

# Annexe 7 : Saint-Mard (77)

## 1. Contexte

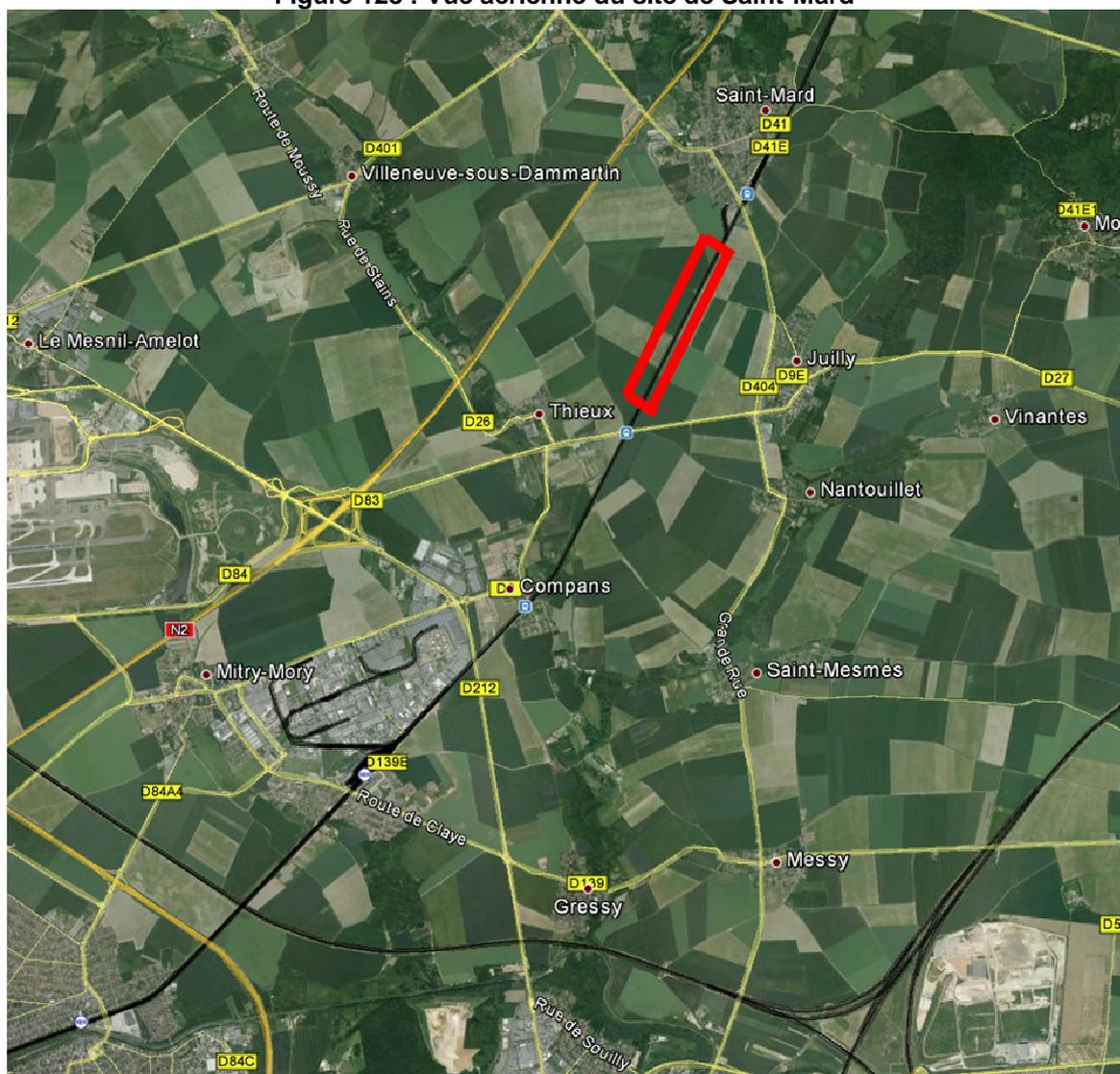
Le site de Saint-Mard est localisé sur les communes de Thieux, Saint-Mard et Juilly en Seine-et-Marne, dans un périmètre moyennement urbanisé.

Le site est à proximité immédiate de la RN2 et est proche de l'A104 .

Le site est localisé sur l'axe ferroviaire Paris-Soissons. Les installations ferroviaires sont entièrement à créer.

Lors d'une précédente étude sur la localisation d'un terminal de transport combiné dans le nord-est de l'Île-de-France, le site de Saint-Mard avait déjà été identifié, mais un contexte local peu favorable à l'époque avait arrêté le processus.

Figure 128 : Vue aérienne du site de Saint-Mard



## 2. Infrastructures ferroviaires

Figure 129 : Saint-Mard - Localisation sur le réseau ferré national



### Axe concerné

Le site est localisé sur l'axe Paris – Ormoy-Villiers – Crépy en Valois.

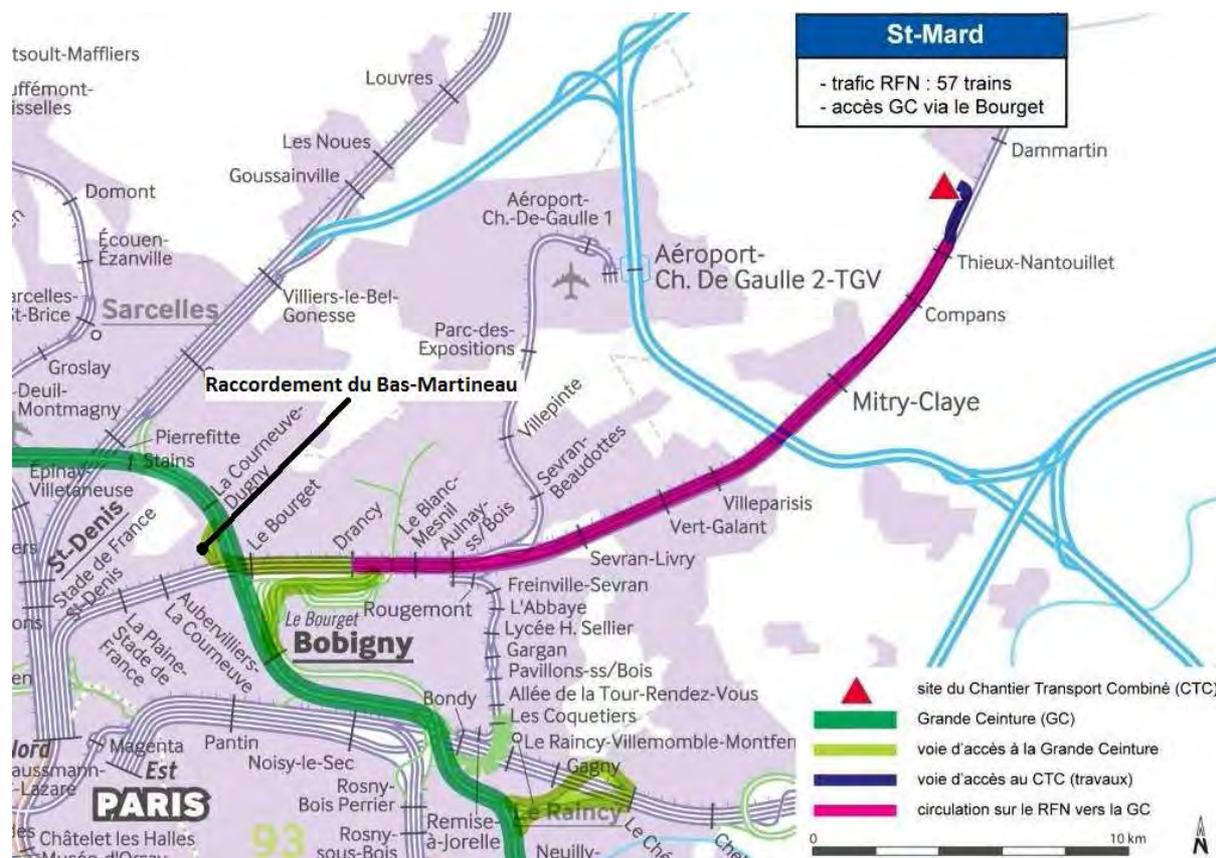
### Accessibilité au réseau

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

Le projet est de raccorder l'ITE dans le sens vers Paris au plus près au nord de la gare de Thieux-Nantouillet, soit vers le pk 31+400 de la ligne 229000 Paris - Ormoy-Villiers (après le pont route de la D83). Cet axe rejoint directement la grande ceinture après le Bourget.

Cet accès à la Grande Ceinture permet l'accès direct aux radiales est, sud-est et sud-ouest. L'accès à l'Axe Seine nécessite un cisaillement à niveau des voies du RER B pour l'accès au raccordement du Bas-Martineau ou un rebroussement sur le faisceau de Bobigny pour s'affranchir de ce cisaillement.

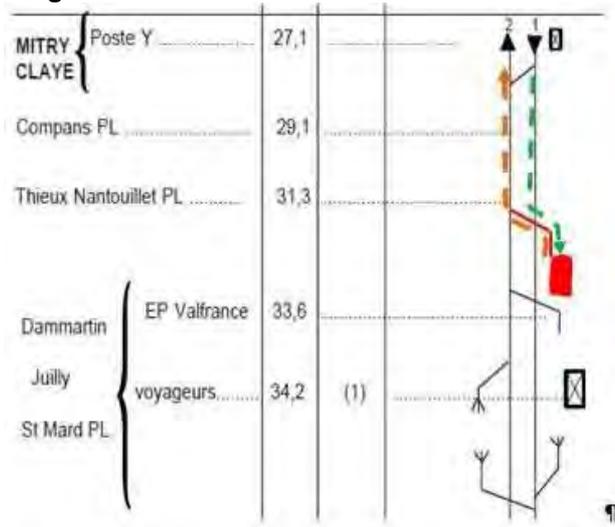
Figure 130 : Accès à la Grande Ceinture et aux radiales



- Trafic sur RFN et modalités d'insertion

Le site envisagé pour le terminal de transport combiné n'est pour l'instant pas raccordé au réseau ferré national. Pour ce faire, une communication depuis la voie 2 vers l'embranchement et cisailant la voie 1 au pk 31+400 doit être créée (trait rouge sur la figure ci-dessous) dans le prolongement du raccordement. Elle permettra aux trains de transport combiné allant vers la GC par la voie 2 (flèche marron ci-dessous), a priori la grande majorité, de sortir de l'embranchement du terminal. Dans l'autre sens (trains venant de la GC, flèche verte ci-dessous), les trains entrent directement sur l'embranchement. Le schéma suivant montre ces mouvements.

**Figure 131 : Saint-Mard - Schéma de desserte**



Cette ligne à double voie moyennement circulée (57 trains par jour, 2 sens, en moyenne) devrait permettre d'insérer des sillons supplémentaires pour le fret sans difficultés majeures.

### **Faisceau d'appui**

Un faisceau d'appui avec des voies de 1050 mètres serait créé le long de la ligne actuelle.

### **Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau**

Le terminal de 1050 mètres serait implanté le long du faisceau, ce qui nécessite une voie de manœuvre pour former les trains entre terminal de transport combiné et faisceau d'appui.

### **Synthèse**

L'implantation d'un terminal sur ce site offre une configuration acceptable compte-tenu :

- des possibilités de raccordement sur la ligne Paris-Nord,
- de la bonne qualité de l'accès à la GC puis aux radiales,
- du trafic limité sur la ligne permettant d'insérer des sillons supplémentaires,
- des disponibilités foncières envisageables pour le terminal.

## **3. Aménagement du terminal**

### **Infrastructures existantes**

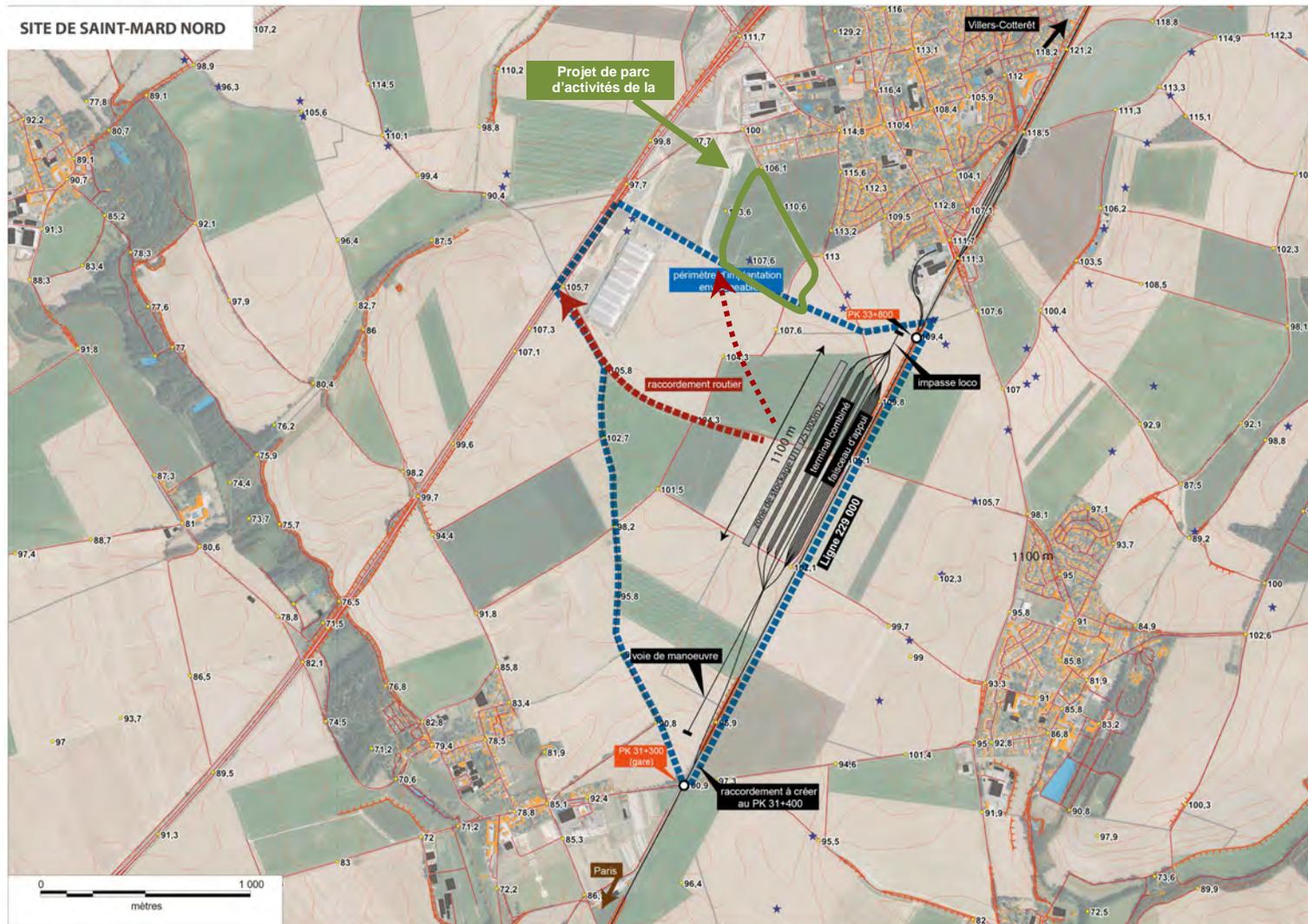
Il n'existe aucune infrastructure existante.

L'objectif d'une fonctionnalité de 10 navettes AR est envisagé.

Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné) sur la base de 6 navettes AR par jour.

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 132 : Saint-Mard - Configuration possible du terminal



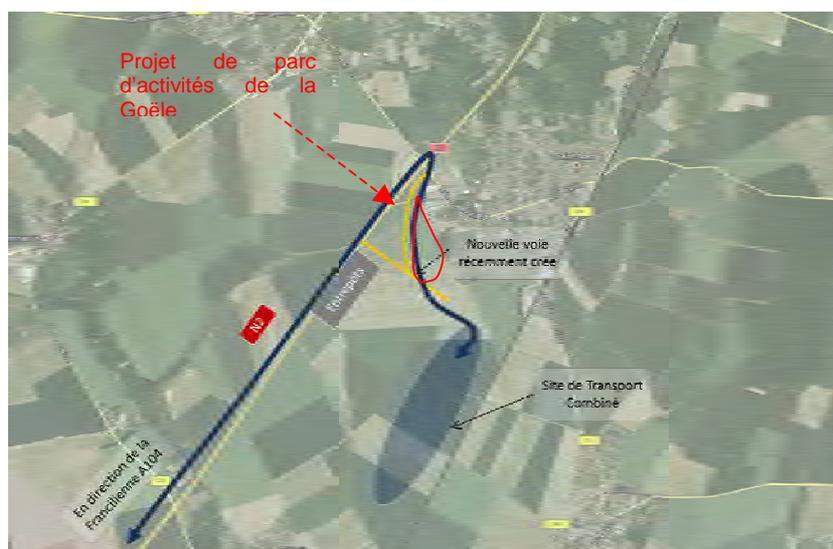
#### 4. Desserte routière

##### **Accès au réseau routier magistral**

Le site serait situé à proximité de la RN2 qui fait partie du réseau magistral. Une voie d'accès, récemment créée dans le cadre de la ZAC de la Goële, permet un accès facile à la nationale grâce à l'échangeur existant, connectée plus au sud avec la Francilienne.

Le site pourrait probablement utiliser les accès routiers du parc d'activités de la Goële, en cours de réalisation (cf. infra).

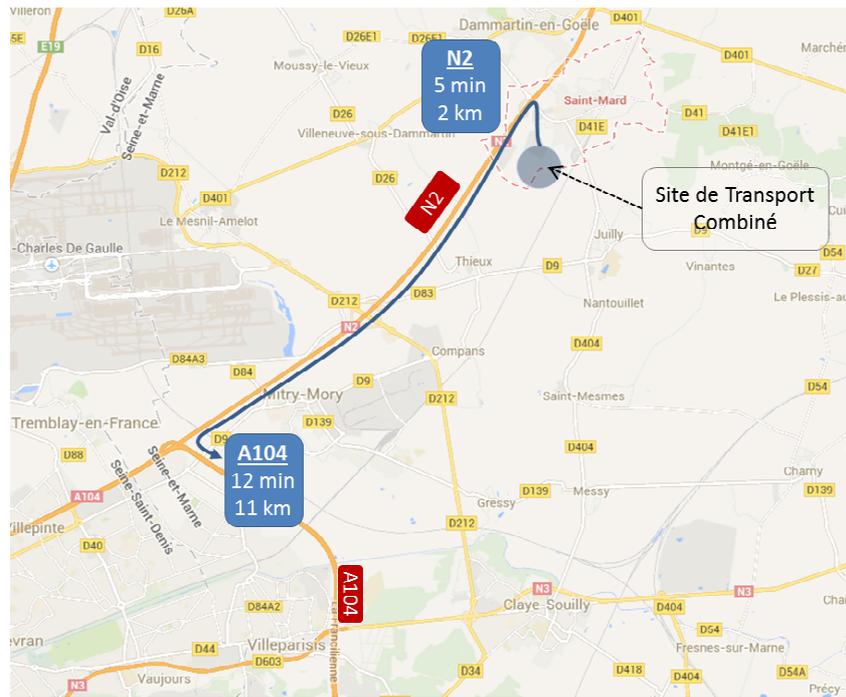
**Figure 133 : Saint-Mard - Création d'un accès sur la Nationale 2**



##### **Modalités de connexion au réseau magistral**

Le temps de parcours depuis le terminal de transport combiné est très intéressant. La RN2 se trouve à proximité directe du site (moins de 10 minutes, 5 km) et permet de se connecter à l'A104 en une dizaine de minutes, pour une distance d'11 km. Les conditions d'accès au réseau magistral sont donc très bonnes.

**Figure 134 : Saint-Mard - Temps de parcours et distance**



Source : Google Maps

**Evolution des conditions d'accès**

Les axes routiers à proximité du site sont déjà existants. Par conséquent, aucune évolution majeure n'est à prévoir pour le cas de Saint-Mard en dehors de l'aménagement de la voie d'accès du terminal permettant le raccordement avec la voie locale existante.

**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 RN2 et de l'A104. Il s'agit du trafic dans les 2 sens confondus.

**Figure 135 : Saint-Mard - Trafics routiers (TMJA\*) actuels**



\*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

### **Appréciation de la congestion pour accéder à l'hinterland**

Le secteur en question ne présente pas de point de congestion majeur. Toutefois les trafics actuels restent assez conséquents (95 660 véhicules TMJA sur l'A104 en 2012) et des ralentissements, voire des remontées de file ponctuelles, sont assez fréquents en heures de pointe sur l'A104, notamment au niveau de l'échangeur RN2/A104.

### **Impact en termes de trafic Poids Lourds**

L'hypothèse de travail est d'environ 2 550 mouvements rabattus sur le terminal dans une configuration à 10 trains AR par jour pour des trains de 1000m. 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 totale des trafics PL sur l'A104 via la RN2. Sur l'A104 et la RN2, les trafics Poids Lourds supplémentaires représenteraient respectivement 2,7 % et 5,5% des trafics TMJA Tous Véhicules actuels. Au vu de la capacité des voies concernées, l'impact des PL rabattus sur le terminal serait limité.

**Figure 136 : Saint-Mard - Trafics PL supplémentaires rabattus sur le terminal**



\*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD77 – 2013 ; DIR IDF 2012

### **Dimensionnement des aménagements à prévoir**

Les coûts d'aménagement concernent uniquement la voie d'accès entre le site et la voie routière existante la plus proche. Une première solution (variante nord-ouest) est de se raccorder au réseau routier du futur parc d'activités du Goële (moins de 500 mètres, au nord), la seconde serait de créer un axe d'environ 800 mètres (emprise d'un chemin agricole probable) (variante sud-ouest).

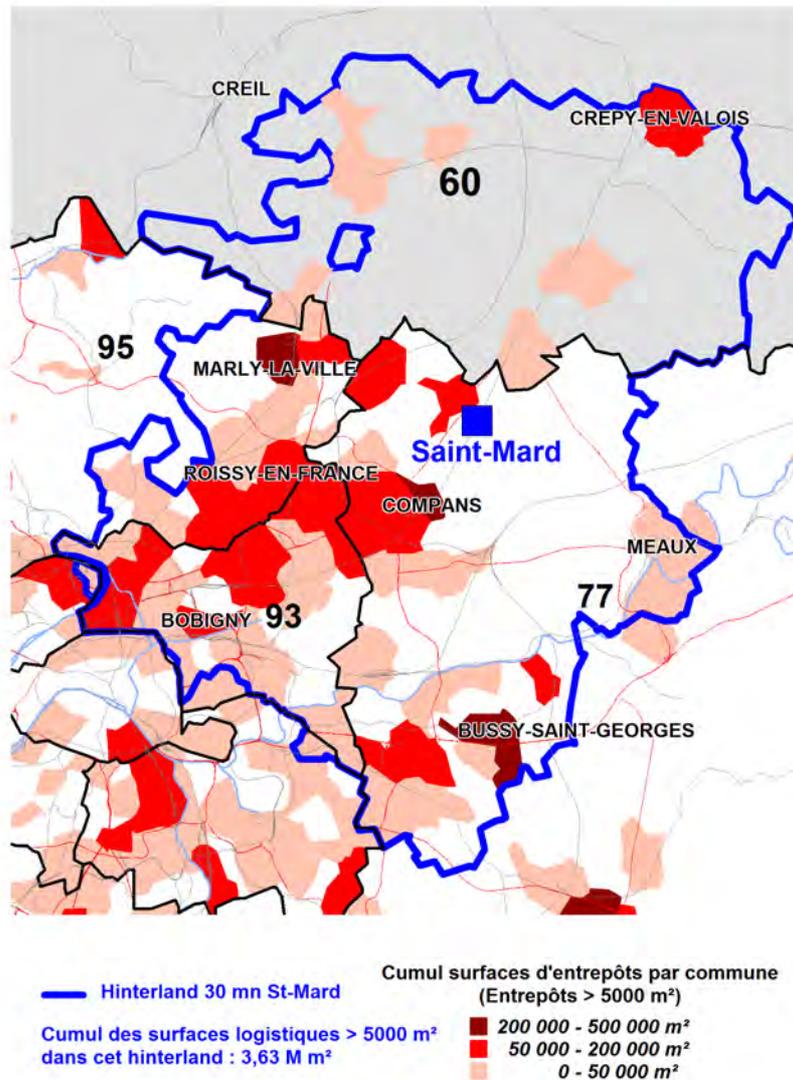
### **Synthèse**

Le site de Saint-Mard est bien localisé. Il se trouve à proximité du réseau magistral (RN2), à proximité d'un échangeur. Les coûts d'aménagement se limiteront à la création d'une voie de raccordement entre le site et la voie routière la plus proche. Quant aux trafics Poids Lourds rabattus sur le terminal, ils n'auraient que peu d'impact sur la circulation actuelle.

## 5. Zone de chalandise

### Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 137 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Saint-Mard



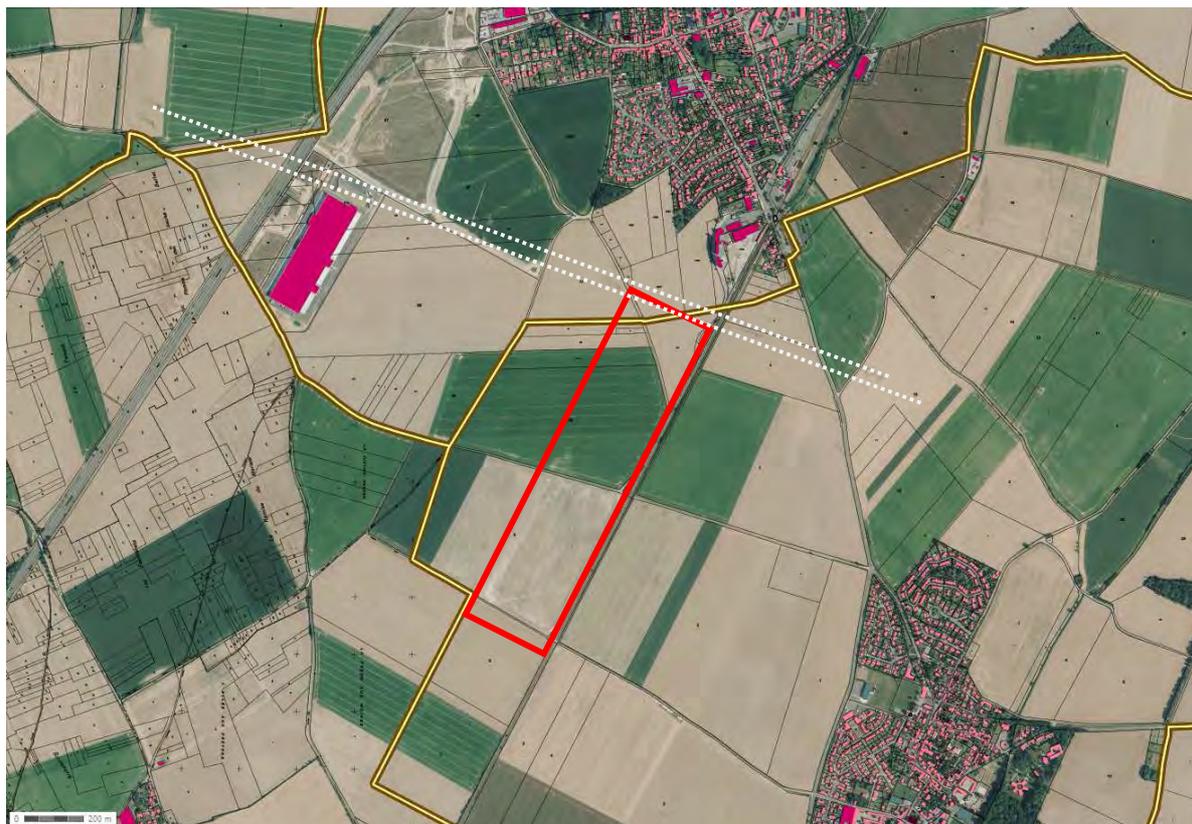
Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m<sup>2</sup> et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes de routes du site de Saint-Mard compte 3,6 millions de m<sup>2</sup> de surfaces logistiques. Il couvre un territoire de 132 communes sur 4 départements (Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise et Oise).



## 6. Maîtrise du foncier

Figure 139 : Saint-Mard – Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr - <http://geoportail.fr/url/7F76x5>

Le site est actuellement sous maîtrise foncière privée, occupée par des espaces agricoles de grande culture.

Le terminal combiné tel qu'envisagé (représenté en contour rouge) couvre 5 grandes parcelles sur la commune de Jully.

Il faut noter enfin la présence de 2 lignes électriques à haute tension au nord du site, orienté est-ouest (indiqué en pointillé blanc).

## 7. Contexte environnemental

Le PNR Oise Pays de France est situé à environ 4 kilomètres au nord du site. On recense également la présence d'une ZNIEFF de type I (Butte de Montgé-en-Goële) à environ 3 kilomètres à l'est du site.

Les deux sites sont situés sur des terrains agricoles, la CDPENAF (Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) devra être consultée.

### Périmètre au nord

Les contraintes du site concernent la présence de zones humides potentielles au nord de Thieux et un risque faible de retrait-gonflement des argiles. De plus, on note la présence de canalisations électriques et de gaz qui ne font pas l'objet de servitudes dans les documents d'urbanisme.

Le site est identifié comme corridor de la sous-trame arborée à restaurer et comme connexion multi-trame dans le SRCE Francilien. Enfin le SDRIF identifie également sur le

site une continuité écologique à préserver et à valoriser. La configuration retenue pour le terminal permet de maintenir cette continuité écologique.

Les contraintes du site ne sont pas de nature à remettre en cause un projet de transport combiné. Il faudra toutefois porter une attention particulière à la préservation de la Trame Verte. Des études devront définir si les zones humides existent réellement. La présence de réseau impliquera des prescriptions.

## 8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

### Compatibilité avec les projets en cours

Tableau 45 : Projets en cours sur le secteur de Saint-Mard

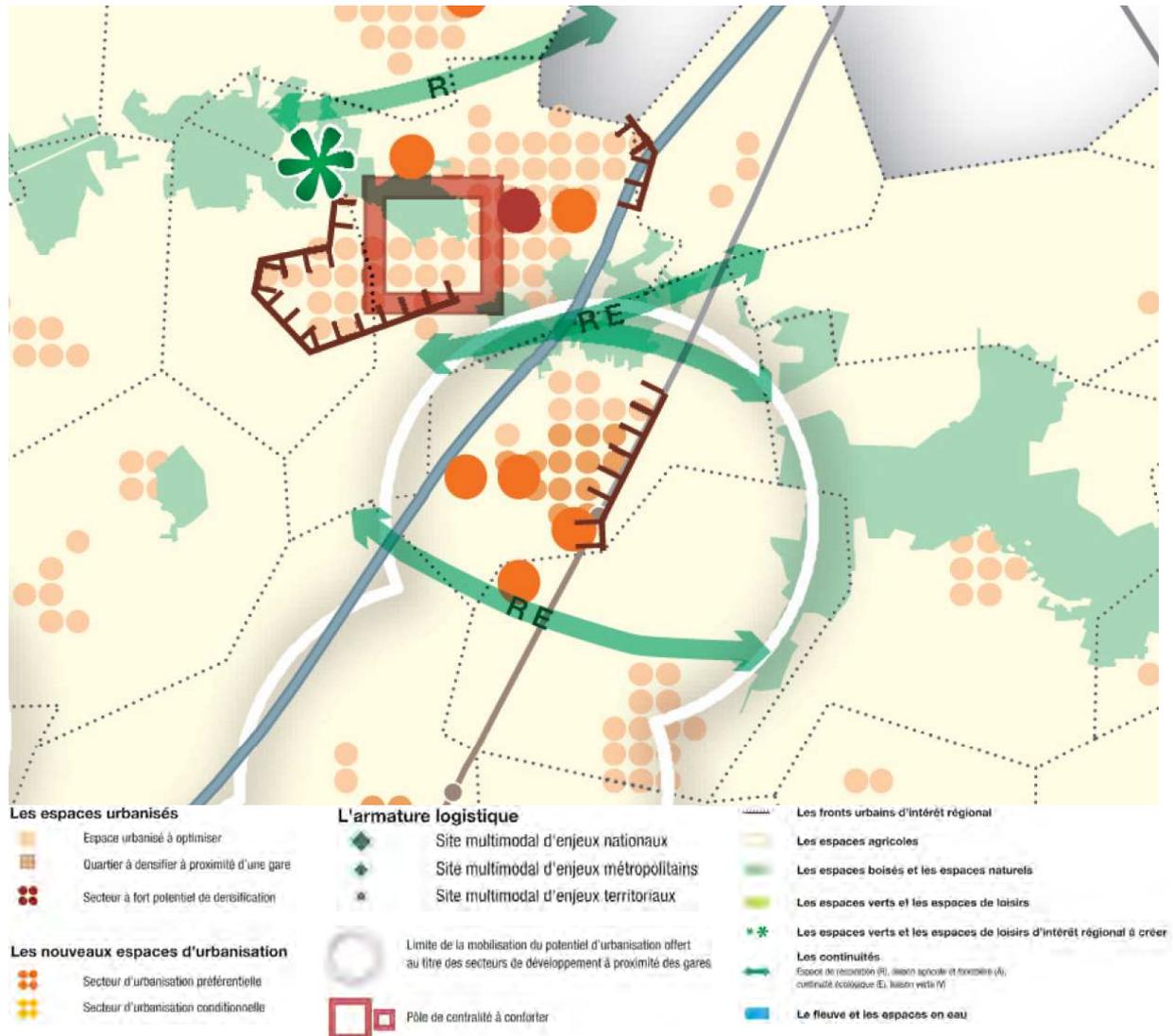
	Parc d'activités de la Goële
Type projet	Urbain et logistique
Descriptif	<p>Création du parc d'activités de la Goële Saint-Mard, composé de deux ZAC :</p> <p>ZAC de la Fontaine du Berger de 63 ha (ZAC intercommunale)</p> <p>ZAC des Deux Moulins de 7 ha (ZAC communale)</p> <p>Localisation le long de la RN2.</p> <p>Sur les 70 ha :</p> <p>zone logistique de 17 ha</p> <p>zone d'activités de 20 ha</p> <p>zone de commerces de 10 ha</p> <p>Territoire d'intérêt métropolitain du Grand Roissy (côté Seine-et-Marne) : conciliation des enjeux de développement économique lié à la proximité de la plate-forme aéroportuaire et de préservation des espaces agricoles et ouverts de la Plaine de France.</p> <p>Le SDRIF identifie un front urbain qui empêche la commune de Saint-Mard d'étendre son urbanisation à l'est de la voie ferrée (ligne K). Il localise des pastilles de densification préférentielle (50 ha) à l'emplacement de la zone d'activités (dont le dossier de création de ZAC est antérieur à l'approbation du SDRIF).</p>
Promoteurs partenaires	<p>Maîtrise d'ouvrage : Communauté de communes Plaines et Monts de France (ex Communauté de communes Pays de la Goële et du Multien) et commune de Saint-Mard</p> <p>Aménageur : RHEA</p>
Objectifs	Non renseigné
Délais réalisation	Non renseigné
Niveau réalisation	Travaux d'aménagement de la zone en cours ainsi que premières constructions.
Niveau de financement du projet	Financement en cours
Obstacles et contraintes	Non renseigné
Evaluation de la compatibilité avec le projet TC	A priori le projet de terminal combiné pourrait tenir compte de la réalisation de cette zone d'activités.

Sources : contributions des services territoriaux du Conseil Régional Île-de-France, contribution du service aménagement de la DRIEA (note vision prospective du développement du transport combiné en Île-de-France)

Un seul projet a été identifié sur le périmètre de Mitry-Mory Saint-Mard, celui du Parc d'activités de la Goële, est jugé comme compatible avec la réalisation d'un terminal combiné. En cours de construction, le parc prévoit des espaces d'activités commerciales et logistiques (plate-forme Goodman déjà réalisée). Il n'est pas signalé d'opération d'aménagement urbain dans ce secteur.

### Inscription dans le SDRIF

Figure 140 : Saint-Mard - Inscription du territoire dans le SDRIF



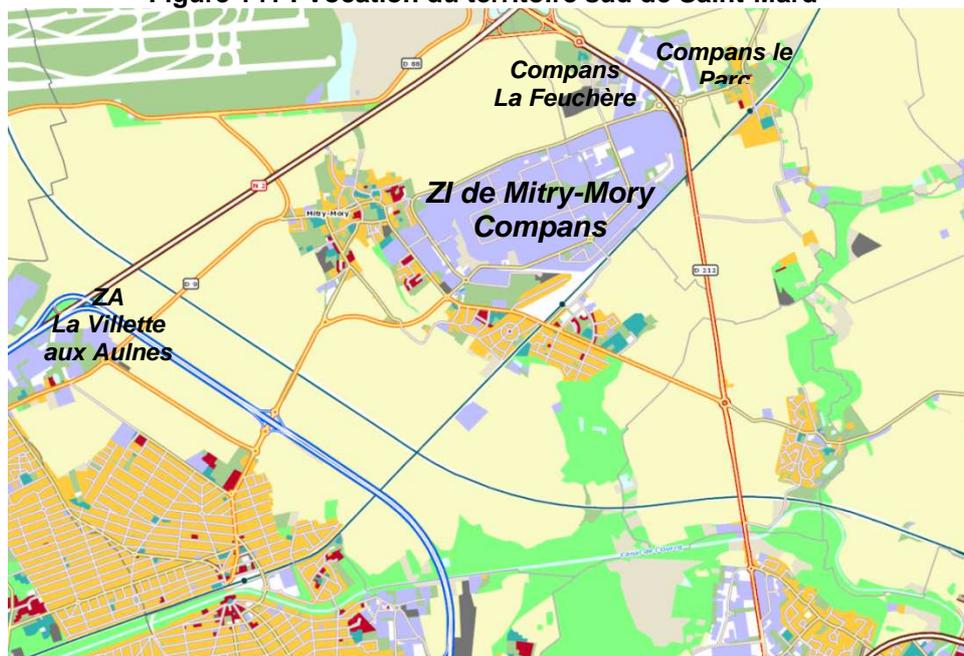
Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Le site examiné à Saint-Mard (représenté en contour rouge) apparaît en « secteur d'urbanisation préférentielle ». Les secteurs d'urbanisation préférentiels ont été créés « afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espaces ».

Le site est surtout sur un site sensible du point de vue environnemental ; il est traversé par « espaces de respiration » (assurant une fonction de coupure d'urbanisation) et de « continuité écologique » (permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité).

## Vocation des territoires proches

Figure 141 : Vocation du territoire sud de Saint-Mard



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

La zone de Saint-Mard présente aujourd'hui un profil essentiellement rural, constitué de bourgs (Saint-Mard, Juilly, Thieux) composés quasi exclusivement d'habitats individuels reliés par des routes départementales.

À l'instar d'autres radiales en Île-de-France (RN4 en Seine-et-Marne, RN20 en Essonne...), la RN2 concentre les projets de zones d'activités, notamment logistiques, sur son itinéraire. Le Parc d'activités de la Goële rentre dans cette logique de déploiement des zones à vocation d'économie des échanges le long des principales pénétrantes régionales, et fait suite au développement de zones plus anciennes et aujourd'hui totalement occupées plus proches de Paris (comme la ZI de Mitry-Mory).

## Évolution des modes d'occupation des sols

Tableau 46 : Saint-Mard - Occupation des sols

Occupation du sol en 2012 – Saint-Mard					Occupation du sol en 2012 – Thieux					Occupation du sol en 2012 – Juilly							
1 Forêts	48,68	0,00	0,73	49,70	0,73	1 Forêts	47,02	-1,13	8,60	52,49	8,47	1 Forêts	80,83	0,00	1,03	81,86	1,03
2 Milieux semi-naturels	28,51	-1,01	0,95	28,44	-0,06	2 Milieux semi-naturels	10,80	7,21	3,85	13,14	2,66	2 Milieux semi-naturels	2,08	-1,03	0,00	1,05	-1,03
3 Espaces agricoles	382,58	-48,81	0,00	338,96	-48,81	3 Espaces agricoles	1 005,45	-0,40	0,11	1 005,15	-0,29	3 Espaces agricoles	603,36	-0,14	0,00	603,22	-0,14
4 Eau	0,28	0,00	0,00	0,28	0,00	4 Eau	1,19	0,00	0,00	1,19	0,00	4 Eau	1,56	0,00	0,00	1,56	0,00
5 Espaces agricoles, forestiers et naturels	460,21	-48,84	0,69	414,37	-48,84	5 Espaces agricoles, forestiers et naturels	1 123,46	-1,17	0,70	1 121,98	-1,47	5 Espaces agricoles, forestiers et naturels	687,83	-0,14	0,00	687,69	-0,14
6 Espaces ouverts artificialisés	28,02	-0,80	0,62	27,84	-0,08	6 Espaces ouverts artificialisés	17,58	0,00	0,00	17,58	0,00	6 Espaces ouverts artificialisés	27,48	-0,80	0,00	26,68	-0,80
7 Habitat individuel	62,69	0,00	3,83	67,23	3,83	7 Habitat individuel	17,64	0,00	0,00	17,64	0,00	7 Habitat individuel	42,06	0,00	0,22	42,28	0,22
8 Habitat collectif	0,44	0,00	0,00	0,44	0,00	8 Habitat collectif	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 Habitat collectif	0,79	0,00	0,00	0,79	0,00
9 Activités	11,04	0,00	11,53	23,47	11,53	9 Activités	8,84	0,31	1,16	9,39	0,85	9 Activités	4,79	0,00	0,00	4,79	0,00
10 Equipements	7,07	0,00	0,00	7,07	0,00	10 Equipements	0,80	0,00	0,39	1,18	0,39	10 Equipements	7,80	0,00	0,18	7,97	0,18
11 Camions, décharges et chantiers	27,62	0,00	7,09	34,87	7,09	11 Camions, décharges et chantiers	20,30	0,00	0,46	20,24	0,06	11 Camions, décharges et chantiers	0,00	0,00	0,54	0,23	0,54
12 Transports	7,25	-7,25	31,15	31,15	23,90	12 Transports	1,16	-1,16	5,53	5,53	0,62	12 Transports	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
13 Carrières, décharges et chantiers	138,02	-0,52	46,54	184,04	46,82	13 Carrières, décharges et chantiers	56,51	-0,38	1,77	57,99	1,47	13 Carrières, décharges et chantiers	61,14	0,00	0,93	62,07	0,93
Espaces construits artificialisés	628,35	-47,06	47,06	586,35	0	Espaces construits artificialisés	1 291,35	-0,87	2,87	1 291,55	0	Espaces construits artificialisés	776,45	-0,93	0,93	776,45	0
Total						Total						Total					

Sources : IAU, fiches communales du MOS

Les communes de Saint-Mard, de Thieux et de Juilly sont essentiellement des terres agricoles (de 65% à 94% de leurs superficies). Ces espaces tendent néanmoins à se réduire, en particulier sur Saint-Mard : -46,7% pour Saint-Mard, -1% pour Juilly, -7% pour Thieux. Les espaces d'activités ont progressé à Saint-Mard de 11,53% entre 2008 et 2012.

## **Synthèse**

Territoire attractif en raison de la dynamique que Roissy CDG et les infrastructures routières (A104, RN2) et ferroviaires lui ont offertes, et pour la disponibilité de ses surfaces agricoles éventuellement mutables si la décision est prise de les artificialiser, le territoire de Saint-Mard est en cohésion avec un projet d'un terminal de transport combiné sur les critères d'insertions urbaines, et avec une mutation observée des sols vers des espaces d'activités, notamment logistiques.

### **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). La mise en œuvre d'un terminal dans ce périmètre nécessitera des acquisitions foncières sur des terrains agricoles, la réalisation d'études poussées ainsi qu'une concertation avec les collectivités concernées.

L'échéance de mise en œuvre ne peut se situer que dans le long terme.

### **10. Synthèse**

A la frontière de l'Île-de-France, la zone de chalandise de St-Mard couvre un tiers de sa surface hors de la région francilienne dans l'Oise. Mais la grande majorité de son potentiel logistique est sur les secteurs de Roissy et de Plaine de France / Gennevilliers, et dans une moindre mesure de Marne-la-Vallée (3,6 millions de m<sup>2</sup> construits entre 1980 et 2009, opérations de 5 000 m<sup>2</sup> et plus). Ces territoires sont parmi les plus générateurs de trafics de marchandises en Île-de-France.

Territoire attractif en raison de la dynamique que Roissy CDG et les infrastructures routières (A104, RN2) et ferroviaires lui ont offertes, et pour la disponibilité de ses surfaces agricoles éventuellement mutables si la décision est prise de les artificialiser, le territoire de Saint-Mard est en cohésion avec un projet d'un terminal de transport combiné sur les critères d'insertions urbaines, et avec une mutation observée des sols vers des espaces d'activités, notamment logistiques.

En revanche, du point de vue environnemental, il est sur un espace de respiration et de continuité écologique inscrit au SDRIF.

Le projet de terminal à Saint-Mard permettrait 10 trains AR par jour, d'une longueur de 1050 mètres, sur un territoire accueillant déjà des activités logistiques (projet du parc d'activités de la Goële). Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné).

Du point de vue ferroviaire, l'implantation d'un terminal sur ce site offre une configuration acceptable :

- la qualité de l'accès à la GC puis aux radiales est bonne,
- les possibilités de raccordement sur la ligne du RFN existent et sont efficaces,
- le trafic ferroviaire est limité sur la ligne RFN, permettant d'insérer des sillons supplémentaires,
- les disponibilités foncières sont envisageables pour le terminal.

Du point de vu routier, le site de Saint-Mard est bien localisé. Il se trouve directement accolé au réseau magistral (RN2), à proximité d'un échangeur. Les coûts d'aménagement se limiteront à la création d'une voie de raccordement entre le site et la voie routière la plus proche. Quant aux trafics Poids Lourds rabattus sur le terminal, ils n'auraient pas d'impact particulier sur la circulation actuelle.