'offre (évolution du réseau d'infrastructures) qu'en matière de demande (détail des projets d'urbanisation sur Melun et la ville nouvelle de Sénart).

La RD 306 supporte actuellement 19 000 véhicules/jour en moyenne les jours ouvrés.

En 2012, le trafic journalier prévisionnel est estimé à 21 000 véhicules/jour (jusqu'à 25 000 le samedi) conduisant à une dégradation des conditions de circulation, qui sont déjà actuellement difficiles. De plus, le développement des activités commerciales entraînera une augmentation particulière du trafic le samedi, et éventuellement le dimanche en cas d'autorisation d'ouverture dominicale des commerces.

L'ensemble du tracé de l'opération prévoit une mise à 2 x 2 voies de la RD 306 contre 1 voie dans chaque sens aujourd'hui (à l'exception de certains secteurs qui ont une voie centrale supplémentaire avec alternance de sens), ainsi que l'aménagement ultérieur au niveau du carrefour de la Croix-Rouge permettant la sortie du TCSP. Ce type de profil en travers permettra de fluidifier le trafic mais aussi de mieux drainer la circulation engendrée par le développement de la plaine du moulin à vent.

#### • Liaisons douces

La proximité des secteurs d'habitation de l'agglomération de Sénart augmentée du trafic engendré par les nouveaux quartiers, justifie l'aménagement de voies dédiées aux liaisons douces.

Le projet d'aménagement des abords de la RD 306 permettra de disposer de circulations douces garantissant à leurs usagers confort et sécurité. Ces améliorations concernent notamment la réalisation d'une piste cyclable le long de la RD 306. Cette piste cyclable contribuera également à mettre en valeur les éléments de patrimoine notamment historique de la région traversée.

La piste cyclable prévue en parallèle de la RD 306, viendra s'intégrer entre des plantations d'alignement d'arbres.

#### • Transports en commun

La réponse à la demande nouvelle de déplacement entre l'agglomération de Melun et la ville nouvelle de Sénart passe désormais, dans un souci de développement durable de la Seine-et-Marne, par la mise en place d'un système de transport en commun performant qui pourrait contenir, voire réduire, la croissance du trafic automobile sur la RD 306.

Dans un premier temps a été mise en place une ligne de bus nouvelle entre la gare de Melun et le Carré Sénart, via les communes de la ville nouvelle. Cette ligne « Citalien » emprunte la quasi-totalité de la RD 306, entre le carrefour de la Croix-Rouge et Boissénart.

Parallèlement se poursuivent les études de réalisation d'un site propre entre Melun et la gare de Lieusaint.

Le programme d'aménagement de la requalification de la RD 306 s'inscrit dans cette dynamique puisqu'il a été conçu avec une réservation pour un futur site propre bus en position centrale dans certaines sections.

La première tranche, qui a fait l'objet de l'enquête publique, est peu concernée par le TCSP qui quittera la RD 306 à son extrémité sud au carrefour de la Croix-Rouge.

### 3- **Résultat de l'enquête publique.**

#### **3-1 Observations du commissaire-enquêteur.**

Dans son rapport et ses conclusions en date du 20 juillet 2009, le commissaire-enquêteur a pris en compte les observations inscrites sur les registres d'enquête ou exprimées dans les lettres qu'il a reçues.

Il a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet présenté à l'enquête.

Le commissaire-enquêteur indique que le dossier d'enquête est complet, et que chaque rubrique y a été étudiée avec attention. Il remarque l'intérêt du public suscité par ce projet (au travers des observations sérieuses faites durant l'enquête), et souligne les points positifs du projet de requalification de la RD 306 :

- sécurisation des circulations routières, cyclistes et piétonnières ;
- intégration de l'implantation future du TCSP, pour désenclaver ce secteur ;
- végétalisation des abords pour améliorer le cadre de la RD 306 ;
- facilitation des accès au futur pôle hospitalier de Melun.

Les remarques émises lors de l'enquête et qui ont été reprises par le commissaire-enquêteur sont les suivantes :

#### **Vis à vis du parti d'aménagement.**

- L'association des Bois du Canton s'oppose à la mise à 2 x 2 voies de la RD 306, et préférerait privilégier les transports collectifs.
- L'association du Ru de Balory s'interroge sur la pertinence de la mise à 2 x 2 voies pour régler le problème de circulation alors qu'il y a des réductions à 1 voie.
- M. Bordry est opposé au projet qui selon lui n'apporte que des nuisances supplémentaires, mis à part la piste cyclable.
- M. Lefebvre s'interroge sur la pertinence de la mise à 2 x 2 voies pour régler le problème de circulation.
- M. et Mme Pigne pensent que le rétrécissement est dangereux.

#### **Vis à vis des accès des riverains et de l'impact foncier.**

- M. et Mme Coquaire s'inquiètent des impacts du projet sur les accès entrée/sortie de leur propriété, située en bordure de RD 306, occupée par un local commercial en activité et un logement. Ils souhaitent également connaître l'empiètement de la future emprise sur leur terrain.
- Mme Gros souhaite des précisions sur le devenir des habitations entre le carrefour de La Croix-Rouge et la Fontaine Ronde.

#### **Vis à vis de l'environnement et du cadre de vie.**

- Mme Autrive s'interroge sur la protection phonique (merlon ou mur anti-bruit) des habitations le long de la RD 306.
- Mme Gros et M. Lefebvre s'inquiètent d'une augmentation du bruit généré par la RD 306 après aménagement.
- L'association « Ensemble pour agir », M.-Mme Segura-Meunier et M.-Mme Pigne craignent les nuisances supplémentaires en matière de bruit et de pollution.

- M. Lefebvre craint une augmentation de la pollution à proximité de la RD 306 requalifiée.
- M. Claverie accuse le projet de mise à 2 x 2 voies d'être négatif concernant la sécurité et l'accidentologie (en raison d'une vitesse accrue, de changements de voie intempestifs, de traversées par les liaisons douces rendues plus dangereuses...).
- Une remarque anonyme reproche l'abattage d'arbres le long de la RD 306.

**Vis à vis des liaisons douces.**

- Mme Gros s'inquiète des protections mises en place pour la future piste cyclable.
- M. Claverie, opposé au passage à 2 x 2 voies de la RD 306, apprécie la création de la liaison cyclable mais s'inquiète de sa sécurité, de son dimensionnement et du sens de circulation.

**Vis à vis de l'hydraulique.**

- M. Carmignac appréhende le débordement des fossés enherbés prévus, et craint que son terrain ne soit inondé, en particulier durant les travaux.
- L'association du Ru de Balory s'inquiète de l'imperméabilisation des sols entraînée par le projet, et craint que la capacité du bassin des Haies Fleuries soit insuffisante.

**Vis à vis de la poursuite des études et réalisation du programme.**

Un certain nombre de personnes (Mme Autrive, Mme Gros, M. Leclert...) s'interrogent sur le devenir de l'amont et l'aval du tracé, et souhaitent des précisions ou des aménagements sur des sections du programme de requalification ne faisant pas l'objet de l'enquête publique, notamment le secteur urbanisé de la Butte aux Fèves.

**Vis à vis de l'implantation d'un TCSP.**

- L'association des Bois du Canton approuve la création du TCSP (et s'oppose à la mise à 2 x 2 voies).
- L'association « Ensemble pour agir » pense utopique l'efficacité du TCSP pour diminuer le trafic sur la RD 306 (mais s'oppose au projet de 2 x 2 voies).
- M. Bordry juge contradictoires les projets de requalification de la RD 306 et de création d'un TCSP Melun-Sénart.
- M.-Mme Segura-Meunier préféreraient une liaison par tramway plutôt que par bus.

**3-2 Réponses du maître d'ouvrage.**

**Vis à vis du parti d'aménagement.**

Les études de trafic ont confirmé que le principe d'aménagement proposé constitue une réponse adaptée aux objectifs visés, en termes de fluidité et de sécurité des circulations, dans le cadre du développement urbain des abords de la RD 306. Concernant le rétrécissement à une voie à l'approche du carrefour de la Croix-Rouge, la géométrie a été étudiée afin de permettre le passage de deux voies à une voie en toute sécurité.

**Vis à vis des accès des riverains et de l'impact foncier.**

L'emprise nécessaire au projet sera précisée lors de l'enquête parcellaire. Toutefois, les limites projetées figurent sur les plans du dossier d'enquête en vue d'une DUP, et correspondent globalement aux emplacements réservés inscrits sur le PLU modifiés de Vert-Saint-Denis. La majorité des constructions riveraines de la RD 306 entre les carrefours de La Croix-Rouge et de Boissénart ne sont pas impactées par les acquisitions foncières nécessaires au projet. Toutefois, les quelques bâtiments situés dans les emprises projetées feront l'objet d'une acquisition par le Département.

Par ailleurs, les accès existants réglementaires seront rétablis et aménagés en cohérence avec le projet.

### **Vis à vis de l'environnement et du cadre de vie.**

Les études ont montré que l'aménagement de la 1<sup>ère</sup> tranche de la RD 306 aura un impact non significatif sur l'environnement sonore (augmentation de niveau inférieure à 2 dB(A) ), et ne nécessite pas la réalisation de protections acoustiques particulières.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, une étude spécifique a montré qu'en 2012, avec l'aménagement de la 1<sup>ère</sup> tranche de la RD 306, les quantités de polluants émis dans l'atmosphère seront identiques, voire inférieures aux quantités émises si le réaménagement n'est pas réalisé.

Contrairement aux affirmations de M. Claverie, la requalification de la RD 306 sur ce tronçon permettra une réduction de la vitesse (70 km/h puis 50 km/h à terme, contre 70 à 90 km/h actuellement) et des traversées piétons et cycles plus sécurisées (vitesse réduite, signalisation horizontale et verticale, îlots bordurés...).

Les plantations d'alignement le long de la RD 306 seront rétablies ou créées. Au final, il y aura plus d'arbres plantés que d'arbres abattus.

### **Vis à vis des liaisons douces.**

La future piste cyclable sera séparée de la chaussée routière par un alignement d'arbre, et une portion de la « bande plantée », et éloignée de cette chaussée de plusieurs mètres. Les traversées seront réalisées afin de garantir la sécurité et le confort des circulations douces.

Bien évidemment, la piste cyclable unilatérale sur cette section (en rive ouest) sera bidirectionnelle, et sa largeur sera portée à ce titre à 2,50 m. La piste piétonne qui lui sera parallèle fera 1,50 m de large.

### **Vis à vis de l'hydraulique.**

Le réseau d'assainissement pluvial de la RD 306 sera dimensionné pour tenir compte des volumes d'eau recueillis et des obligations de régulation des rejets. Plus précisément, les bassins réalisés ou projetés dans le cadre du développement de la ville nouvelle de Sénart ainsi que les fossés et les noues réalisés dans le cadre de la requalification de la RD 306 permettront de recueillir, stocker et réguler les eaux de ruissellement jusqu'à l'occurrence centennale. Ces éléments seront affinés lors de la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Une première étude hydraulique a conclu à la faisabilité de la solution proposée, et à la faible importance des rejets routiers au regard des dimensions des bassins.

Durant la phase travaux, une attention particulière sera apportée à la limitation des nuisances pour les riverains et les activités environnantes, notamment en termes de ruissellement.

### **Vis à vis de la poursuite des études et de la réalisation du programme.**

La section présentée à l'enquête s'inscrit dans un programme de 9,3 km.

Les sections amont et aval de la RD 306 à requalifier ne concernent pas l'opération mise à l'enquête et feront l'objet de réflexions dans la continuité des principes établis dans le programme de requalification de la RD 306, notamment avec la commune de Vert-Saint-Denis et l'EPA Sénart afin d'intégrer les besoins de desserte des zones d'activités et de logements existantes et en développement.

### **Vis à vis de l'implantation d'un TCSP.**

Le tracé du TCSP entre Melun et Sénart a été pris en compte dans le programme de requalification mais la conception et la réalisation du TCSP ne concerne pas l'opération, objet de la présente enquête.

#### **4- Conclusion générale.**

Afin de répondre aux enjeux de trafic routier, de liaisons douces et de transport en commun liés à l'urbanisation du secteur et son accroissement de besoin de mobilité, le principe de requalification a été proposé en collaboration avec l'EPA Sénart, le SAN de Sénart et les communes du secteur.

Les études de trafic ont démontré que le principe d'aménagement constituait une réponse adaptée aux objectifs visés ; celui ci n'a pas été remis en cause dans les conclusions de l'enquête publique.

Les études thématiques, reprises par le résumé non technique de l'étude d'impact, analysent les impacts du projet sur l'environnement humain et naturel et en déduisent que le parti d'aménagement proposé créera moins d'impacts sur l'environnement et induira plus d'avantages pour la collectivité que de laisser en l'état la RD 306 et la requalifier par des aménagements ponctuels.

A la lumière de ces éléments, le Conseil général demande à Monsieur le Préfet de Seine et Marne de prononcer la déclaration d'utilité publique sur la base du projet présenté.

