



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE
ET DES LIBERTÉS LOCALES**

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER**

**DOCUMENT ACCOMPAGNANT LE DÉCRET
DÉCLARANT L'UTILITÉ PUBLIQUE,
EN APPLICATION DE L'ARTICLE L.11-1-1 DU
CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE**

**AUTOROUTE A104,
CONTOURNEMENT DE LA PLATE-FORME
AÉROPORTUAIRE DE ROISSY – CHARLES DE GAULLE
ENTRE L'AUTOROUTE A1 (ÉCHANGEUR D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES)
ET LA RN2 (ÉCHANGEUR DE COMPANS)
ET
COMPLÉMENT A L'ÉCHANGEUR A1-RD104
D'ÉPIAIS-LÈS-LOUVRES
(DÉPARTEMENTS DE LA SEINE-ET-MARNE ET DU VAL-D'OISE)**

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère
d'utilité publique des travaux nécessaires à la
réalisation du contournement autoroutier de la plate-forme
aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle par la Francilienne
(liaison A104/A1, section échangeur RN2/RD212 – autoroute A1)
et au complément à l'échangeur A1-RD104**



D'une manière générale il est rappelé que le présent document relève des dispositions de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

À cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments qui figurent dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'aménagement. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique seront mises à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs. Il peut être pris connaissance de ces études à la direction départementale de l'équipement de Seine-et-Marne – 288, avenue Georges Clémenceau – BP 596 – 77005 Melun cédex.

1 - Présentation de l'opération

La rocade Francilienne est actuellement en service dans le département du Val-d'Oise entre la RN184 et l'autoroute A1, ainsi que dans les départements de la Seine-et-Marne et de l'Essonne entre la RN2 et l'autoroute A10. La jonction entre ces deux sections s'effectue provisoirement par l'autoroute A1 ou la RN17 jusqu'à l'autoroute A170, puis par un passage de cette autoroute au sud de la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle, enfin par la RN2 jusqu'à l'échangeur de la Vilette-aux-Aulnes sur la commune de Mitry-Mory.

Le projet consiste à réaliser le bouclage de la rocade Francilienne en contournant la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle par le nord-est, depuis l'échangeur d'Epiais-lès-Louvres, existant entre l'autoroute A1 et la Francilienne actuellement en service dans le département du Val-d'Oise, jusqu'à la RN2 au sud-est, au niveau de son échangeur avec la RD212 (dit échangeur de Compans) en Seine-et-Marne. Ce projet assure également un deuxième accès à l'aéroport depuis le réseau autoroutier.

Cette opération s'insère dans un programme d'aménagement à terme plus vaste, dans le cadre duquel la connexion de la rocade Francilienne à l'autoroute A104 actuellement en service en Seine-et-Marne s'effectuera directement au niveau de l'échangeur de la Vilette-aux-Aulnes (A104-RN2), en supprimant le passage par l'échangeur de Compans et donc le tronçon commun entre le trafic de radiale supporté par la RN2 et le trafic de rocade.

Le projet de contournement de la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle par la rocade Francilienne répond aux demandes de trafic prévisibles et se compose des éléments suivants :

- la construction de la rocade Francilienne sous forme d'une autoroute à 2x2 voies élargissable à 2x3 voies, entre un nouvel accès par l'est à l'aéroport et le tronçon déjà construit dans le Val-d'Oise ;
- le nouvel accès par l'est à l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle ;
- la liaison entre ce nouvel accès et l'échangeur de Compans, servant en première phase au bouclage de la Francilienne et à terme, à l'issue de la réalisation complète du programme, à la liaison Meaux-Roissy ;
- le diffuseur du Mesnil-Amelot ;

- le rétablissement de la RD212 entre l'échangeur de Compans et Mauregard (la nouvelle autoroute emprunte en effet à ce niveau les emprises actuelles de la RD212 et il convient de rétablir celle-ci dans le cadre de l'opération) et le rétablissement des circulations agricoles perturbées ;
- les bretelles permettant de relier la section de rocade Francilienne construite par l'Etat à l'autoroute A1 et destinées à assurer les échanges entre les courants de circulation suivants :
 - Lille → Marne-la-Vallée ;
 - Marne-la-Vallée → Lille ;
 - Marne-la-Vallée → Paris ;
 - Paris → Marne-la-Vallée.

L'Etat assurera la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la section de l'autoroute A104 constituant le contournement de la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle. Le département du Val-d'Oise, qui a réalisé sous sa maîtrise d'ouvrage la section de la rocade Francilienne située à l'ouest de l'autoroute A1, assurera la maîtrise d'ouvrage d'un complément à l'échangeur actuel entre ces deux voies par la création d'une boucle assurant les mouvements provenant de Paris en direction de Cergy-Pontoise, qui ne sont pas assurés actuellement et par le déplacement de la bretelle assurant les mouvements de Cergy-Pontoise vers Lille.

2 - Caractère d'utilité publique : objectifs de l'aménagement et choix du projet soumis à l'enquête publique

Le réseau routier, prévu dans le secteur de l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle par le schéma directeur de l'Ile-de-France (SDRIF), est aujourd'hui incomplet, notamment du fait de l'absence du bouclage de la rocade Francilienne à sa hauteur. Ce secteur, que le SDRIF classe parmi les centres d'envergure européenne de l'Ile-de-France, jouit d'un développement économique important lié à la présence de l'aéroport, du parc des expositions de Villepinte, de centre commerciaux et de nombreuses zones d'activités.

Cette situation s'accompagne d'une croissance du trafic automobile que les axes routiers et autoroutiers existants ne peuvent plus écouler dans de bonnes conditions. Leur saturation fréquente entraîne des difficultés pour accéder à l'aéroport. Les projections en terme de développement économique et démographique montrent qu'à réseau constant la saturation augmentera fortement.

Dans ce contexte, les objectifs du projet sont :

- d'offrir un itinéraire de contournement de l'aéroport par le nord et l'est possédant une bonne capacité, en alternative à celui qui passe par les autoroutes A1 et A170 et qui est aujourd'hui saturé. Au-delà de l'amélioration locale des conditions de circulation, cet itinéraire réalise le bouclage de la rocade Francilienne (voie prioritaire dans le volet routier du SDRIF) entre l'autoroute A1 et la RN2, permettant des liaisons plus faciles entre les pôles de développement que sont Cergy-Pontoise, Roissy – Charles de Gaulle

et Marne-la-Vallée, ainsi qu'une liaison de rocade directe entre les autoroutes A15, A16, A1, A4, A5, A6 et A10 ;

- d'offrir un deuxième accès à l'aéroport depuis le réseau autoroutier, en complément de celui situé sur l'autoroute A1. La desserte de l'aéroport gagnera ainsi en fluidité et en sécurité : en cas d'incident majeur sur un accès, un deuxième accès de bonne capacité reste disponible ;
- d'assurer dans l'échangeur d'Epiais-lès-Louvres le mouvement provenant de Paris en direction de Cergy-Pontoise, qui n'est pas possible actuellement.

L'utilité publique du projet est liée à la satisfaction des ces objectifs, en parfaite cohérence avec le SDRIF (desserte d'un pôle économique majeur et bouclage de la rocade Francilienne).

Elle est illustrée par le taux de rentabilité interne de 48% qui a été calculé pour ce projet, qui est très supérieur au taux d'actualisation de 8% défini pour les exercices de planification.

La cartographie du SDRIF indique un passage direct de la rocade Francilienne à l'intérieur de la plate-forme aéroportuaire, entre le Mesnil-Amelot et l'échangeur RN2-A104 de la Vilette-aux-Aulnes situé sur la commune de Mitry-Mory. Lors des études préliminaires, cette option a été comparée à un contournement complet de la plate-forme aéroportuaire, la rocade Francilienne ayant alors un tracé coudé, d'une part en restant à proximité de la RD212 entre le Mesnil-Amelot et l'échangeur RN2-RD212 situé sur la commune de Compans, puis en revenant d'autre part par une courbe et une contre-courbe à l'échangeur de la Vilette-aux-Aulnes.

Les études multicritères ont montré que cette dernière variante est moins onéreuse, ne subit pas de contraintes de réalisation sous les pistes en service de l'aéroport, permet une implantation plus aisée de l'échangeur avec les voiries d'Aéroport de Paris (ADP) et surtout permet un phasage plus facile, par rapport au tracé direct. En effet, une première phase est identifiable entre l'autoroute A1 et l'échangeur de Compans, les études de trafic ayant montré que le tronç commun A104-RN2 entre l'échangeur de Compans et l'échangeur de la Vilette-aux-Aulnes n'est pas saturé dans un premier temps.

C'est cette première phase qui a été soumise à l'enquête publique, sachant que la configuration à terme de la rocade Francilienne entre l'autoroute A1 à Epiais-lès-Louvres et l'échangeur de la Vilette-aux-Aulnes à Mitry-Mory a fait l'objet à la fois d'une évaluation socio-économique et d'une appréciation de ses impacts environnementaux qui ont été insérées dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet ont été définies pour améliorer l'insertion du projet dans son environnement et ont été présentées dans le dossier d'enquête publique.

Ainsi, les principaux impacts négatifs recensés sont :

- la fragilisation de l'activité agricole ;
- la perturbation des écoulements de surface ;
- l'interférence avec les réseaux enterrés ;
- la destruction de sites archéologiques ;

- les nuisances vis-à-vis des villages situés à proximité immédiate du projet.

Le projet a pris en compte ces effets possibles, dans sa conception même, afin de les minimiser :

- les aménagements hydrauliques prévus permettent de réguler le débit de rejet à un niveau acceptable pour l'environnement et de faire face aux risques de pollution d'origine routière ;
- le tracé est positionné en partie dans l'emprise de l'aéroport, ce qui permet de limiter l'impact sur les exploitations agricoles. Les cheminements perturbés seront rétablis. Les agriculteurs expropriés seront indemnisés ;
- les mesures prévues en concertation avec les concessionnaires éviteront de perturber le fonctionnement des réseaux enterrés ;
- des évaluations archéologiques à l'aplomb des emprises du projet seront réalisées sous l'égide de la direction régionale des affaires culturelles, elles induiront éventuellement la mise en œuvre de fouilles préventives avant la réalisation de travaux. Ces mesures garantiront la qualité scientifique des recherches et la protection des vestiges ;
- Les études acoustiques montrent que l'impact sonore du projet est minime par rapport à celui du trafic aérien. La contribution du projet aux nuisances sonores subies dans les habitations les plus proches du tracé reste dans presque tous les cas inférieure aux seuils réglementaires. Les protections phoniques (buttes de terre ou écrans anti-bruit) prévues assurent partout le respect de ces seuils ;
- au droit des villages situés à proximité du tracé, la conjugaison d'un profil en long le plus souvent en déblai et de merlons paysagers permettra de limiter les nuisances (sonores, comme cela a été indiqué ci-dessus, mais également visuelles).

Le coût prévisible du contournement autoroutier de la plate-forme aéroportuaire, tel que soumis à l'enquête publique, est de 130,04 M€ valeur août 1999, dont 8,151 M€ pour les acquisitions foncières. Le coût du complément à l'échangeur A1-RD104, tel que soumis à l'enquête publique, est de 18,29 M€, dont 0,59 M€ pour les acquisitions foncières.

3 - Avis et recommandations de la commission d'enquête

La commission d'enquête a émis, dans son rapport du 2 juillet 2002, un avis favorable à l'ensemble des objets de l'enquête, assorti de quelques recommandations, correspondant à la prise en considération des avis émis dans le rapport, qui ne remettent pas en cause le principe et l'utilité publique du projet. Les réponses aux recommandations de la commission d'enquête sont présentées ci-dessous.

La commission d'enquête a fait référence, à plusieurs reprises, aux enquêtes complémentaires relatives au parcellaire et à la loi sur l'eau, qui doivent permettre d'apporter des réponses aux observations formulées pendant la présente enquête. Ces enquêtes sont prévues et seront ouvertes, dès que les études de détail du projet seront suffisamment avancées pour le permettre.

En réponse à certaines observations émanant de la profession agricole, la commission d'enquête fait aussi référence à une étude d'aménagement foncier. Cette étude

d'aménagement foncier a pour cadre réglementaire l'article L.121-1 du code rural et sa réalisation est confiée par les textes au conseil général du département de Seine-et-Marne. Elle a pour objectifs de cerner et de poser les problèmes résultant de l'aménagement foncier rendu nécessaire par l'aménagement routier. Cette étude est en cours de réalisation, en concertation avec les agriculteurs