

Annexe 9 : Val-Bréon (77)

1. Contexte

Le site de Val-Bréon est localisé sur la commune de Châtres en Seine-et-Marne, dans un périmètre peu urbanisé. Il est à proximité immédiate de la zone d'activités concertée de Val-Bréon, sur laquelle sont implantées des activités logistiques d'entreposage embranchées. Les réseaux routiers RN4 et RN36 sont proches.

Pour l'instant, le site est situé sur un territoire principalement agricole.

Figure 158 : Vue aérienne du site de Val-Bréon



2. Infrastructures ferroviaires

Figure 159 : Val-Bréon - Localisation sur le Réseau Ferré National



Axe concerné

Il s'agit de la ligne Gretz – Coulommiers à voie unique à partir de Tournan (ligne 2000).

Accessibilité au réseau

- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

Le projet consiste à se raccorder en direction de Tournan et Gretz depuis la voie unique Tournan - Coulommiers au pk 45+100 après le pont route de la D96 (entre Tournan et Marles-en-Brie). Le trafic sur la voie n'étant que de 34 trains par jour, 2 sens, l'insertion ne pose pas de difficultés.

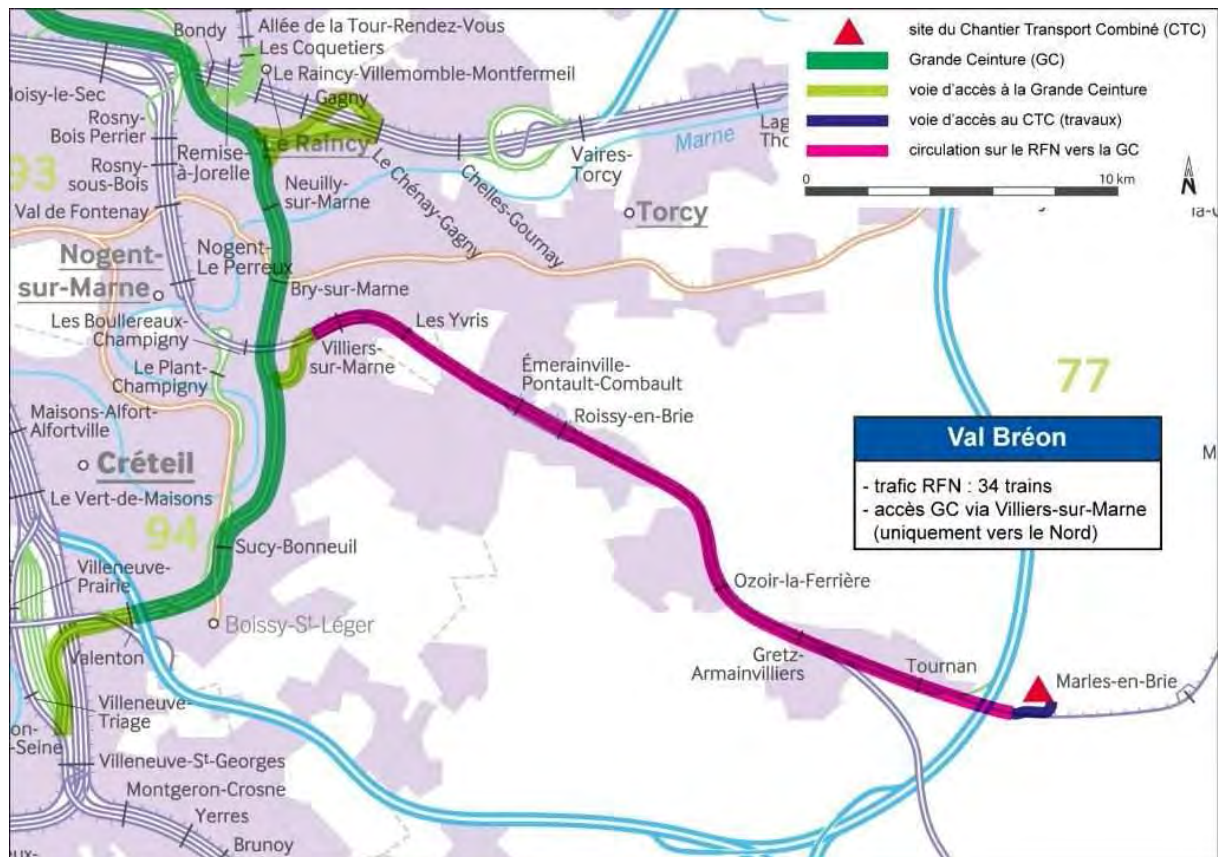
Un projet de doublement de la voie et de création d'un atelier pour les rames du RER E sont envisagés pour permettre de prolonger le terminus de la ligne E à Val-Bréon. Ce doublement permettrait d'augmenter la capacité globale de la ligne.

- Modalités d'accès à la GC (Grande Ceinture) et accès aux radiales

L'accès à la grande ceinture s'effectue à hauteur de Villiers-sur-Marne via la ligne 1000 (ligne Mulhouse- Paris sur laquelle se connecte l'axe Gretz – Coulommiers en direction de Paris). Il n'y a pas de problème d'accès au nord par la grande ceinture. Par contre, il n'existe actuellement plus de raccordement direct de cette ligne 1000 vers la grande ceinture sud : il

est nécessaire de rebrousser au Bourget pour circuler sur la grande ceinture vers le sud. A noter que l'emprise du raccordement sud existe (seule l'infrastructure a été démontée) et qu'il serait possible de reconstruire ce raccordement.

Figure 160 : Val-Bréon - Accès à la Grande Ceinture



Faisceau d'appui

Un faisceau d'appui avec des voies de 1050 mètres est à créer le long de la ligne 2000. L'implantation du faisceau d'appui impacterait légèrement une ligne à Haute tension (éventuellement à déplacer).

Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

Le terminal de 1050 mètres serait le long du faisceau d'appui : cette configuration nécessiterait la présence d'une voie de retour machine et de manœuvre.

Synthèse

L'implantation d'un terminal sur ce site est possible d'un point de vue ferroviaire à condition de réactiver le raccordement de la radiale Paris-Troyes vers la GC-sud sur une emprise encore existante.

Moyennant quoi, la configuration est intéressante du point de vue des possibilités de raccordement, du niveau faible de trafic sur la ligne permettant d'insérer des sillons supplémentaires et des disponibilités foncières envisageables sous certaines réserves dont le projet de gare RER E et de développement d'activités autour du pôle gare.

3. Aménagement du terminal

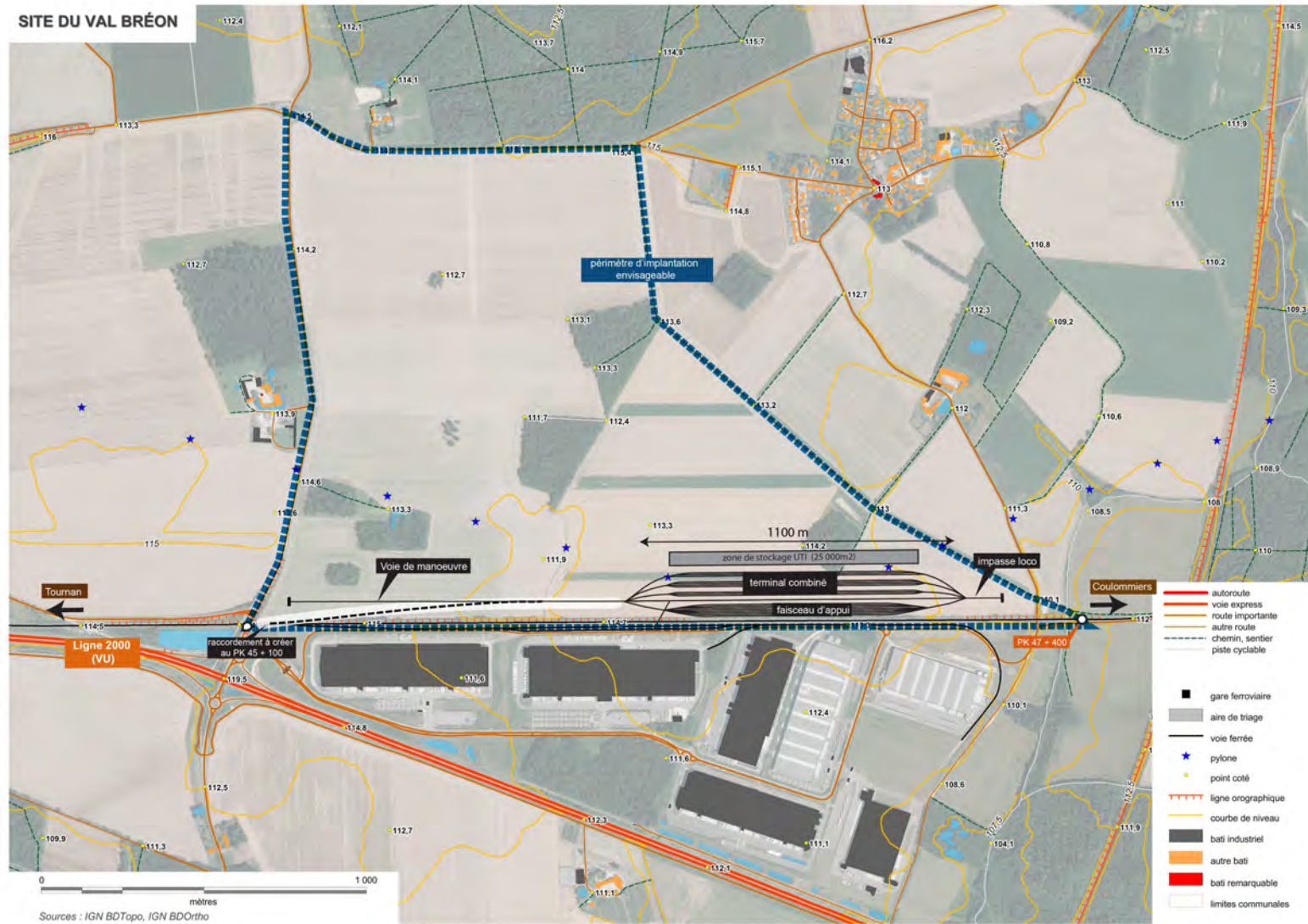
Infrastructures existantes

Il n'y a aucune infrastructure existante.

L'objectif d'une fonctionnalité de 10 navettes AR par jour peut être envisagé.

La configuration du site permettra une longueur utile des voies sur cour de 1050 mètres. Le faisceau d'appui comptera 10 voies de 1050 mètres.

Figure 161 : Val-Bréon - Configuration possible du terminal



4. Desserte routière

Accès au réseau routier magistral

Le site se trouve au nord de la route nationale 4, appartenant au réseau magistral d'Île-de-France. La RD96 permet aux poids lourds de rejoindre la RN4 puis la Francilienne (RN104).

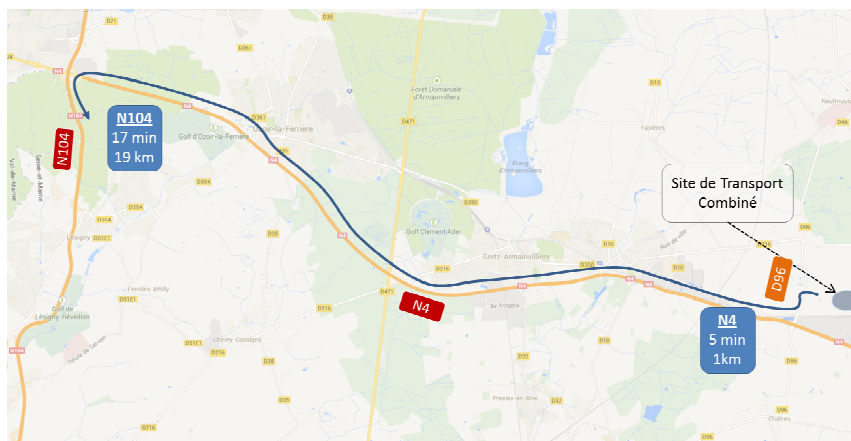
Figure 162 : Châtres - Création d'un accès sur la Départementale 96



Modalités de connexion au réseau magistral

Les temps de parcours depuis le site jusqu'au réseau magistral sont raisonnables puisqu'en 17 minutes les poids lourds peuvent rejoindre la RN104 via la RN 4. La distance à parcourir est de 20 km.

Figure 163 : Val-Bréon - Temps de parcours et distance



Source : Google Maps

Evolution des conditions d'accès routier au réseau magistral

Avec un terminal de transport combiné sur Val-Bréon, les poids lourds se connecteraient quasi directement sur la RN 4 qui fait partie du réseau magistral.

Toutefois, les poids lourds doivent emprunter la RD96 sur environ 300 mètres qui est très peu dimensionnée (moins de 6m de profil en travers). Le croisement des poids lourds est aujourd'hui difficile. Un réaménagement du tronçon reliant le site à l'échangeur de la RN4 est donc nécessaire.

Figure 164 : Châtres - La RD96



Source : Google Earth

Trafics routiers sur le réseau viaire desservant le site

La carte ci-dessous présente les trafics Tous Véhicules (TV), TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de la RD96, la RN4 et l'A104. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

Figure 165 : Val-Bréon - Les trafics routiers (TMJA*) actuels



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

La RD96 est assez peu chargée avec 2 300 véhicules jour dont 4% de poids lourds (90). Toutefois, il s'agit d'une 2x1 voie qui pourrait nécessiter un réaménagement lui permettant d'accueillir un trafic de poids lourds plus conséquent.

La RN4 est quant à elle plus capacitaire et compte davantage de trafic : 49 100 véhicules dans les deux sens dont 9% de PL (4 400).

La Francilienne atteint les 72 000 véhicules par jour. Les trafics PL ne sont pas disponibles.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'hinterland

Certains points de congestion existent dans ce secteur, notamment au niveau de l'échangeur entre la RN4 et la Francilienne où des ralentissements surviennent régulièrement en heure de pointe.

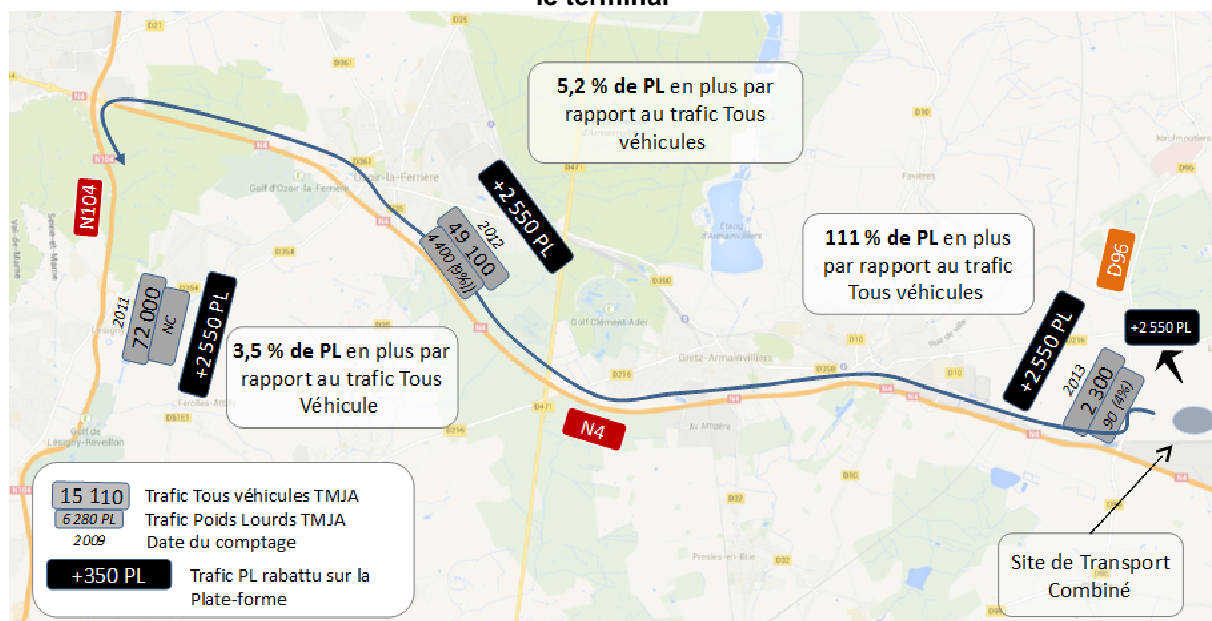
Impact en termes de trafic Poids Lourd

On rappelle que l'estimation est d'environ 2 550 mouvements rabattus sur le terminal, avec un scénario de 10 trains AR quotidiens de 1000 m. Cette hypothèse de travail ne devrait pas être atteinte en exploitation car tous les trains ne seront pas éligibles d'une composition à 1000 m et le chiffre de 10 AR doit être pris comme une capacité théorique maximale.

La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL sur la RN104 via la RD96 et la RN4. Sur la RN4 et la RN104, les trafics Poids Lourds supplémentaires, représenteraient respectivement 5,2 % et 3,5 % des trafics TMJA Tous Véhicules actuels. L'impact du terminal serait donc limité sur ces deux axes.

Le point de vigilance serait en revanche sur la RD96 où les trafics PL supplémentaires représenteraient 111 % des trafics TMJA tous véhicules actuels. Le gabarit de la voie étant assez réduit (2x1 voie), des travaux seraient nécessaires pour permettre à cette voie d'être en mesure d'accueillir les nouveaux trafics PL.

Figure 166 : Val-Bréon - Trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

Dimensionnement des aménagements à prévoir

Les aménagements nécessaires pour la mise en œuvre du terminal sur Val-Bréon concerneront :

- La voie de raccordement entre le site et la RD96. Un axe d'environ 800 mètres est donc à créer en 2x1 voies ;
- Le réaménagement du tronçon à gabarit limité de la RD96 sur près de 200 mètres : élargissement, renforcement de l'enrobé.

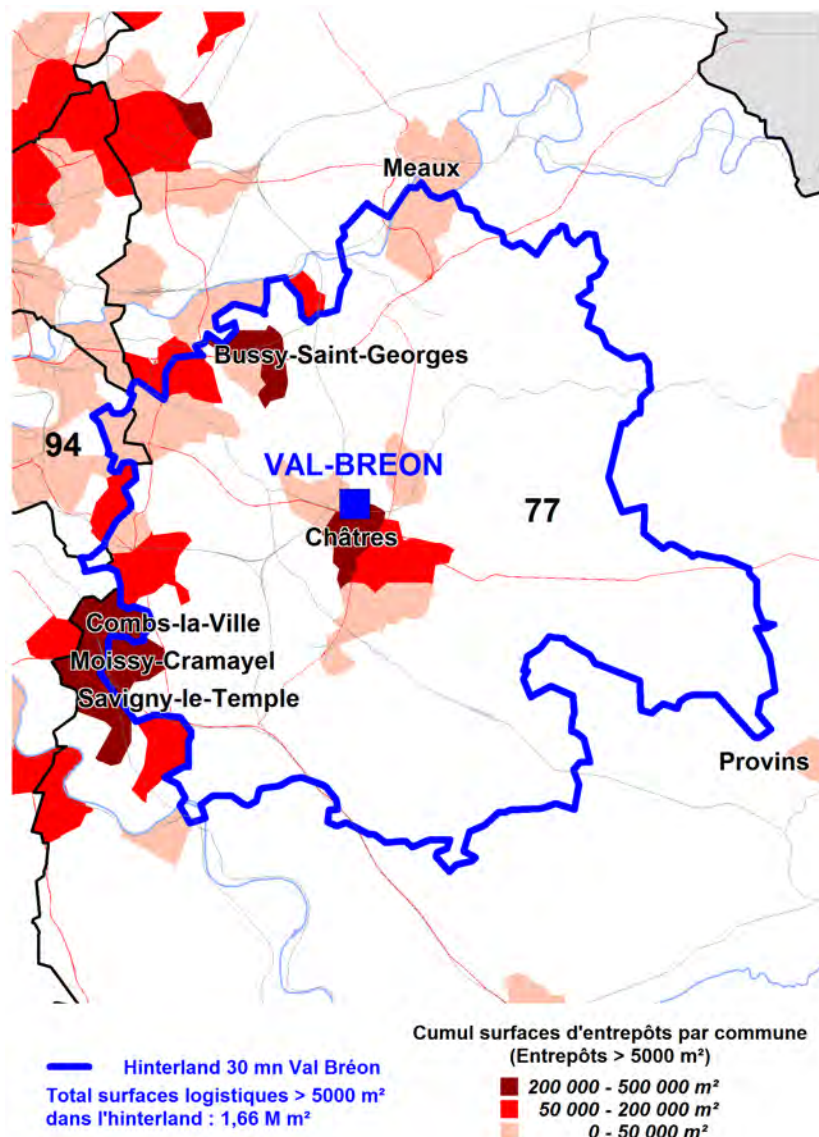
Synthèse

Le site de Val-Bréon est bien placé puisqu'il à proximité directe du réseau magistral (RN4). En revanche, des aménagements seront nécessaires sur la RD96 insuffisamment dimensionnée pour accueillir des poids lourds. Par ailleurs, des points de congestion existent en heure de pointe au niveau de l'échangeur entre la RN4 et la Francilienne.

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 167 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Val-Bréon

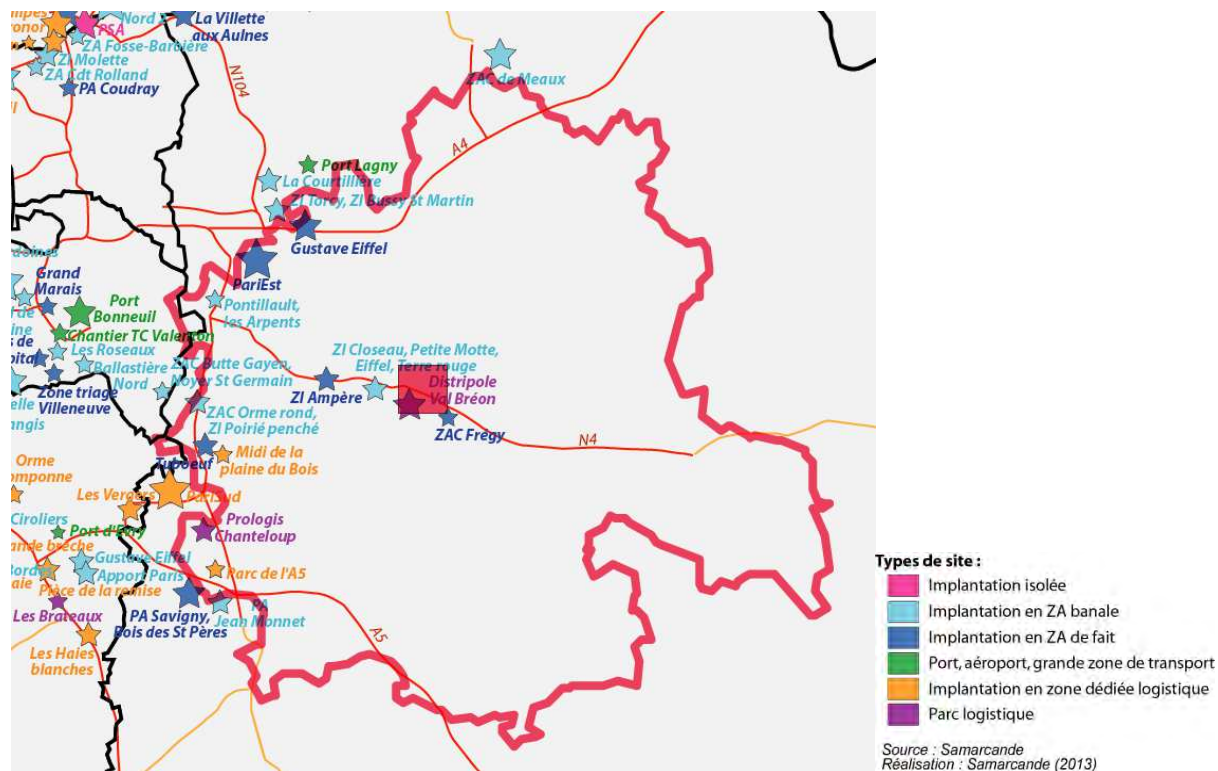


Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes de routes du site de Châtres Val-Bréon compte 1,66 million de m² de surfaces logistiques, ce qui représente 8% des surfaces construites en Île-de-France entre 1980 et 2009 (opérations supérieures ou égales à 5 000 m²) sur 10% de la surface régionale (133 communes sur 1 281).

Positionnement de l'hinterland 30 minutes par rapport aux principales zones d'activités

Figure 168 : Zones d'activités à proximité et dans l'hinterland de Val-Bréon



Sources : Base de données interne Samarcande sur les types d'implantations logistiques

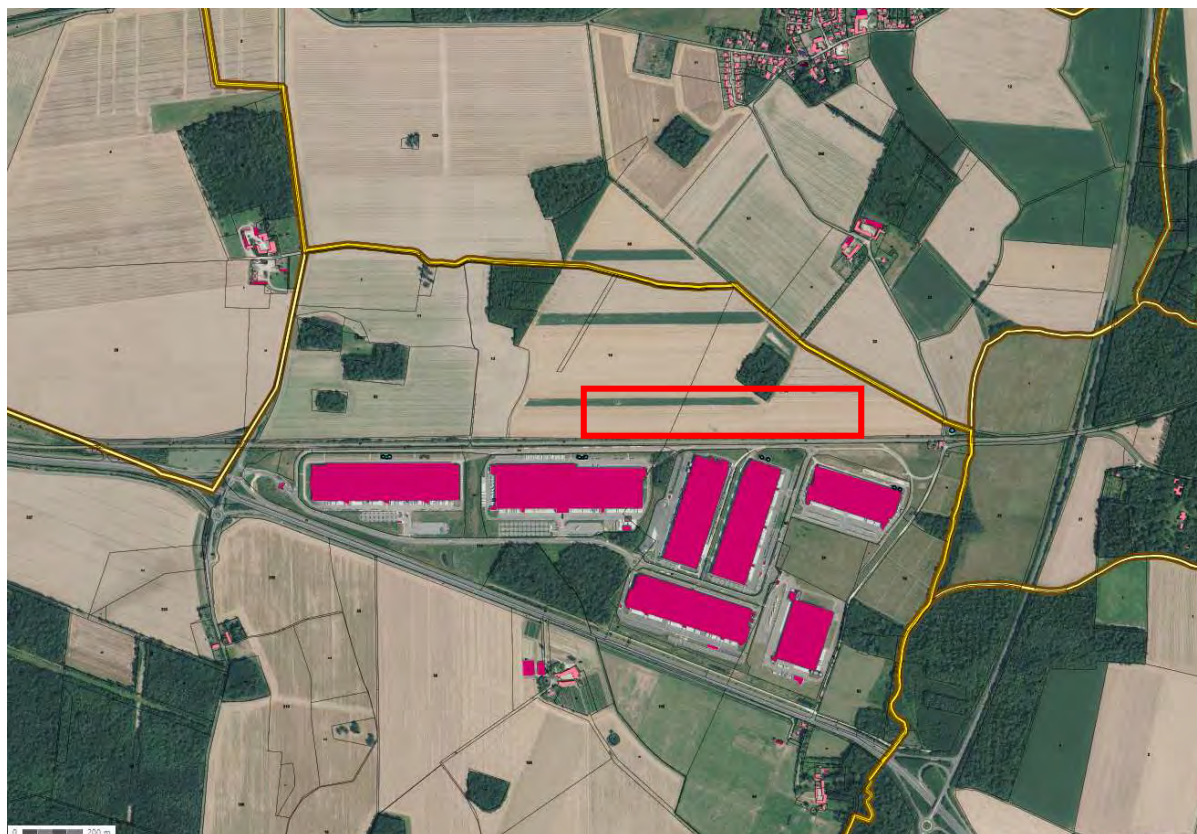
L'hinterland de Val-Bréon est principalement composé des zones d'activités du secteur logistique le long de la RN4 (notamment la zone Distripole Val-Bréon), et est plus éloigné d'une partie des zones du secteur de Marne-la-Vallée et de Sénart.

Synthèse

La zone de chalandise du site Val-Bréon est de moyenne importance (1,66 million de m² construits entre 1980 et 2009, opération de 5 000 m² et plus) et ne couvre que très partiellement les secteurs les plus importants que sont Marne-la-Vallée et Sénart. L'essentiel du potentiel est donc relativement éloigné et uniquement orienté à l'ouest (aucune zone d'activités d'importance à desservir à l'est).

6. *Maîtrise du foncier*

Figure 169 : Val-Bréon – Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr - <http://geoportail.fr/url/7F76Ct>

Le site est actuellement non bâti, sous maîtrise foncière privée et est occupé par des espaces agricoles de grandes cultures et des espaces boisés.

Le terminal combiné (espace aux contours rouges) ne couvre que 2 grandes parcelles sur la commune de Châtres.

7. *Contexte environnemental*

Le site est entouré de ZNIEFF de type II (forêt domaniale de Coubert, forêt domaniale d'Armainvilliers, bois de Mandegrès et forêt de Crécy). Ces ZNIEFF se situent en dehors du site. Le château des Boulayes et ses jardins, situés au sud du site sont des sites inscrits.

Le site est occupé par quelques Espaces Boisés Classés. Des servitudes d'Utilité Publiques relatives au passage de canalisations électriques traversent le site (lignes à haute tension). Une canalisation de gaz traverse également la zone d'étude.

Par ailleurs, quelques zones humides potentielles sont situées dans le périmètre. Il existe un risque faible de retrait-gonflement des argiles.

Les contraintes du site ne sont pas de nature à remettre en cause un projet de transport combiné. Des études devront définir si les zones humides existent réellement et la commission départementale de la nature, des paysages et des sites devra être consultée pour avis, en raison de la présence des sites inscrits et des espaces boisés. La présence des lignes hautes tensions et de la canalisation de gaz impliquera des prescriptions.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

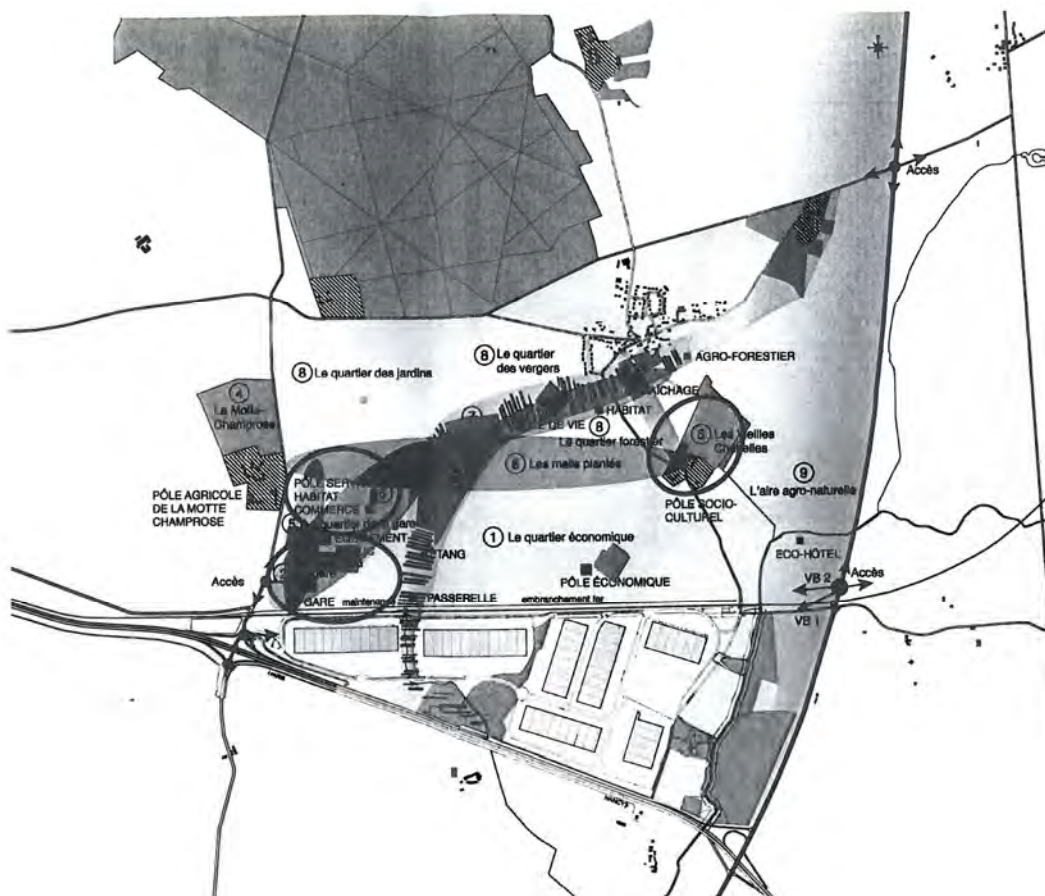
Compatibilité avec les projets en cours

Une extension de la zone d'activités est prévue au nord, sur la commune des Chapelles-Bourbon. Elle représenterait 100 hectares.

En outre, une ZAC autour de la future gare RER E (projet d'extension du RER E, 3,5 km après le terminus de Tournan) a été créée et a obtenu le label Projet de Territoire du CD 77. Dans cette ZAC, il est prévu des projets de circulations douces, le développement de la zone d'activités, le développement du fret dans ce secteur également proche de la N4 et de la N36.

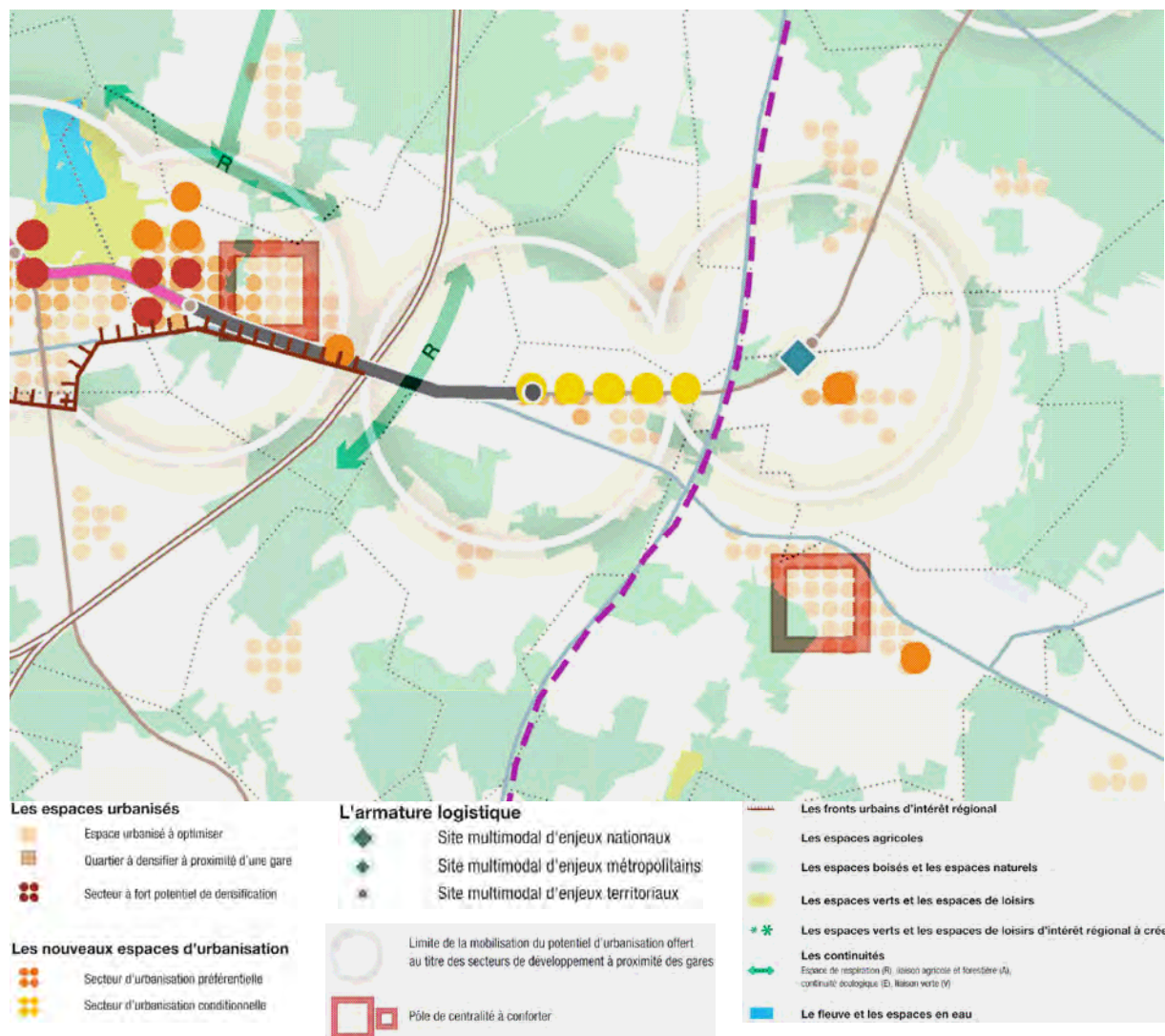
Le Schéma Directeur du RER E à l'est est en cours d'élaboration et ne sera pas finalisé avant avril 2015. C'est dans ce cadre que sont notamment menées des études RFF/DCF sur l'estimation des trafics potentiels pour un terminus à Val-Bréon. Ce prolongement nécessiterait le doublement de la voie entre Tournan et Val-Bréon pour 9 trains à l'heure de pointe.

Figure 170 : Châtres - Schéma de principe des aménagements autour du futur pôle de RER E



La communauté de Communes de Val-Bréon n'a pas répondu à nos sollicitations concernant l'état d'avancement du projet d'extension et son caractère opérationnel.

Figure 171 : Val-Bréon - Inscription du territoire dans le SDRIF



Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Dans un périmètre de « mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares », le site de Val-Bréon apparaît en « secteur d'urbanisation conditionnelle » .

Les « secteurs d'urbanisation conditionnelle » indiquent « une capacité d'urbanisation (...) que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets ». « Leur ouverture est subordonnée, au-delà des orientations communes aux nouveaux espaces d'urbanisation, au respect d'une condition de desserte (...) ».

A noter la présence un peu plus à l'est, à Marles-en-Brie, d'un site inscrit au SDRIF comme « site multimodal d'enjeux métropolitain ».

Vocation des territoires proches

Figure 172 : Vocation des territoires proches de Val-Bréon



Source : cartes du MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2012 de l'IAU - <http://carto.iau-idf.fr/webapps/applimos/>

Le projet de zone à Val-Bréon est né dans les années 90 à l'initiative de la commune de Châtres puis de la Communauté de Communes du Val-Bréon (CCVB). Mais la zone ne s'est développée que dans les années 2000 par l'aménageur promoteur PRD. Elle couvre aujourd'hui 200 hectares dont 50 hectares en « espace naturel », pour un ensemble des surfaces d'entreposage de 380 000 m².

La zone est aujourd'hui occupée par 7 grands entrepôts de 20 000 à 70 000 m², dont certains entrepôts embranchés, et est notamment dédiée à une logistique de grande distribution spécialisée (Ikea, Conforama, ID Logistique pour Castorama), à vocation Île-de-France et Grand Est.

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 49 : Val-Bréon - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Châtres					Occupation du sol en 2012 – Fontenay-Tresigny						
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	461,36	0,00	0,00	461,36	0,00	1 Forêts	561,98	-6,66	0,00	555,31	-6,66
2 Milieux semi-naturels	5,88	0,00	0,22	6,10	0,22	2 Milieux semi-naturels	20,88	-0,72	14,56	34,72	13,84
3 Espaces agricoles	802,88	-0,85	0,00	802,03	-0,85	3 Espaces agricoles	1 232,73	-10,35	0,00	1 222,38	-10,35
4 Eau	3,82	0,00	0,00	3,82	0,00	4 Eau	24,01	0,00	0,00	24,01	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	1 273,93	-0,63	0,00	1 273,30	-0,63	Espaces agricoles, forestiers et naturels	1 839,60	-3,18	0,00	1 836,42	-3,18
5 Espaces ouverts artificialisés	96,49	-0,32	0,00	96,17	-0,32	5 Espaces ouverts artificialisés	136,66	-7,45	0,84	130,05	-6,61
Espaces ouverts artificialisés	96,49	-0,32	0,00	96,17	-0,32	Espaces ouverts artificialisés	136,66	-7,45	0,84	130,05	-6,61
6 Habitat individuel	26,06	0,00	0,95	27,01	0,95	6 Habitat individuel	115,82	0,00	1,32	117,14	1,32
7 Habitat collectif	0,13	0,00	0,00	0,13	0,00	7 Habitat collectif	9,96	0,00	0,72	10,68	0,72
8 Activités	77,28	0,00	0,00	77,28	0,00	8 Activités	49,00	0,00	3,03	52,03	3,03
9 Equipements	2,42	0,00	0,00	2,42	0,00	9 Equipements	9,17	0,00	1,17	10,34	1,17
10 Transports	39,10	0,00	0,00	39,10	0,00	10 Transports	53,97	0,00	0,00	53,97	0,00
11 Carrières, décharges et chantiers	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11 Carrières, décharges et chantiers	2,63	-1,19	4,74	6,17	3,54
Espaces construits artificialisés	144,98	0,00	0,95	145,93	0,95	Espaces construits artificialisés	240,55	0,00	9,78	250,33	9,78
Total	1 515,40	-0,95	0,95	1 515,40	0	Total	2 216,80	-10,62	10,62	2 216,80	0

Occupation du sol en 2012 – Les Chapelles Bourbon						Occupation du sol en 2012 – Marles en Brie					
Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan	Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	188,35	0,00	0,00	188,35	0,00	1 Forêts	352,86	-0,49	0,00	352,37	-0,49
2 Milieux semi-naturels	5,09	0,00	0,00	5,09	0,00	2 Milieux semi-naturels	14,14	-0,51	8,99	22,62	8,48
3 Espaces agricoles	435,42	0,00	0,00	435,42	0,00	3 Espaces agricoles	779,99	-11,36	0,05	768,68	-11,31
4 Eau	1,37	0,00	0,00	1,37	0,00	4 Eau	0,66	0,00	0,00	0,66	0,00
Espaces agricoles, forestiers et naturels	610,22	0,00	0,00	610,22	0,00	Espaces agricoles, forestiers et naturels	1 147,65	-3,37	0,05	1 144,33	-3,32
5 Espaces ouverts artificialisés	11,88	0,00	0,00	11,88	0,00	5 Espaces ouverts artificialisés	64,06	-0,87	0,00	63,19	-0,87
Espaces ouverts artificialisés	11,88	0,00	0,00	11,88	0,00	Espaces ouverts artificialisés	64,06	-0,87	0,00	63,19	-0,87
6 Habitat individuel	15,56	0,00	0,00	15,56	0,00	6 Habitat individuel	49,89	-0,15	0,12	49,86	-0,03
7 Habitat collectif	0,07	0,00	0,07	0,14	0,07	7 Habitat collectif	0,10	0,00	0,00	0,10	0,00
8 Activités	1,49	0,00	0,00	1,49	0,00	8 Activités	8,13	0,00	3,96	12,09	3,96
9 Equipements	1,24	0,00	0,00	1,24	0,00	9 Equipements	3,01	0,00	0,00	3,01	0,00
10 Transports	3,63	0,00	0,00	3,63	0,00	10 Transports	8,90	0,00	0,00	8,90	0,00
11 Carrieres, décharges et chantiers	0,07	-0,07	0,00	0,00	-0,07	11 Carrieres, décharges et chantiers	0,00	0,00	0,25	0,25	0,25
Espaces construits artificialisés	22,06	0,00	0,00	22,06	0,00	Espaces construits artificialisés	70,03	-0,05	4,24	74,21	4,19
Total	644,16	0,00	0,00	644,16	0	Total	1 281,73	-4,29	4,29	1 281,73	0

Sources : IAU, fiches communales du MOS

Val-Bréon s'inscrit dans un environnement d'espaces agricoles et boisés (les trois quarts des superficies communales) ou le premier bourg est à 2 kilomètres. Val-Bréon est la seule zone d'activité d'importance dans un rayon de 10 km (Francilienne à Pontault-Combault).

Synthèse

L'implantation d'un site de transport combiné rail route à Châtres s'appuie uniquement sur la proximité immédiate de la zone embranchée de Val-Bréon. Aucune incompatibilité a priori n'apparaît, les zones d'habitations étant éloignées. En revanche, il conviendra d'examiner d'une part l'acceptabilité environnementale sur un territoire de terres agricoles, et d'autre part sa compatibilité avec le schéma de principe de la ZAC autour du projet de gare de RER E.

9. Echéance de mise en œuvre

Le projet, bien qu'à proximité immédiate d'un réseau ferroviaire, est entièrement à créer (viabilisation, embranchements, installations ferroviaires et routiers). Si le site était retenu, il devrait être procédé à des acquisitions foncières et à la réalisation d'importants travaux de génie civil. Dans ces conditions son exploitation ne pourrait être envisagée qu'à long terme.

10. Synthèse

Le terminal permettrait d'assurer 10 trains AR/jour, de 1050 mètres. Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné). Il s'agit d'un site à créer entièrement.

L'implantation d'un terminal sur ce site offre d'un point de vue ferroviaire une configuration nécessitant la réouverture d'un raccordement de la ligne Paris-Troyes vers la GC-sud.

Moyennant quoi, la configuration est intéressante du point de vue des possibilités de raccordement, du trafic sur la ligne permettant d'insérer des sillons supplémentaires et des disponibilités foncières envisageables pour le terminal tout en tenant compte du projet de gare RER E et des activités autour de ce pôle gare.

Du point de vue de l'accessibilité routière, le site de Val-Bréon est assez bien placé puisqu'il est à proximité directe du réseau magistral (RN4). En revanche, des coûts d'aménagements seront nécessaires sur la RD96 insuffisamment dimensionnée pour accueillir des poids lourds, sur un linéaire réduit (environ 200 mètres). Il faudra en outre créer une desserte routière d'environ 800 mètres entre la RD96 et le terminal proprement dit. Par ailleurs, des points de congestion existent en heure de pointe au niveau de l'échangeur entre la RN4 et la Francilienne.

Le terminal de Val-Bréon serait implanté à proximité de la zone logistique embranchée déjà installée (Val-Bréon). Il est d'ailleurs prévu de développer les activités logistiques au nord de

la voie ferrée. Il conviendra d'examiner sa compatibilité avec le schéma de principe de la ZAC autour du projet de gare de RER E.

La zone de chalandise du site Val-Bréon est de moyenne importance et ne couvre que très partiellement les secteurs les plus importants que sont Marne-la-Vallée et Sénart. L'essentiel du potentiel est donc relativement éloigné et uniquement orienté à l'ouest (aucune ZA d'importance à desservir à l'est).