

Contournement routier de l'agglomération de Coulommiers

COPIL du 27 novembre 2020

Pourquoi cette étude?

- Les enjeux du projet:
 - Transit RD 934 (La Ferté Gaucher) – RD 222 (Rebais) vers la RN36 et l'A4
 - Désenclavement de la vallée du Morin
- Le Conseil Départemental doit porter des études préliminaires pour rechercher des tracés routiers reportant le trafic en dehors des communes.
- 25/03/2013: les élus locaux ont validé, en comité syndical, le principe du tracé Sud dans le cadre du SCOT

Les études réalisées jusqu'en 2013 étaient des études préliminaires permettant de comparer des hypothèses et des estimations de fuseau de tracé.

Dans le but de faire avancer le dossier, le Département a accepté de porter des études techniques de conception pour préciser la géométrie de la voie, les ouvrages d'art, les impacts et le coût d'objectif. La Communauté de Communes participant au financement de ces études par convention.

L'étape suivante serait la mise en place d'un plan de financement entre les différents co-financeurs potentiels (l'Etat, la région, le Département, l'Intercommunalité, etc.)

Concertation

Pour la poursuite des études, des concertations préalables seront menées avec l'ensemble acteurs locaux: les élus locaux, la chambre d'agriculture, les associations, le monde économique, les riverains, etc.

Ces échanges seront renouvelés tout au long du projet, à l'avancement des études.

En complément, les concertations réglementaires préalables seront menées dès les prochaines phases d'études. Elles permettent d'informer et d'associer le public au projet d'aménagement.

Le projet sera soumis, également, à une procédure d'enquête publique.

Les aspects trafic

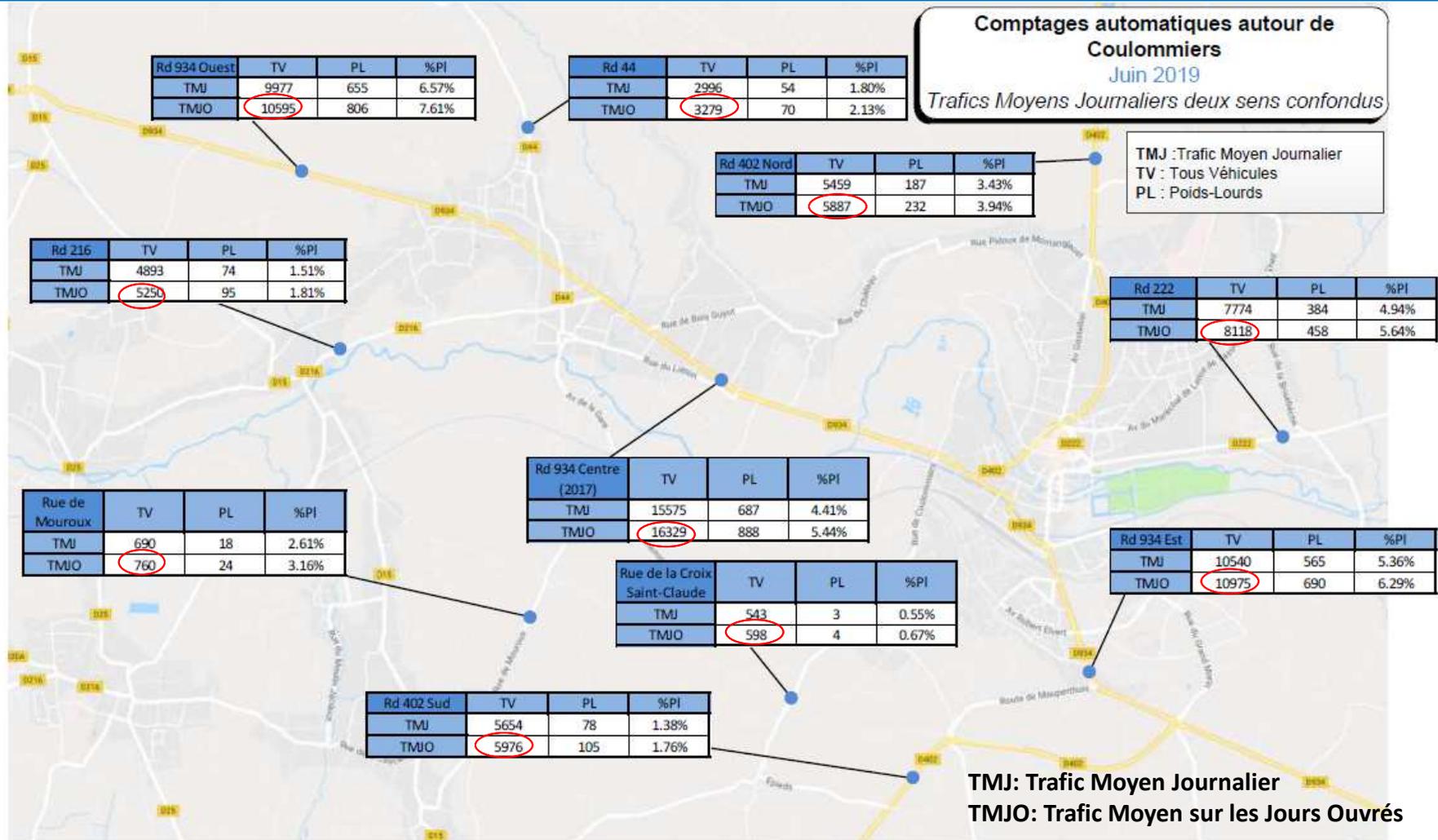
Cdvia a mené en 2019, pour le compte du Conseil Départemental, un diagnostic des fonctionnements existants avec des comptages et une enquêtes origine/destination. Les conclusions sont les suivantes:

- La demande de trafic est pendulaire avec des trajets de l'Est vers l'Ouest à l'heure de pointe du matin et de l'Ouest vers l'Est, à l'heure de pointe du soir.
- Le trafic est de l'ordre de **16 500 Uvp/jour (tous sens confondus) sur la tronçon de la RD934 entre Coulommiers et Mouroux**, de **11 000 Uvp/ jour entre Mouroux et Pommeuse**
- Le trafic est de l'ordre de **11 000 uvp/jour sur le tronçon de la RD934 entre Chailly en Brie et Coulommiers**

Le trafic des poids-lourds est plus important à l'heure de pointe du matin (entre 40 et 50 PL/H suivant le sens) qu'à l'HPS (environ une quinzaine de PL par sens)

- Les principaux mouvements - Aux heures de pointes du matin, la majorité du trafic a une destination hors de la zone d'études

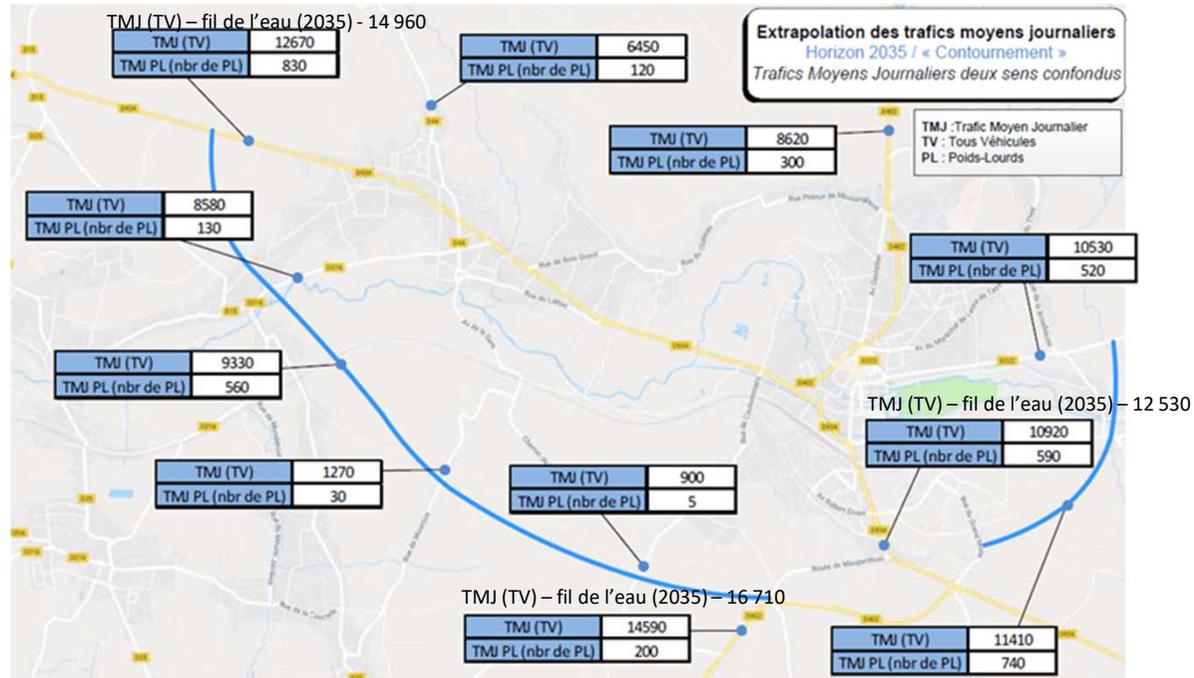
Les aspects trafic Etat existant (relevé 2017/2019)



Les aspects trafic Etat projeté

Cdiva a mené en 2019, pour le compte du Conseil Départemental, une analyse de l'impact sur la circulation de la réalisation du contournement au Sud de l'agglomération.
Il est à noter que cette étude a été réalisée en considérant l'ensemble du tracé du contournement de la RD934 à la RD222.

Une mission complémentaire est en cours d'étude afin d'affiner les impacts de report de flux en ne considérant que la réalisation de la phase 1 (RD934 – RD402)

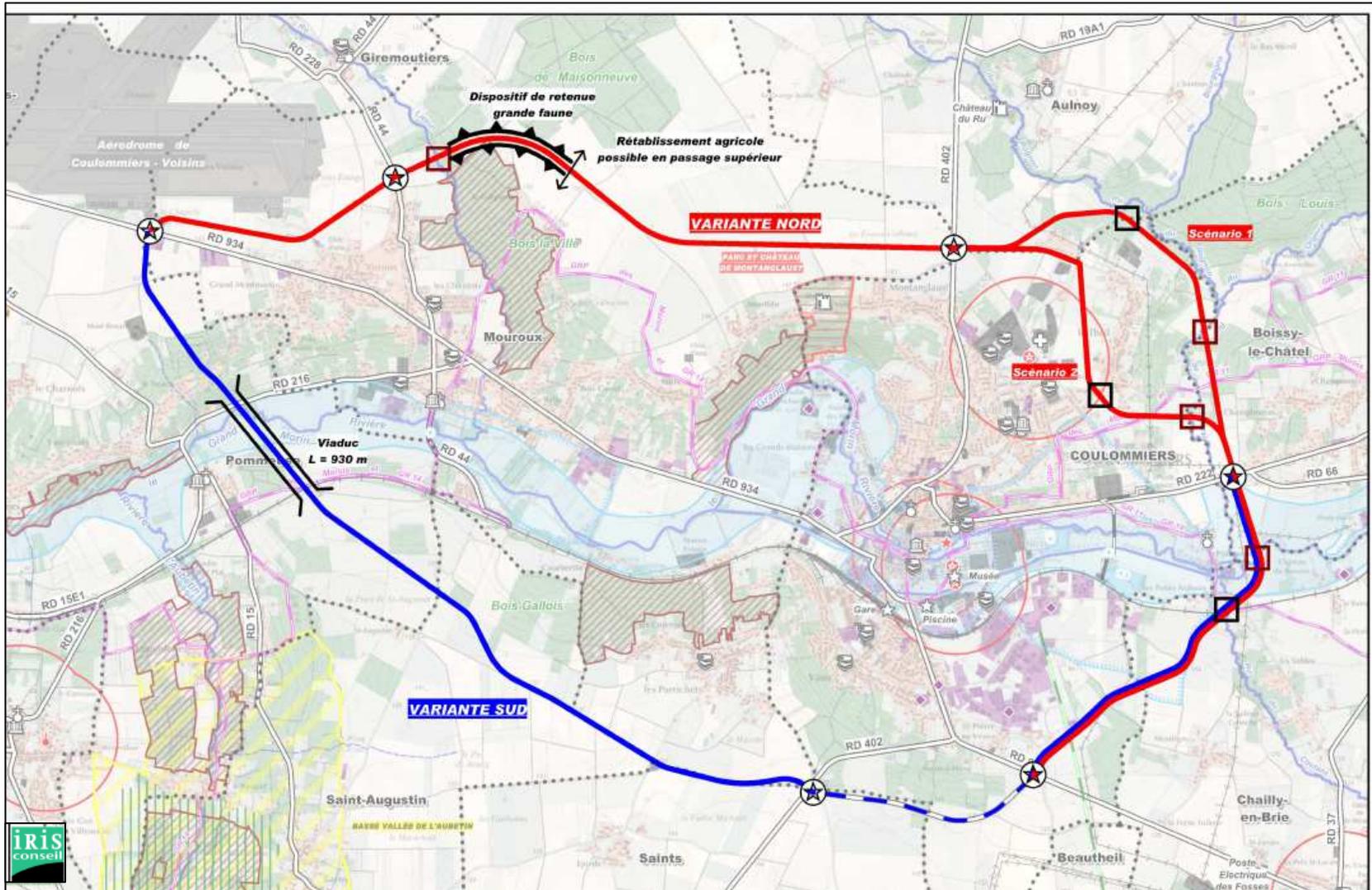




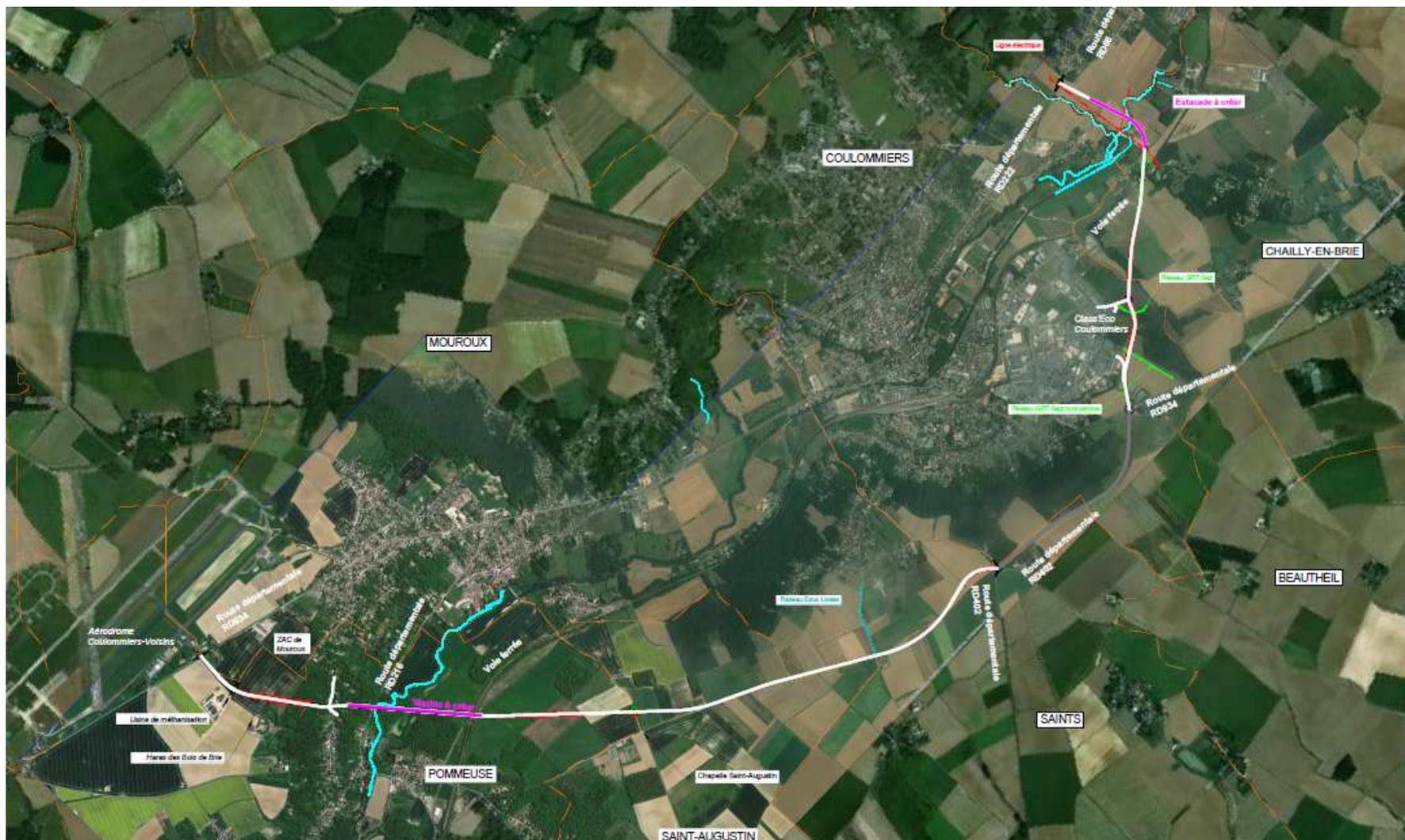
Rappel des réflexions
étudiées

SEINE & MARNE
LE DÉPARTEMENT

Etude de faisabilité - 2012 - Iris Conseil



Mission de conception 2019 - Groupement INGEROP/ AEI/ VEGETUDE Ensemble du périmètre étudié

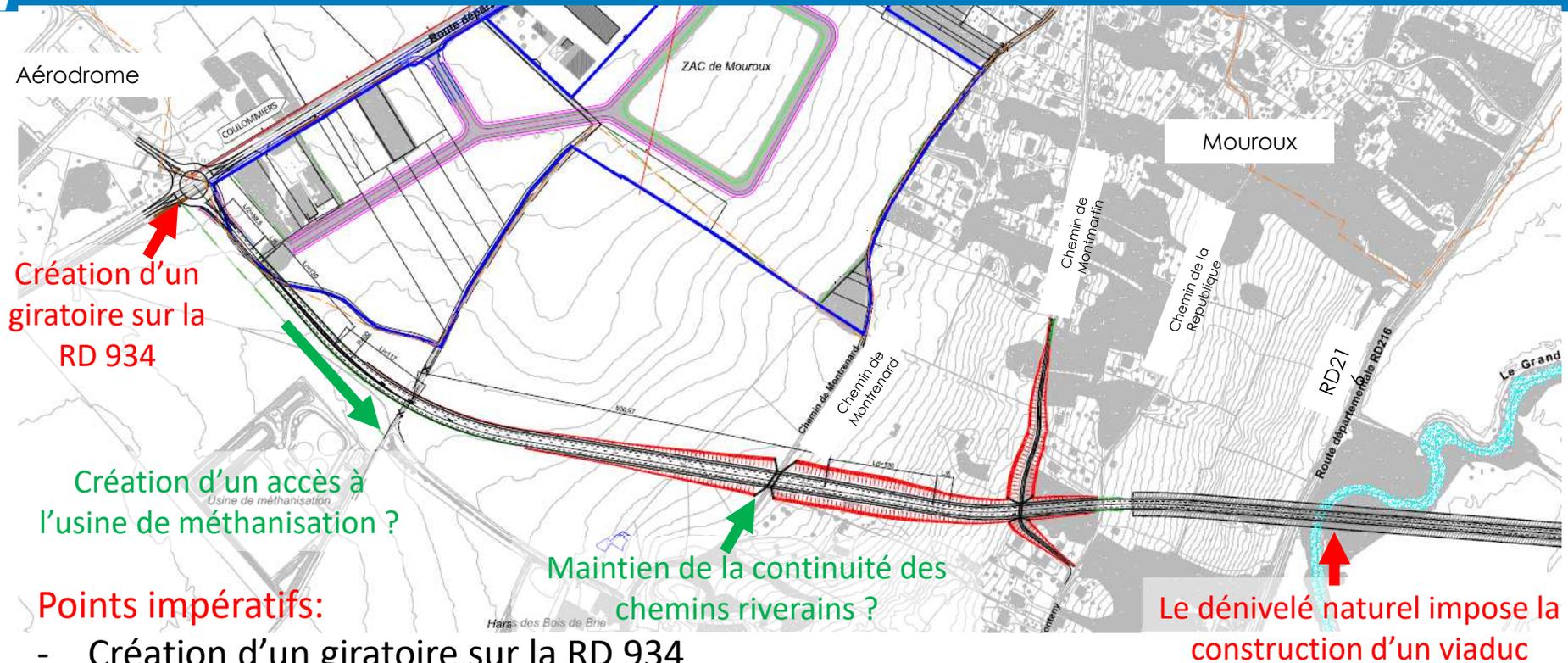


Rappel des solutions validées

Au dernier Comité de Pilotage du 3 décembre 2019, un vote à main levée a permis de choisir les solutions à approfondir en phase ultérieure :

- ✓ La variante du viaduc « long » sera étudiée avec une nette préférence pour la variante n° 3 – ouvrage en béton à inertie variable.
- ✓ Pour le rétablissement du chemin de Montrenard, le vote s'est porté sur l'option n° 3 – Passage agricole – largeur 5 mètres.

Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin rappel des réflexions menées en phase étude



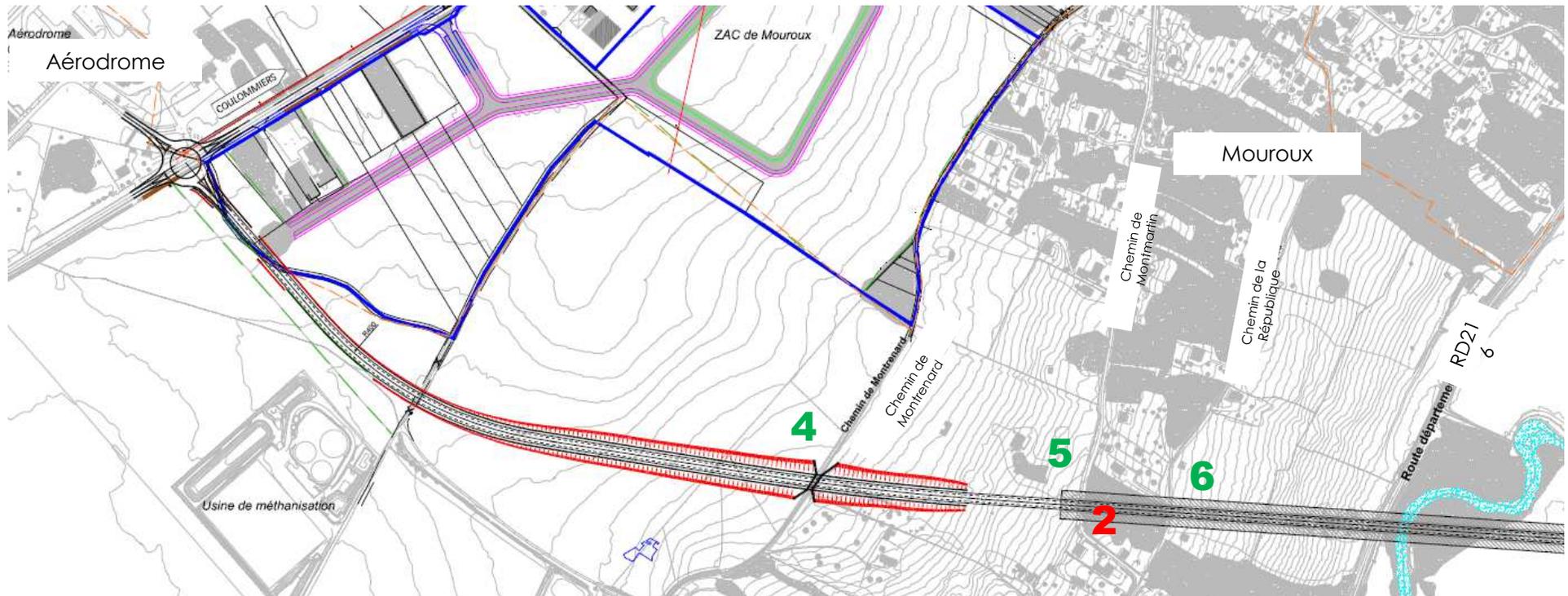
Points impératifs:

- Création d'un giratoire sur la RD 934
- Construction d'un ouvrage d'art type viaduc

Hypothèses d'aménagement à confirmer (besoin, usage et contraintes techniques):

- Création d'un accès, depuis la RD934, pour l'usine de méthanisation
- Maintien de la continuité des chemins riverains

Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin propositions d'aménagement – viaduc « long » (1200 ml)

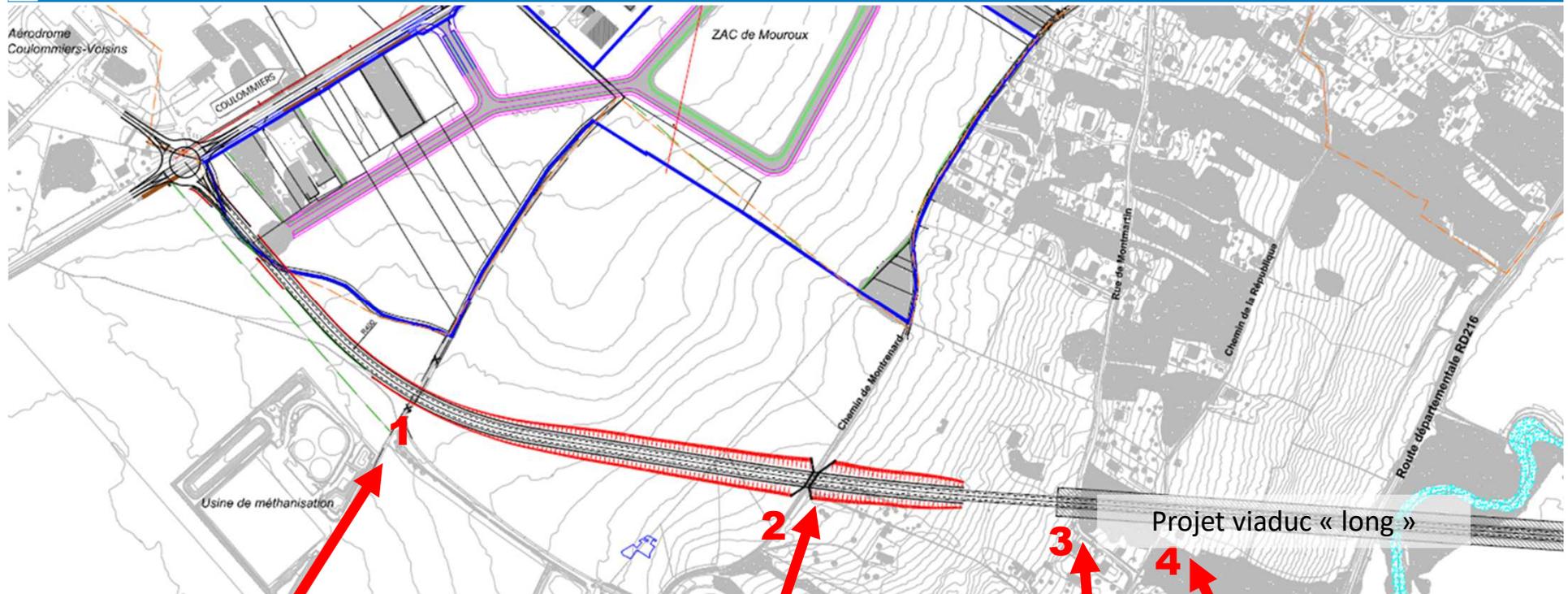


La construction du viaduc contraint l'aménagement du tronçon entre la RD934 et le viaduc: **la solution viaduc « long » - 1200 ml (2)**

- Maintien de la continuité du chemin de la République (6) → pente en long plus faible – absence de voie lente → maintien du chemin de Montmartin (passage sous viaduc) (5)
- Coupure du chemin de Montrenard: construction d'un ouvrage d'art (4)
- Limite les contraintes de terrassements et foncières

Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin

Maintien des chemins riverains



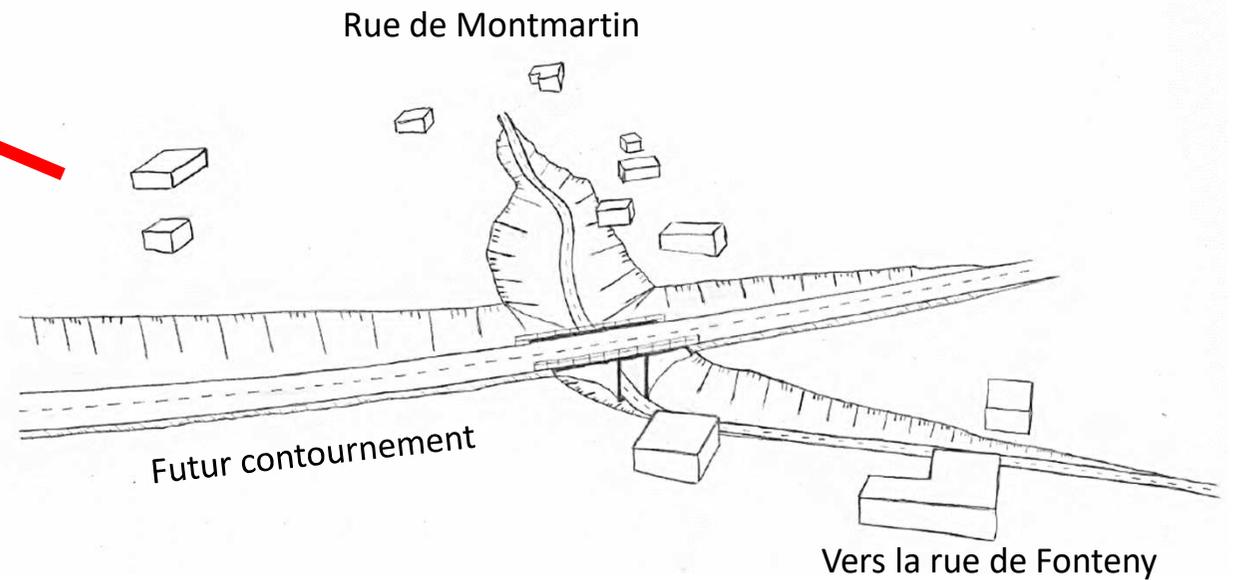
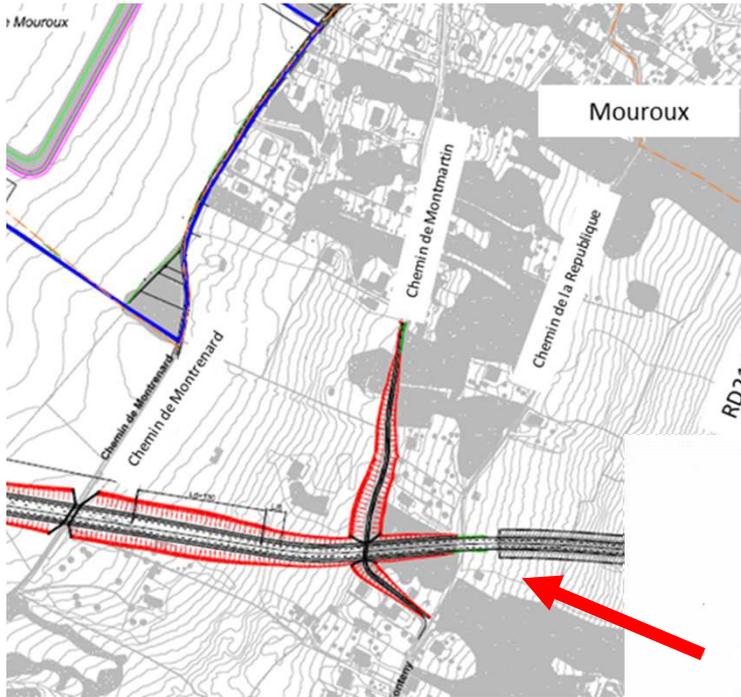
Coupure du chemin

Création d'une passerelle de franchissement du contournement

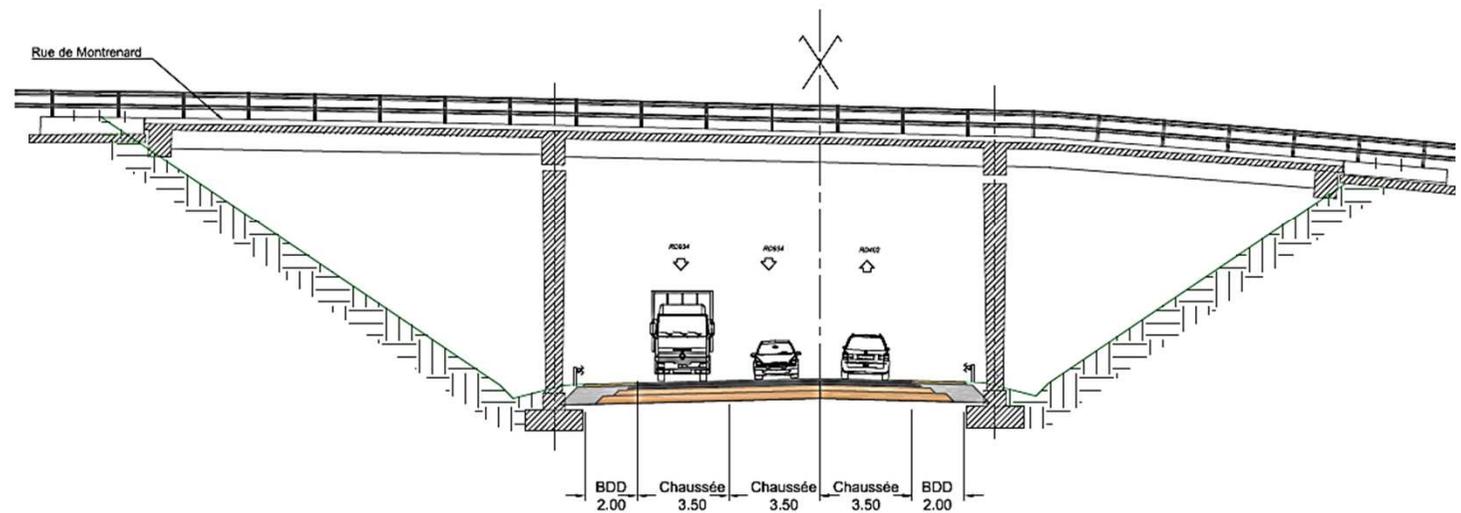
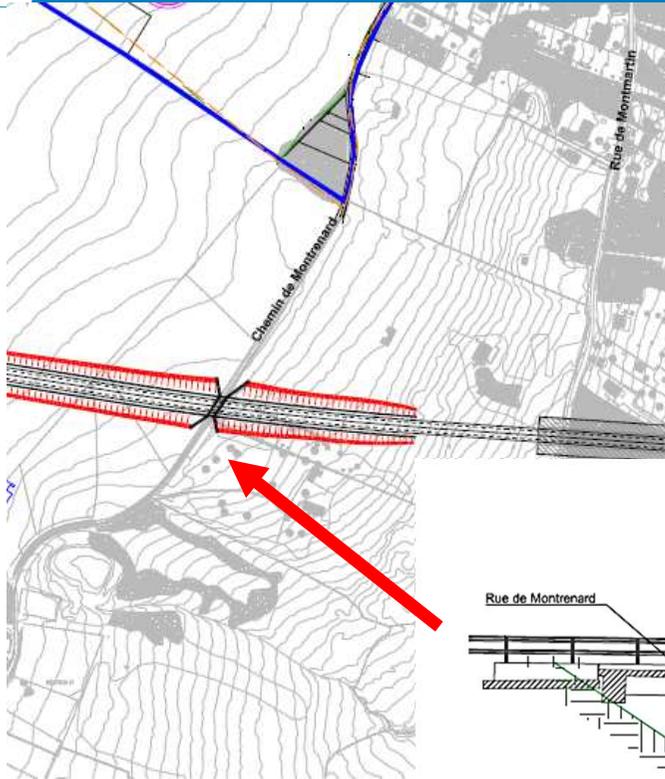
Maintien du chemin de Montmartin: passage sous le viaduc

Maintien du chemin de la République, passage sous le viaduc

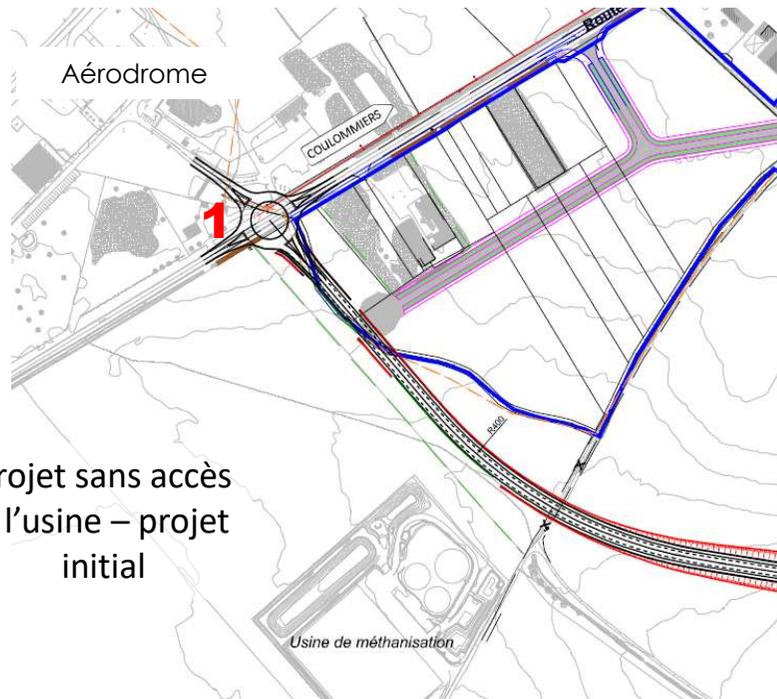
Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin Rétablissement du chemin de Montmartin



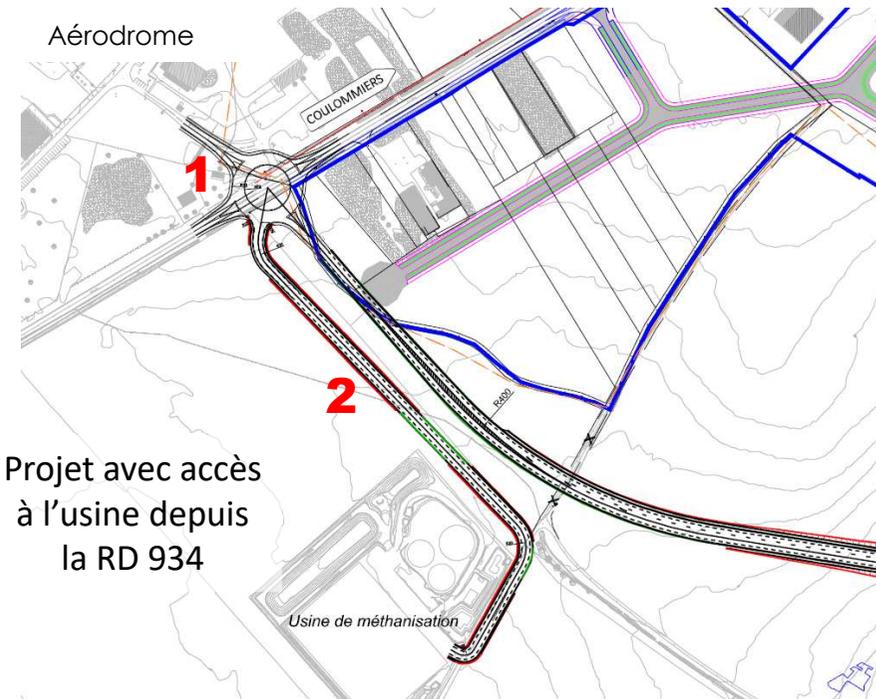
Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin Rétablissement du chemin de Montrenard



Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin Option: comparatif accès usine de méthanisation



Projet sans accès
à l'usine – projet
initial

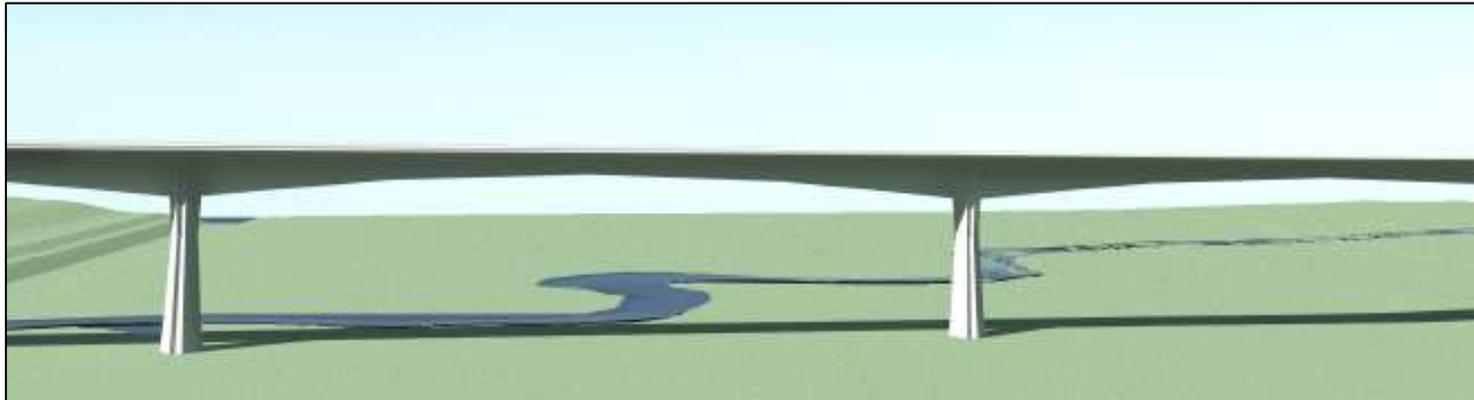


Projet avec accès
à l'usine depuis
la RD 934

Proposition d'aménagement d'une voie d'accès à l'usine de méthanisation depuis le giratoire
Les conséquences:

- Solution faisable aussi bien avec le viaduc dit « court » que la solution du viaduc dit « long »
- Agrandissement du giratoire par rapport au projet initial (1)
- Maitrise foncière plus importante pour l'aménagement de la voie (2)
- Coût des travaux et d'exploitation majoré : 753 000 € HT

Tronçon Pommeuse - Vallée du Grand Morin viaduc: solution technique



La variante n° 3, ouvrage en béton à inertie variable, a été choisie lors du Comité de Pilotage de décembre 2019

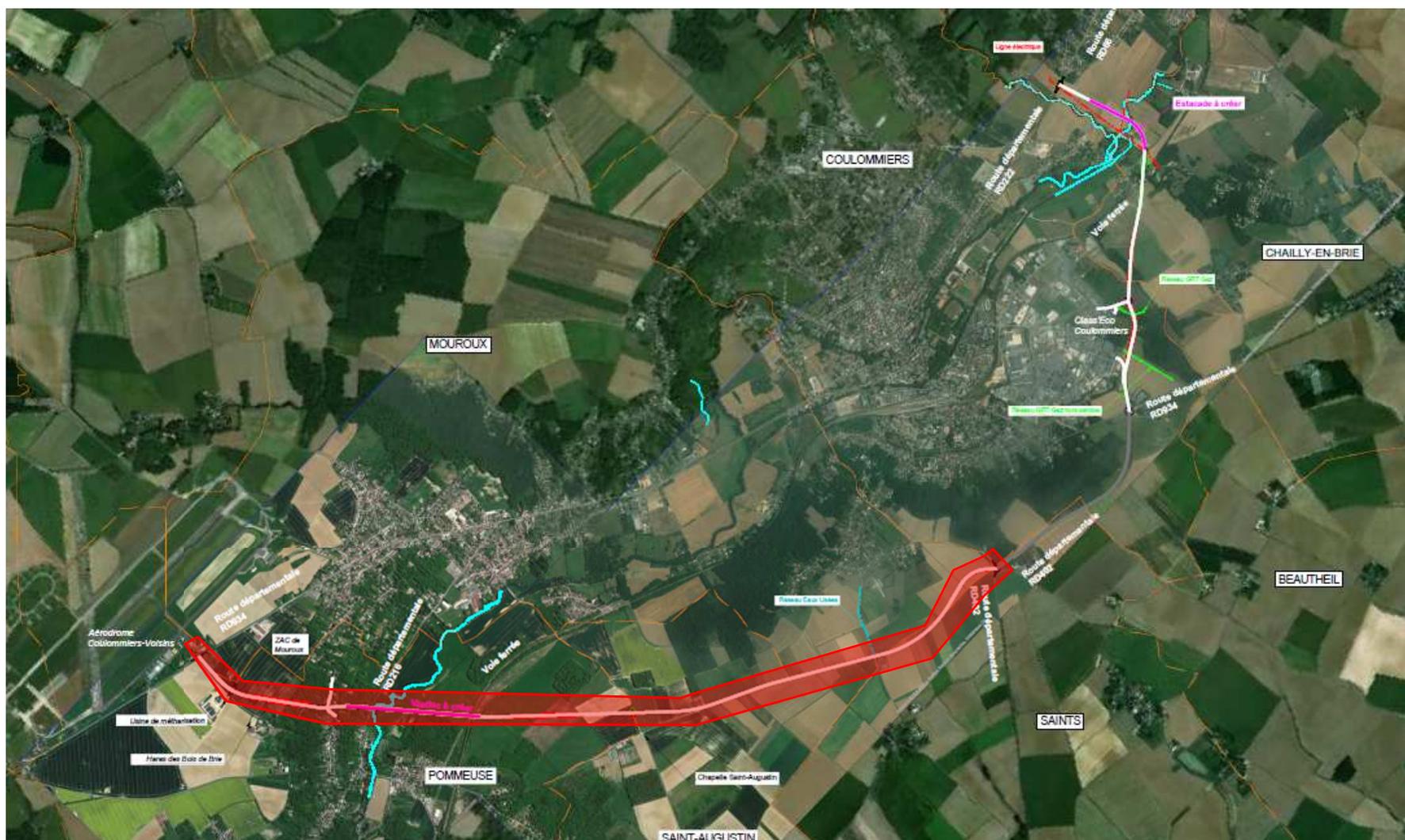


**Présentation de la
solution retenue**

SEINE & MARNE
LE DÉPARTEMENT

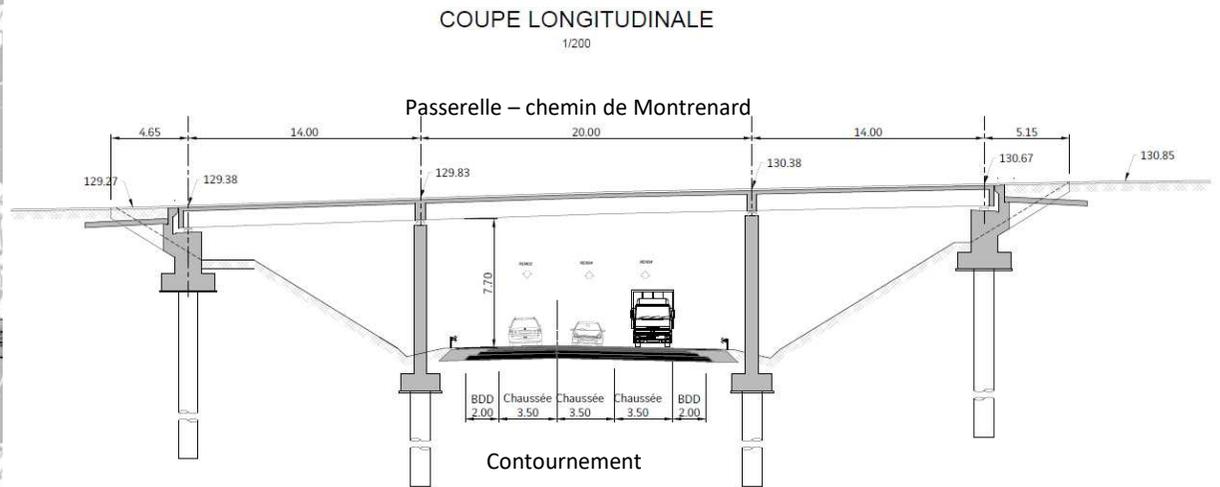
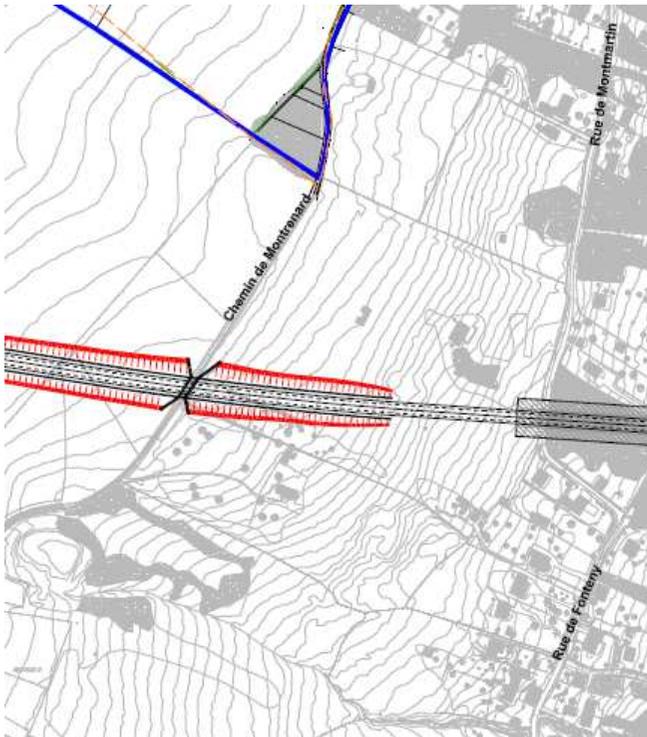
Rappel du tracé et des points particuliers





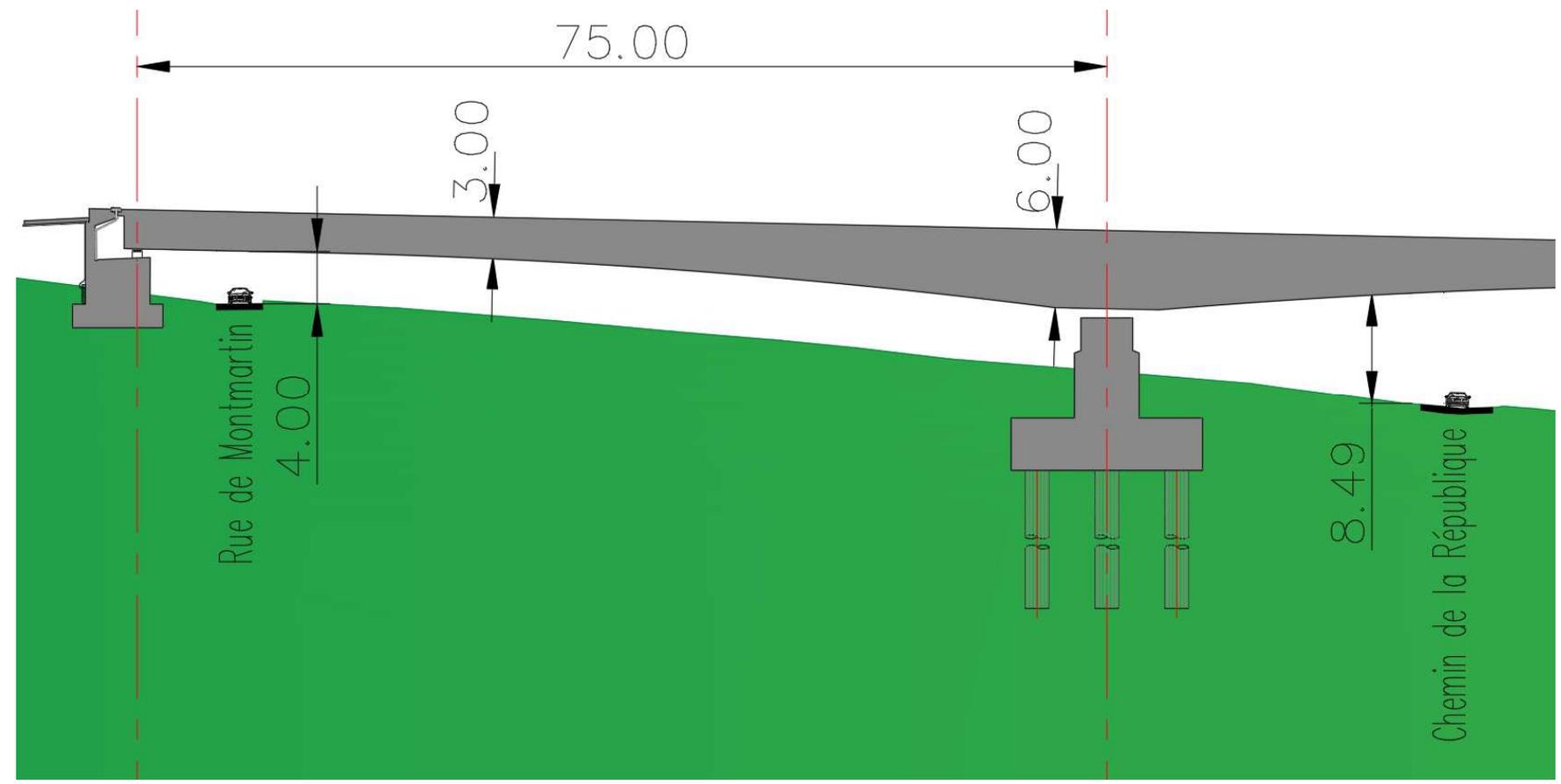
Le franchissement du viaduc au droit du chemin de Montrenard

- Franchissement du contournement en passage supérieur



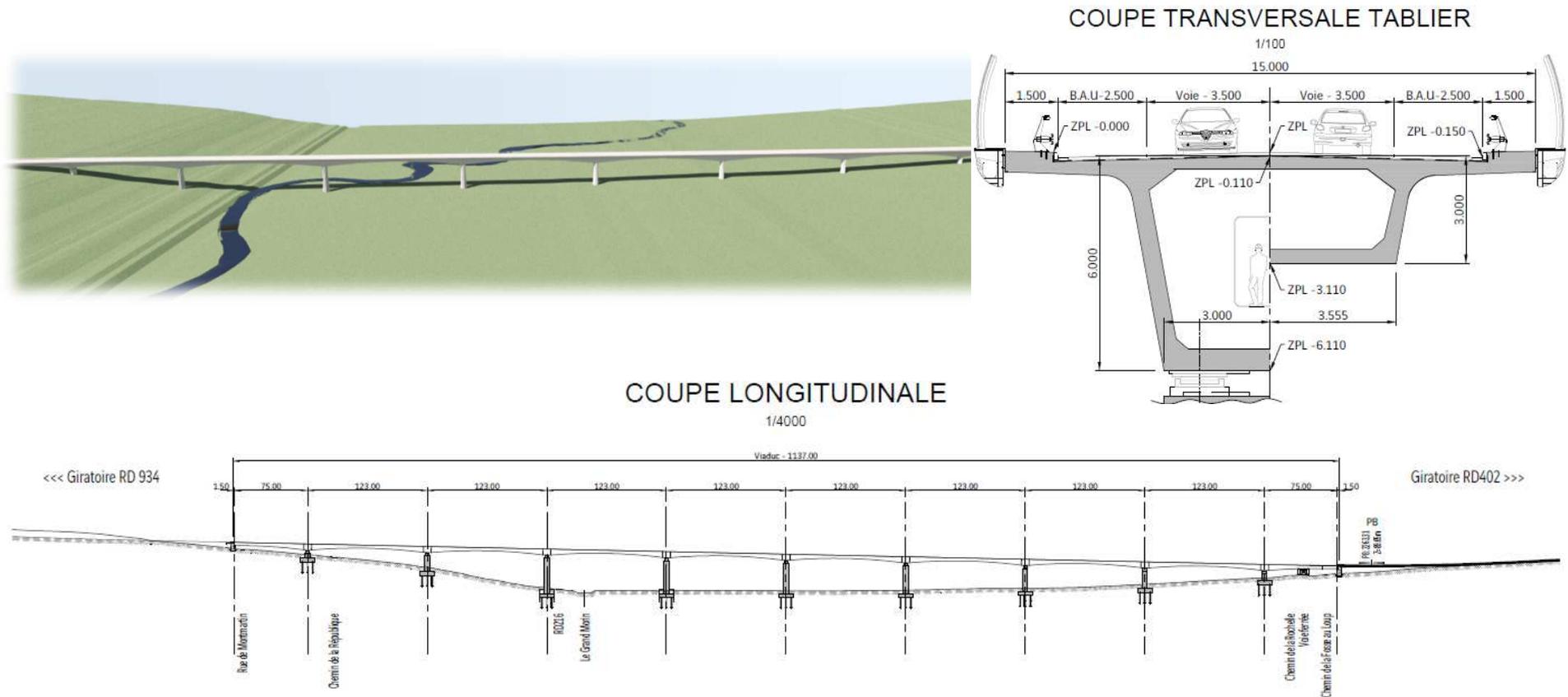
Les passages sous contournement : la rue de Montmartin et le chemin de la République

- Continuité riveraine assurée par la création du viaduc



Le viaduc

- Solution : Béton précontraint à inertie variable (solution retenue lors du COPIL de décembre 2019)



Hauteur maximum au droit du
Grand-Morin: 44,18mètres

Les nuisances

Le projet va engendrer des impacts de différentes natures:

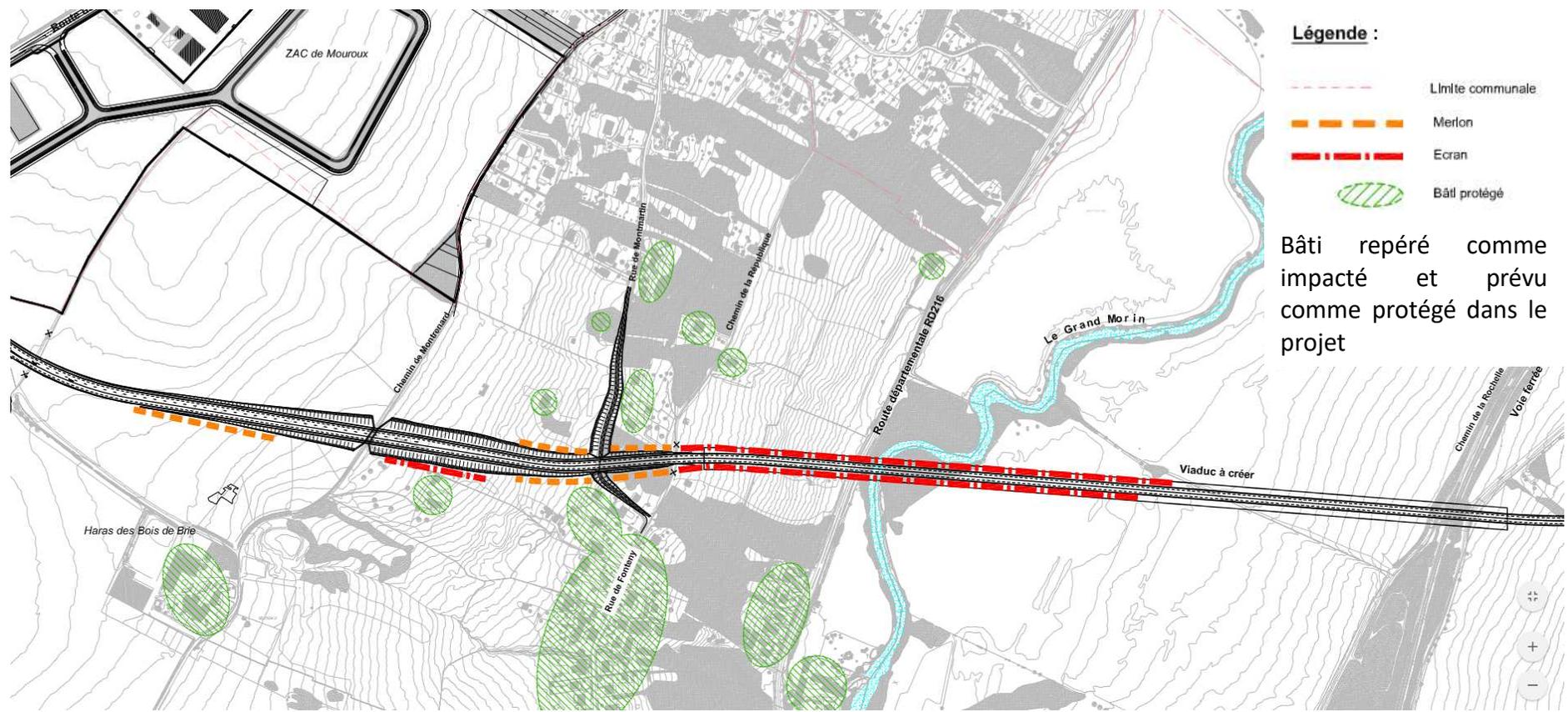
- Les nuisances acoustiques
- Les impacts sur le foncier et le bâti
- Les impacts paysagers
- Les impacts visuels

Des concertations préalables seront menées avec l'ensemble acteurs locaux: les élus locaux, la chambre d'agriculture, les associations, le monde économique, les riverains, etc.

Ces échanges seront renouvelés tout au long du projet, à l'avancement des études.

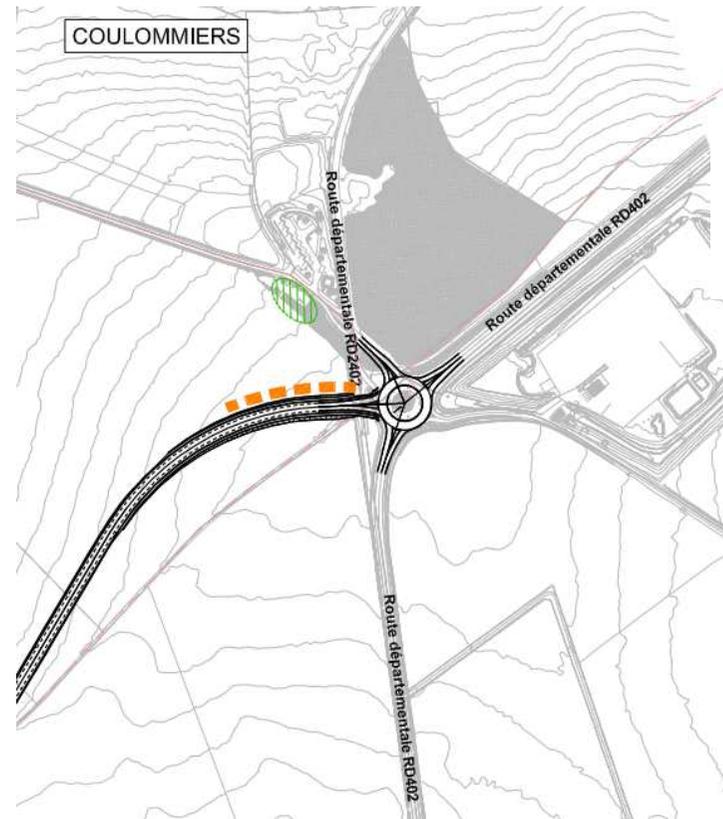
La gestion des nuisances acoustiques

Section validée par décision du SCOT de mars 2013:
RD934 – RD 402
Phase 1



La gestion des nuisances acoustiques

Section validée par décision du SCOT de mars 2013:
RD934 – RD 402
Phase 1



Légende :

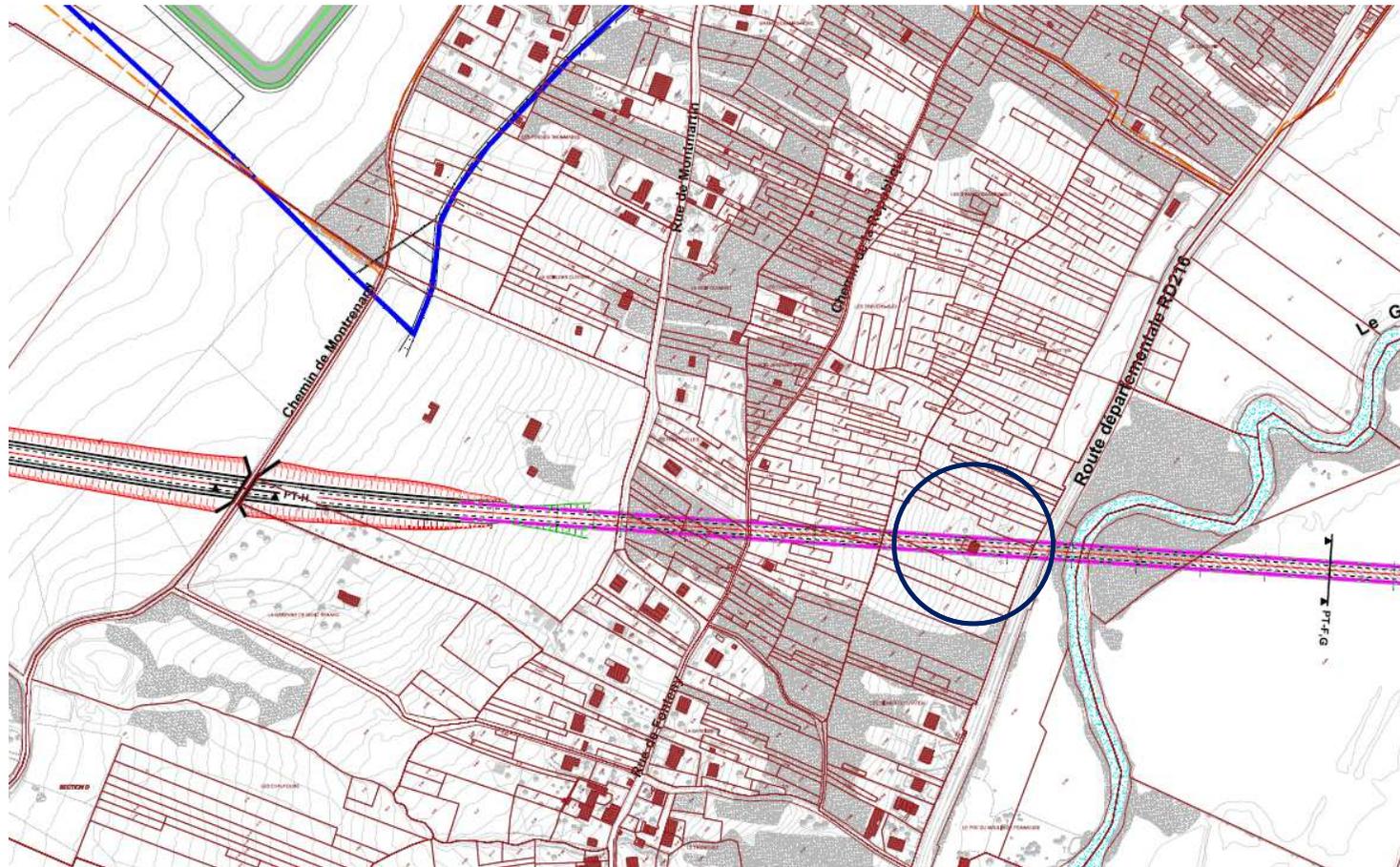
- Limite communale
- Merlon
- Ecran
- ▨ Bâti protégé

Bâti repéré comme impacté et prévu comme protégé dans le projet

Impact sur le bâti

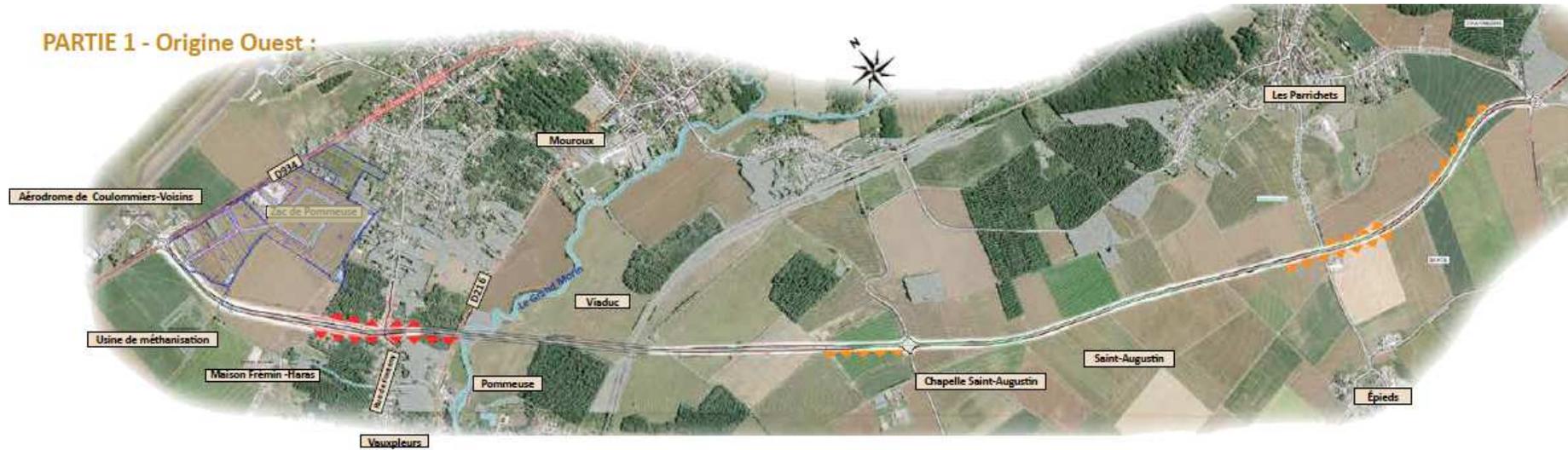
Section validée par décision du SCOT de mars 2013:
RD934 – RD 402
Phase 1

Le projet a peu d'impacts sur le bâti hormis un bâti qui subit un impact très fort de par la position du viaduc



Le parti pris paysager: Principales sources d'impacts vis à vis des riverains

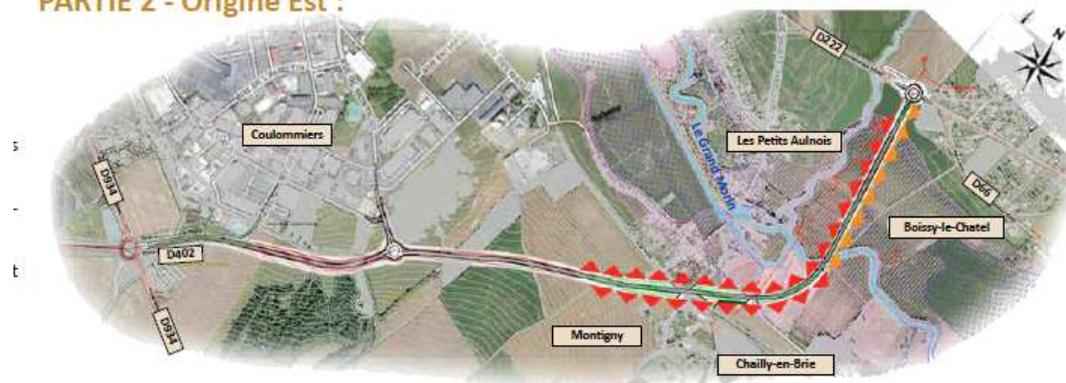
PARTIE 1 - Origine Ouest :



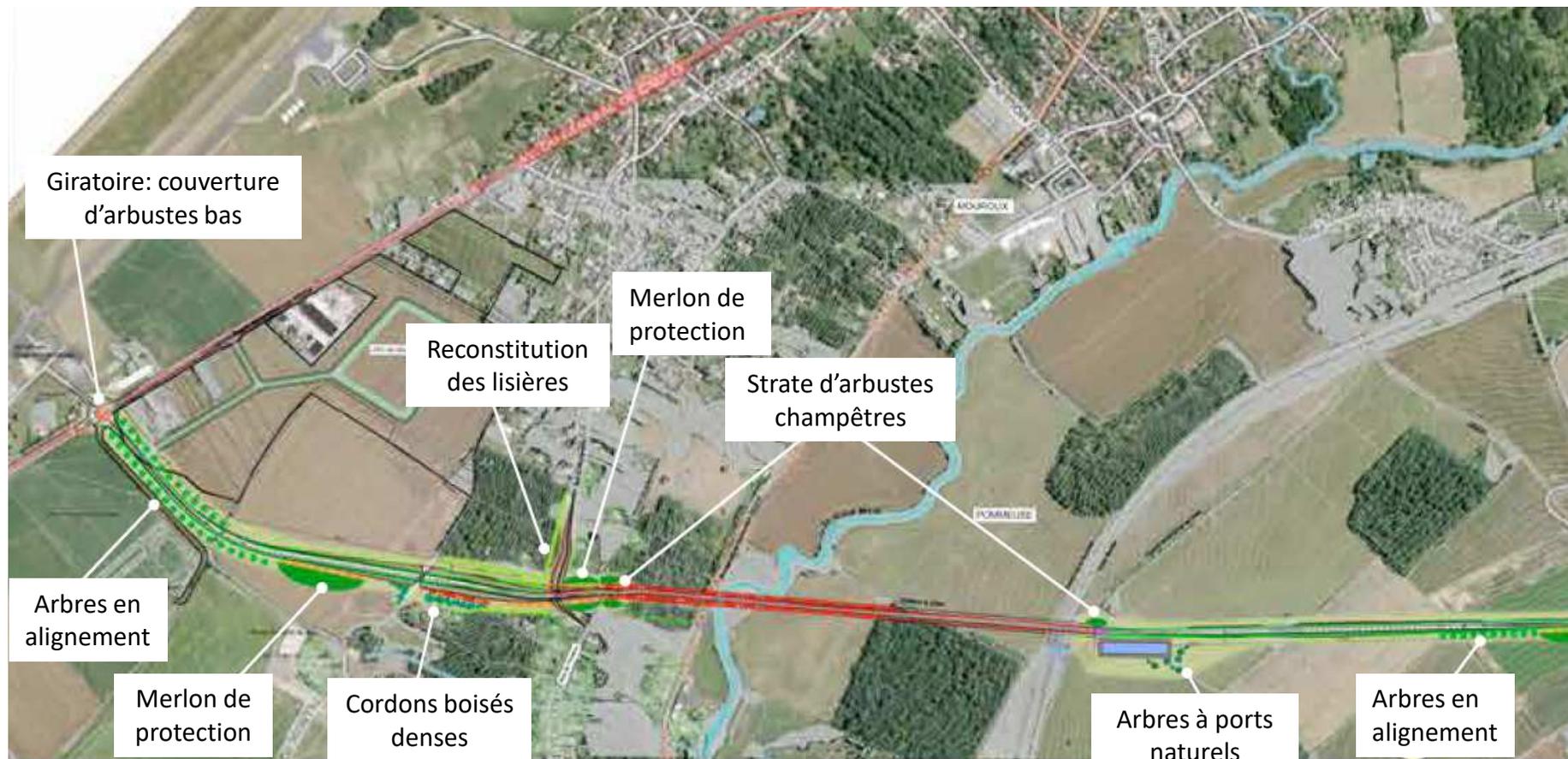
Les impacts marqués : ▲▲▲▲

Les impacts modérés : ▲▲▲

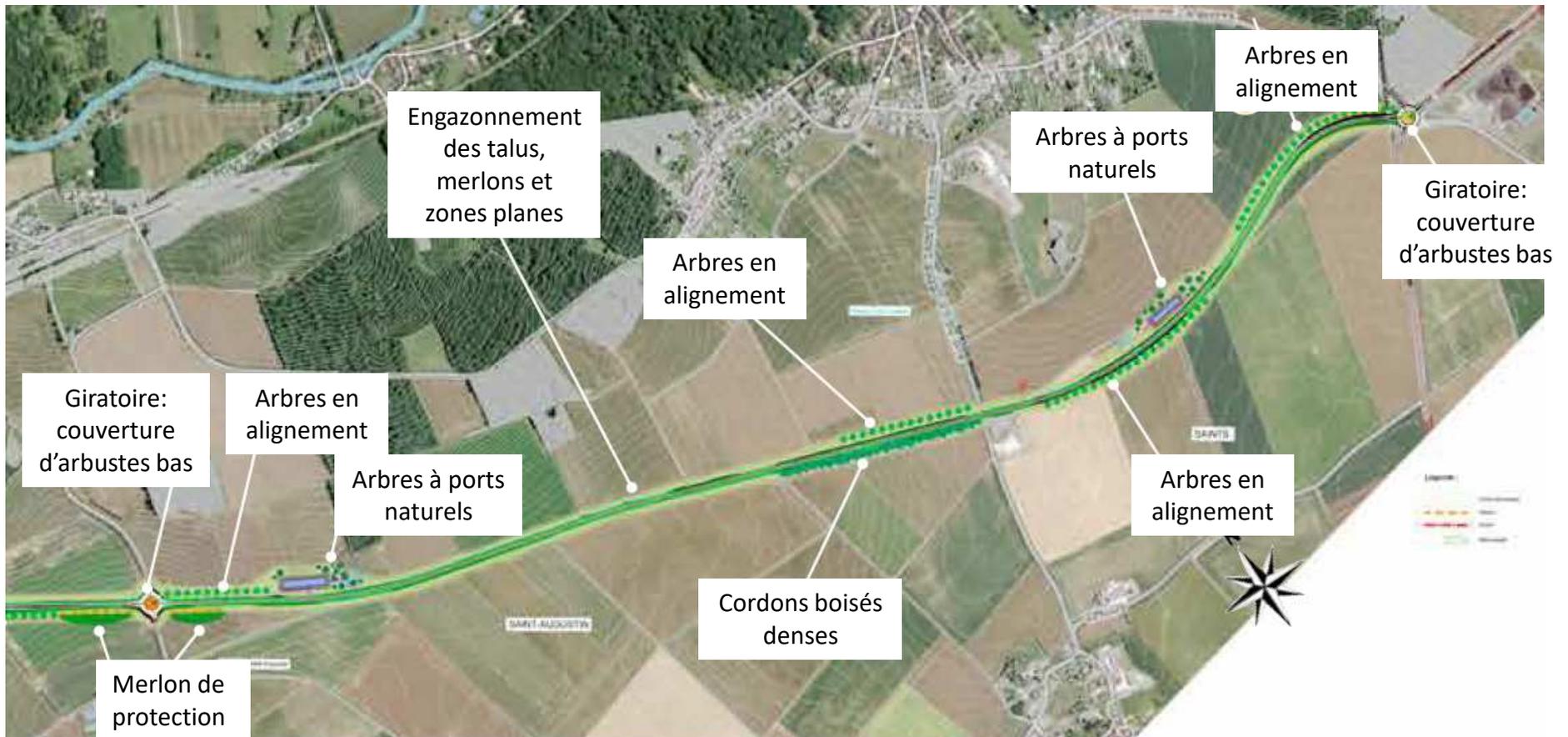
PARTIE 2 - Origine Est :



Le parti pris paysager: Intentions paysagères

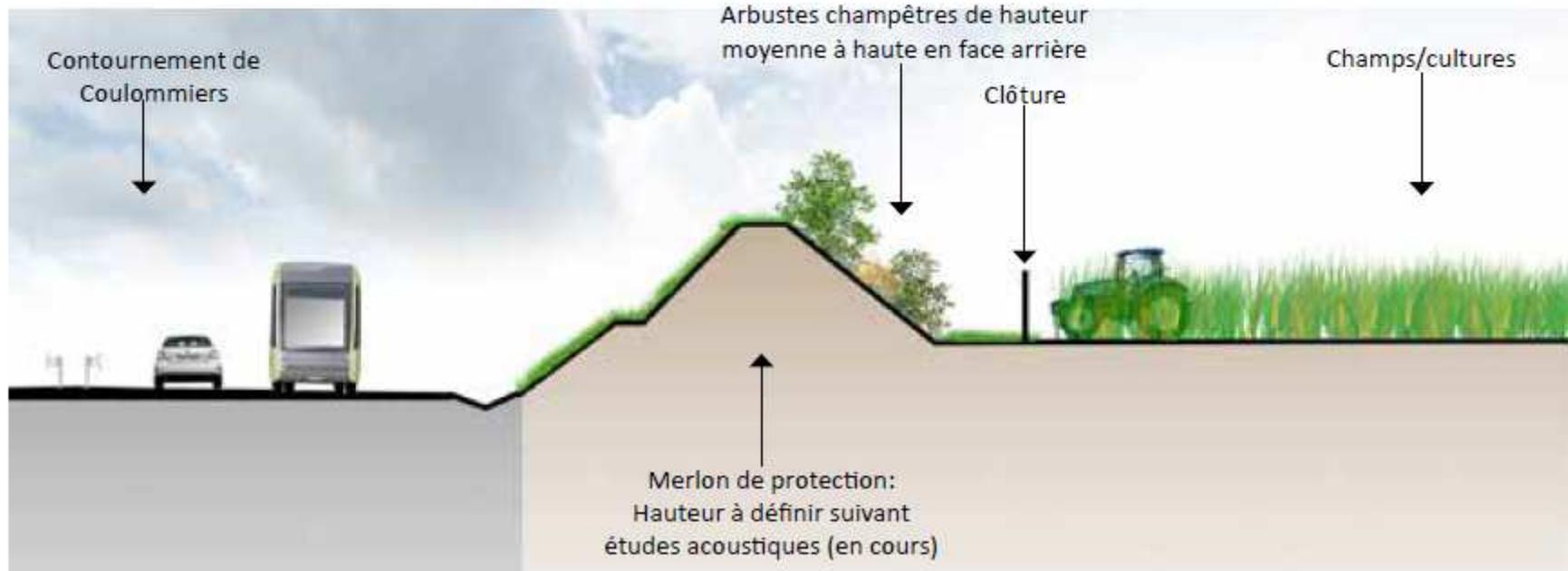


Le parti pris paysager: Intentions paysagères

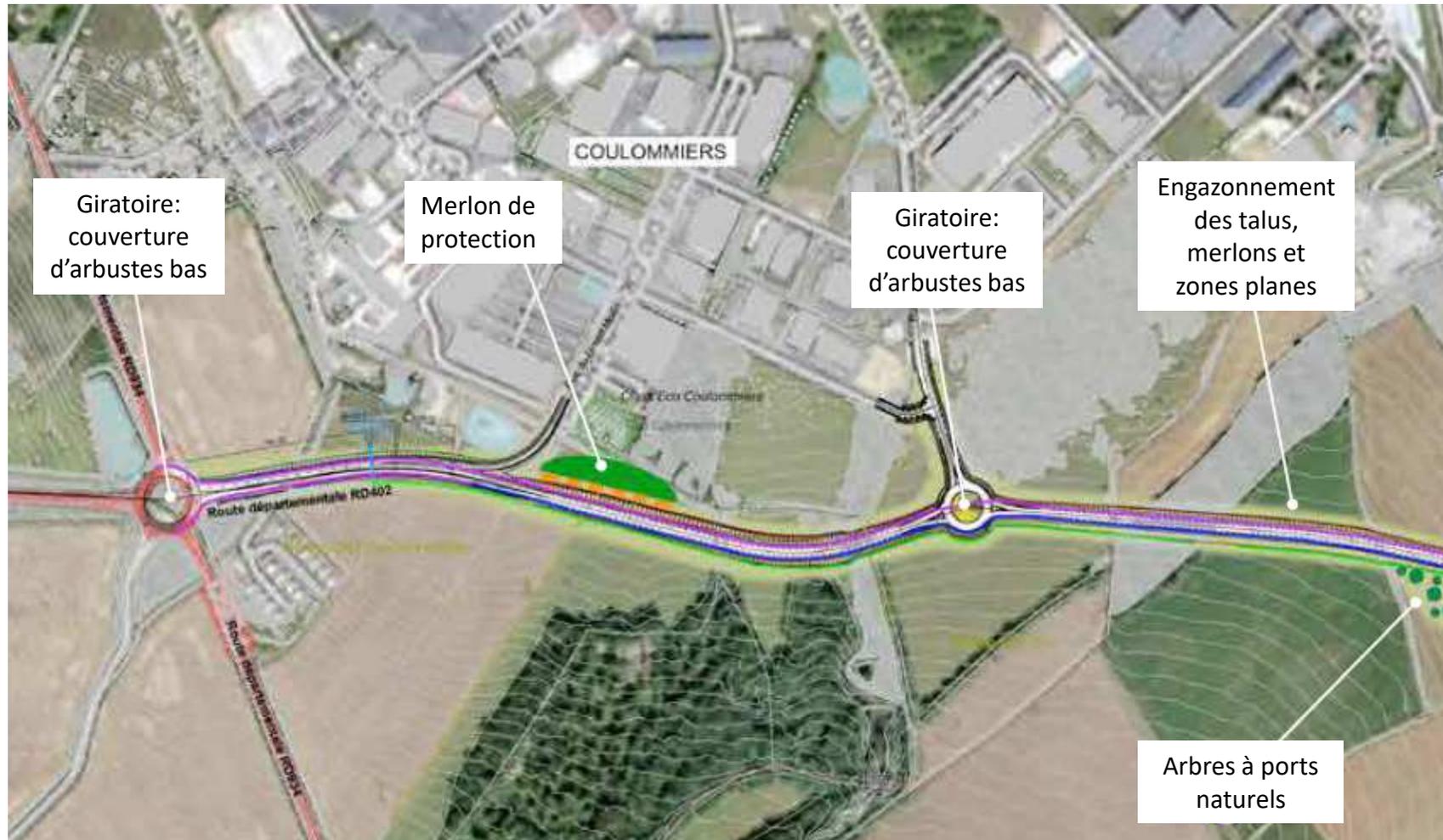


COUPE SCHEMATIQUE : Principe de traitement paysager des merlons de protection

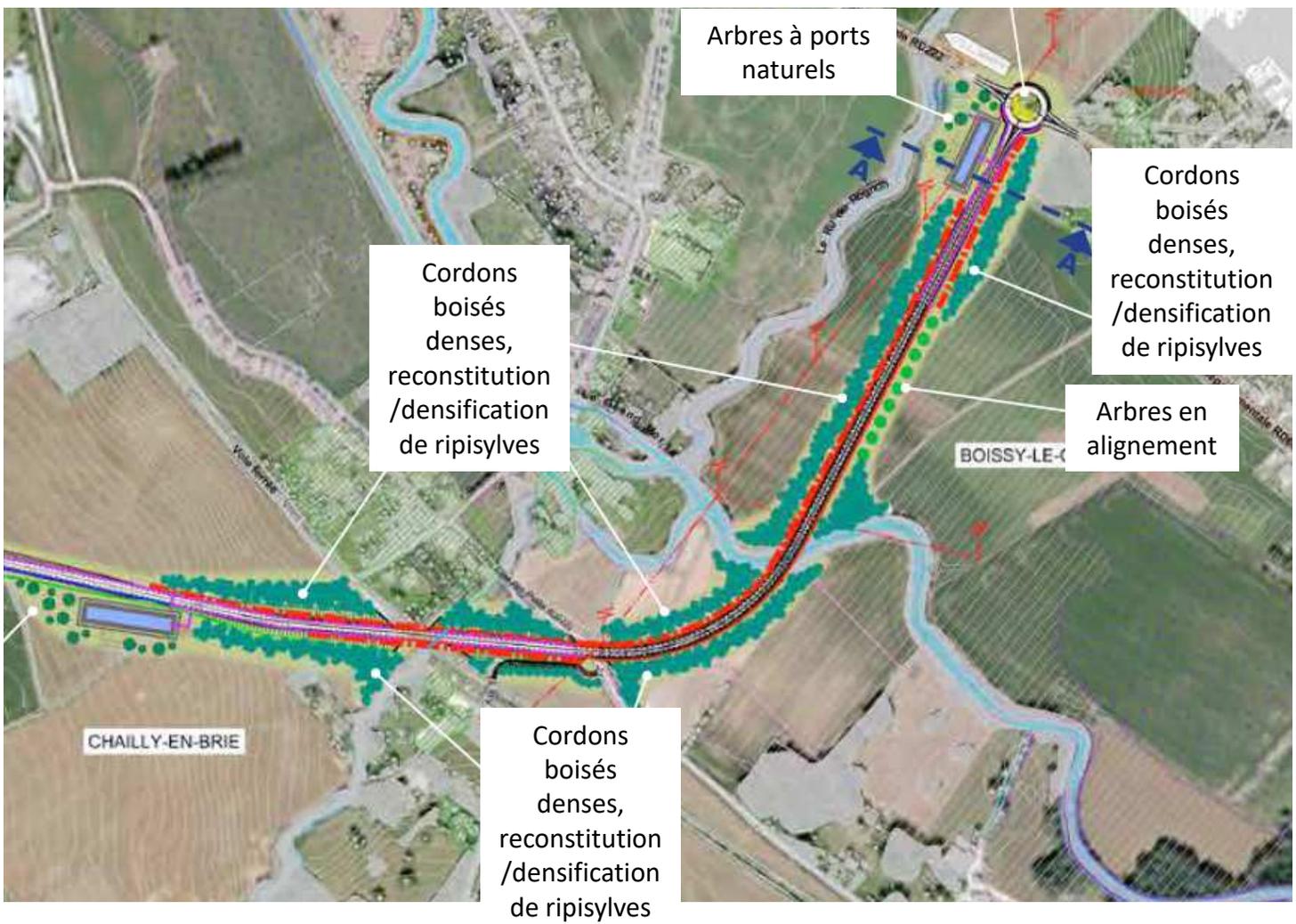
Plantation arbustive en face arrière



Le parti pris paysager: Intentions paysagères RD 934 – RD 222: Phase 2

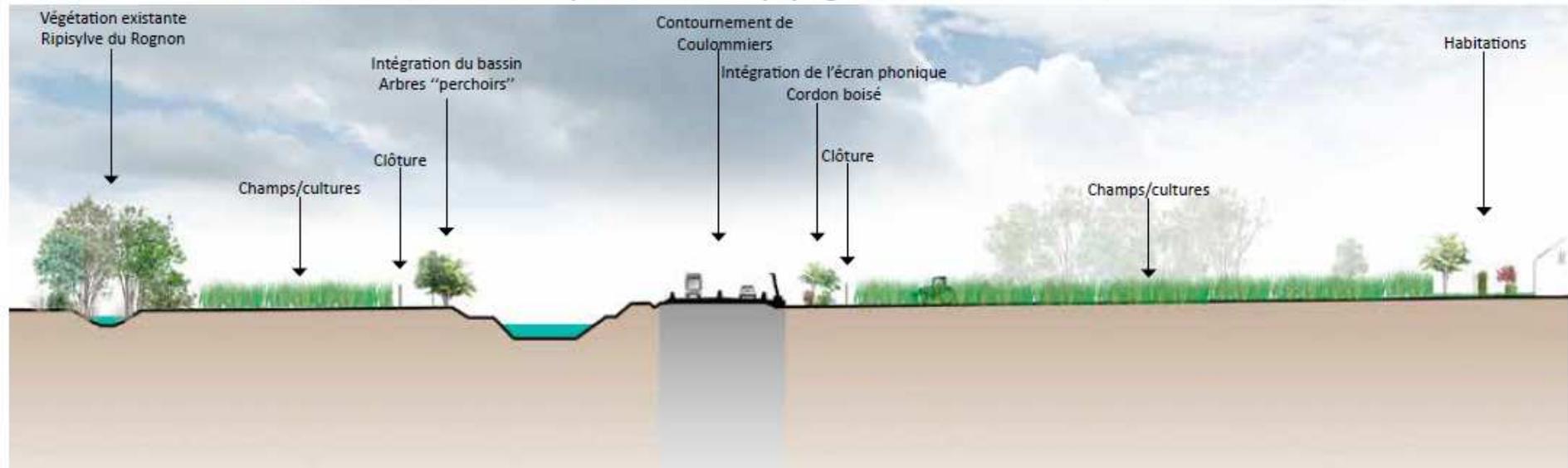


Le parti pris paysager: Intentions paysagères RD 934 – RD 222: Phase 2

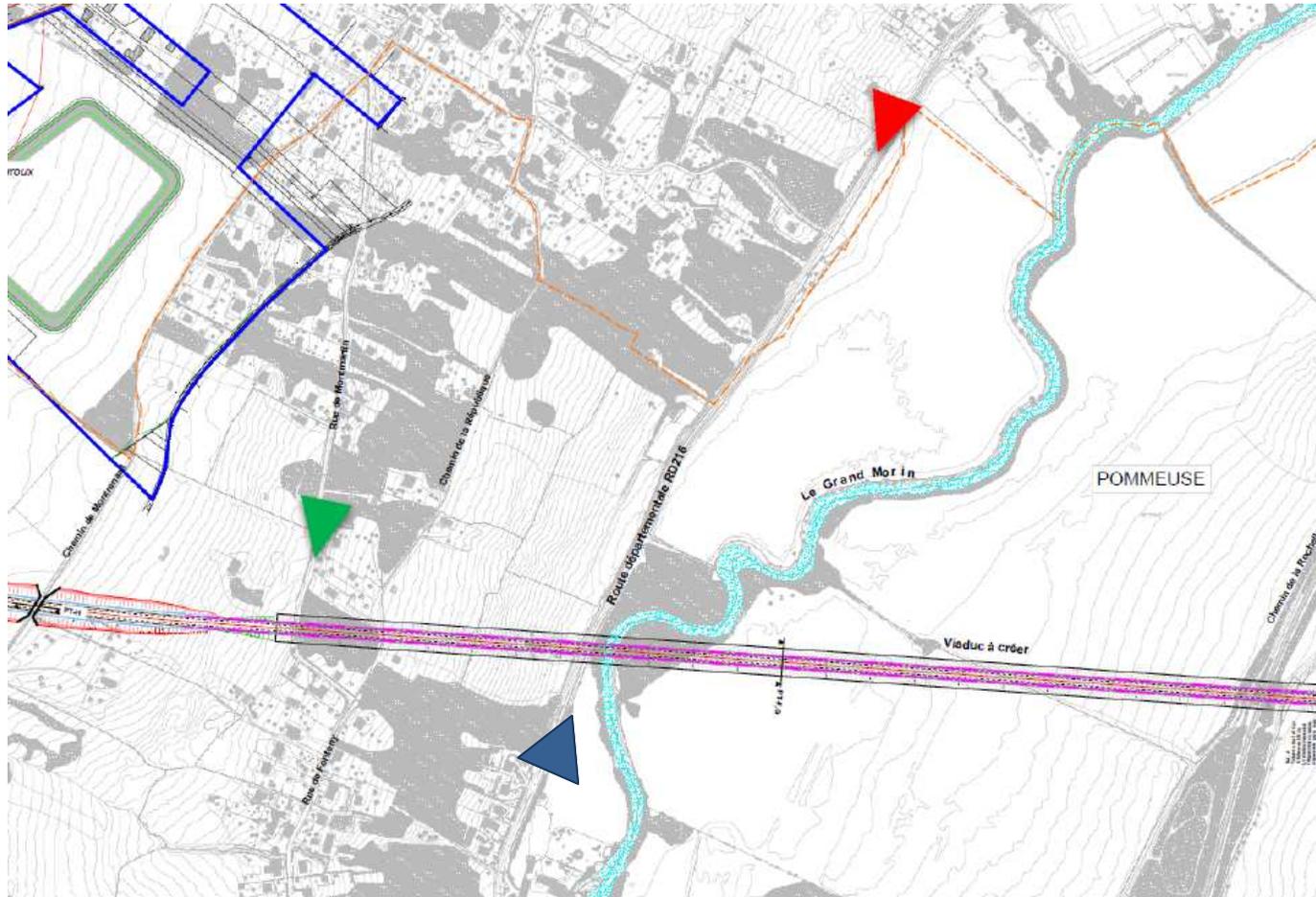


Le parti pris paysager: Intentions paysagères

COUPE SCHEMATIQUE A-A : Principe de traitement paysager des bassins et de l'arrière des écrans anti-bruit



Photomontages – Localisation des points de vue



Le viaduc: les photomontages



Le viaduc: les photomontages



Planning prévisionnel

		PLANNING CONTOURNEMENT DE L'AGGLOMERATION DE COULOMMIERS																																																											
27/11/2020		Année 1												Année 2												Année 3												Année 4												Année 5											
durée en mois		M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
AVP	9	4 mois				5 mois					2 mois																																																		
PRO	6													6 mois																																															
DCE	4																									4 mois																																			
Etude GEOTECHNIQUES	6	6 mois																																																											
Réalisation marché ETUDE IMPACT	4	4 mois																																																											
Marché ETUDE IMPACT - Consultation - analyse- attribution	9	9 mois																																																											
Etudes des espèces protégées et faune flore	12													12 mois																																															
Etudes Zones humides	2													2 mois																																															
Etudes acoustiques	12													12 mois																																															
Etudes air et santé	6													6 mois																																															
Etudes paysagère	12													12 mois																																															
Etude Hydraulique	12													12 mois																																															
ETUDE D'IMPACT	6													6 mois						3 mois																																									
Concertation code de l'urbanisme	5													5 mois																																															
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	6													6 mois																																															
Dossier d'enquête public préalable à la DUP	6																									6 mois						12 mois																													
Dossier d'autorisation environnementale	6																									6 mois						12 mois																													
Dossier loi sur l'eau	4																									4 mois				2 mois																															
CNPN instruction seule ou avec DAE selon hypothèse	6																									6 mois						6 mois																													
Dossier de défrichement instruction seule ou avec DAE selon hypothèse																										6 mois						6 mois																													
ACQUISITIONS FONCIERES/EXPROPRIATIONS	24																																																	24 mois											
ARCHEOLOGIE (uniquement diagnostic)	12																																																												
TRAVAUX	24																																																												

Aspect financier

Section validée par décision du SCOT de mars 2013:
RD934–RD 402
Phase 1

Des estimations ont été réalisées sur l'ensemble du projet, elles sont présentées par section:
(hors acquisitions foncières et mesures environnementales) :

- **Section RD 934- RD 402 (y compris ouvrages et rétablissement Montrenard)**

	MONTANT HT	MONTANT TTC
Généralités	10 217 000,00 €	12 260 400,00 €
Dégagement des emprises	879 000,00 €	1 054 800,00 €
Terrassements	4 417 000,00 €	5 300 400,00 €
Chaussée	5 320 000,00 €	6 384 000,00 €
Ouvrage d'art	59 187 000,00 €	71 024 400,00 €
Sous total - Exploitation et sécurité	486 000,00 €	583 200,00 €
Sous total - Assainissement	878 000,00 €	1 053 600,00 €
Sous total - Acoustique	1 376 000,00 €	1 651 200,00 €
Sous total - Aménagements paysagers	423 050,00 €	507 660,00 €
TOTAL HT	83 606 100,00 €	100 327 320,00 €

Frais d'études, aléas et prestations diverses: 17,45% du montant € HT **soit 14 590 000 € HT**

Total arrondi à 98 200 000 € HT soit 117 840 000 € TTC

- **Option : Accès à l'usine de méthanisation : 753 000 € HT**

Les étapes à venir

Les étapes suivantes pour l'avancement du projet:

- Définir le porteur du projet comme Maitrise d'Ouvrage
- Définir le portage financier du projet
- Etudier les mesures environnementales
- Approfondissement des études techniques

Une concertation sera menée : les élus et acteurs locaux seront concertés tout au long du projet afin d'intégrer au mieux ce projet dans le territoire

Merci de votre attention