

# COMMISSION DEPARTEMENTALE DES SITES

REUNION DU 30 NOVEMBRE 1987

- OBJET : Elargissement et renforcement de la RN 7 (section Fontainebleau-Bourron Marlotte) dans le site classé de la forêt domaniale de FONTAINEBLEAU.
- RAPPORTEUR : M. le Délégué Régional à l'Architecture et à l'Environnement et M. le Directeur départemental de l'Équipement

## 1- Le déroulement de l'instruction du dossier

L'élargissement et le renforcement de la RN 7 entre FONTAINEBLEAU et BOURRON MARLOTTE a déjà fait l'objet de deux évocations devant cette Commission. La première a eu lieu le 9 avril 1987 et s'est conclue par un sursis à statuer. La deuxième s'est déroulée le 21 mai 1987 et s'est traduite par un accord sur le principe de l'élargissement étant entendu que les équipements annexes (glissières, grillages...) devaient être réétudiés avant leur installation en fin de chantier.

A la suite de cet avis, le Ministre compétent a fait connaître sa décision par courrier en date du 24 juin 1987.

Ayant donné une autorisation de principe à ces travaux et à la réalisation des terrassements nécessaires, il ajoutait toutefois qu'un projet définitif devrait lui être soumis pour autorisation en ce qui concerne les modalités pratiques de l'aménagement, c'est-à-dire le traitement paysager et les dispositifs de sécurité et de signalisation.

Par ailleurs le Ministre indiquait le 22 juillet 1987, qu'en application de l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, il se saisissait de l'étude d'impact.

A ce jour, il n'a pas fait connaître son avis sur ce document.

Depuis ces décisions, une cellule de réflexion, constituée par la Commission pour les projets routiers en forêt, animée par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, a de nouveau analysé les projets d'aménagement annexes.

Ses membres (représentants régionaux et départementaux de l'Équipement, de l'Agriculture et de l'Office National des Forêts) se sont réunis à deux reprises (le 26 Juin 1987 et le 8 octobre 1987).

Un compromis a pu finalement être adopté.

## 2 - Les projets d'aménagement annexes

Les dispositions qui vont vous être soumises pour avis sont sensiblement identiques à celles qui avaient été évoquées lors de la réunion du 21 mai 1987. Elles en diffèrent toutefois notamment par l'existence d'une phase expérimentale.

Cinq sections peuvent être distinguées en fonction de leur traitement :

- la section rectiligne comprise entre l'obélisque et les virages de Recloses : hormis des balises souples en plastiques, aucun dispositif de sécurité ne doit être implanté.

- la section des virages de Recloses : un mur séparateur en béton entrecoupé de plusieurs points de passage d'animaux sera installé à titre provisoire. Une étude expérimentale, est en effet prévue afin de juger du caractère opérationnel de ce dispositif. Si tel n'était pas le cas, des modifications y seront apportées (destruction partielle ou totale, équipement de nature différente...).

- la section comprise entre les virages de Recloses et le Carrefour de la Croix Saint Herem : une glissière métallique de type gierval sera mise en place à titre provisoire sur le terre plein central. Elle s'interrompera 500 mètres avant le carrefour.

- la section comprise entre le carrefour de la Croix Saint Herem et la Côte de Bourron Marlotte : sur cette section rectiligne aucun dispositif particulier n'est prévu pendant la phase expérimentale.

- la section de la Côte de Bourron-Marlotte : il est proposé la mise en place définitive d'un mur séparateur en béton.

Ainsi un certain nombre de dispositions sont envisagées à titre provisoire. Il est en effet apparu qu'en raison des incertitudes relatives à l'impact de ces aménagements sur le comportement de la faune sauvage et à ses éventuelles répercussions sur la sécurité routière, il convenait de procéder par expérimentation et de conduire des études complémentaires.

Les aménagements définitifs des sections comprises entre les virages de Recloses et la Côte de Bourron Marlotte seront donc retenus au vu des enseignements de cette phase expérimentale.

La maîtrise d'oeuvre de ces recherches devrait être confiée au SETRA qui s'adjoindra les services de techniciens et de scientifiques au fait de ces problèmes.

Il sera nécessaire de procéder au recueil des données (déplacement des animaux, circulation routière...) et à leur analyse sur une période minimale d'un an (1 cycle biologique). Ceci revient à dire que les conclusions des études ne pourront être attendues et exploitées qu'au début de l'année 1989.

Même si le point dur de ces études concerne le secteur expérimental compris entre les virages de Recloses et la Côte de Bourron Marlotte, il serait souhaitable que les investissements permettent d'appréhender les problèmes jusqu'au niveau du fonctionnement de l'écosystème forestier de FONTAINEBLEAU (il faut en effet rappeler la valeur écologique remarquable de ce massif, connue au delà des frontières, qui a suscité depuis deux siècles un très grand nombre de travaux scientifiques et se trouve, en partie, à l'origine, de l'idée de protection de la nature en France).

Il est enfin proposé qu'un comité scientifique soit constitué de manière à assurer le suivi des études.

Ce groupe de pilotage constitué de membres de l'administration et d'experts (ONC - CEMAGREF - INRA - MUSEUM D'HISTOIRE NATURELLE), agissant comme maître d'ouvrage délégué de l'opération, pourrait avoir un triple rôle :

- il donnera son approbation sur les principes et les modalités techniques de l'étude ;

- il suscitera des réunions périodiques durant l'étude afin de contrôler son bon déroulement scientifique ;

- il donnera son avis sur les résultats de l'étude ;

Il est entendu que la Commission Départementale des Sites sera de nouveau consultée à l'issue de ces recherches et que le projet définitif d'aménagement de la section expérimentale (virages de Recloses - côte de Bourron-Marlotte) sera soumis à la décision du Ministre.

Monsieur le Délégué Régional à l'Architecture et à l'Environnement rappelle le problème du traitement paysager des aménagements de surface ne devra pas être négligé.

Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement précise également que des aménagements supplémentaires entraîneraient une augmentation du coût et que dans cette hypothèse le Ministre de l'Equipement aurait à émettre un avis.

Monsieur FANICA signale qu'un déboisement non autorisé a été pratiqué par une des entreprises chargée des travaux, et que le terrain concerné a été transformé en décharge.

Sur ce point, M. NAUDET confirme que le déboisement qui porte sur 0,5 ha est illégal, et que l'entreprise responsable sera mise en demeure de reboiser.

Monsieur DELOUVRIER estime qu'une sanction lourde est nécessaire.

Sur le projet d'aménagement de la R.N. 7, MM. HENNEQUIN et FANICA s'étonnent que soient prévus des séparations en béton en phase provisoire, alors que des plots ou des glissières semblent plus adaptés et surtout moins définitifs.

Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement indique qu'un système de plots est inefficace car il n'empêche pas les chocs frontaux. Aux endroits les plus dangereux, les glissières seraient insuffisantes et un système de séparateurs en béton amovibles coûterait plus cher qu'une mise en place définitive et une destruction. Pour ces raisons, la pose de séparateurs en béton dans les virages a été retenue. Il rappelle par ailleurs que cette solution proposée à la Commission des Sites est un compromis, arrêté par le groupe de travail, entre les impératifs de sécurité et la nécessité de traverser des animaux.

Monsieur DU RETAIL rappelle que les séparateurs en béton sont infranchissables par le gibier.

Monsieur CHASSEL reconnaît que les dispositifs en béton sont effectivement critiquables. Mais il fait remarquer que les réactions des animaux par rapport à ce type d'aménagement feront justement l'objet de l'étude scientifique.

Monsieur DELOUVRIER estime tout de même préférable de retenir dans un premier temps une solution plus légère : ligne blanche, plots ou glissières et contrôle de limitation de vitesse.

Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement signale que la solution proposée présente les différents types de systèmes. L'expérience sera ainsi d'autant plus probante.

Monsieur CHASSEL regrette que la possibilité de recalibrage des virages n'ait pas été étudiée.

Monsieur DU RETAIL indique qu'il devrait être davantage tenu compte de l'avis des associations qui sont sur le terrain.

Monsieur FANICA confirme que la pose de séparateurs en béton constituera un précédent pour la forêt de FONTAINEBLEAU.

Le Président rappelle que ce projet ne consiste qu'à conforter et renforcer l'existant. Il ne s'agit nullement de remettre en question la voirie dans la forêt de FONTAINEBLEAU. Un tel dossier porterait sur des enjeux et une échelle beaucoup plus importants et nécessiterait une très large concertation. Le dossier présenté aujourd'hui est une solution expérimentale de compromis, qui n'a aucune incidence sur le devenir du massif de FONTAINEBLEAU.

Monsieur FANICA propose de reporter le péage de Fleury-en-Bière, afin d'inciter les automobilistes à emprunter l'autoroute A 6.

Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement signale qu'il n'est pas envisagé de remettre en question ce péage, et que de toute façon les usagers de la RN 7 sont des locaux qui n'empruntent pas l'A6.

Il rappelle cependant, dans un bref exposé, les différents projets routiers qui sont prévus en Seine-et-Marne et en Ile-de-France (notamment la Francilienne, l'autoroute A5) qui devraient permettre de désengorger la RN 7 et les routes traversant la forêt de FONTAINEBLEAU, où aucune nouvelle voirie n'est envisagée.

Monsieur SPAKE du SETRA informe les membres que le groupe de travail scientifique sera constitué d'ici 2 à 3 mois.

Le Président note que les travaux du groupe seront présentés à la Commission des Sites et au Ministre de l'Environnement.

Madame GLIKSON demande des précisions sur les différents types de glissières.

Monsieur RIOU répond que la glissière GIERVAL est moins résistante que la glissière métallique classique, mais est plus facile à franchir pour les animaux. La glissière béton quant à elle est bien entendu la plus résistante et la plus difficile à franchir, et son entretien est plus facile et moins coûteux.

Monsieur CHASSEL demande comment sera limitée la vitesse.

Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement répond que de nombreux panneaux de limitation seront installés. D'autre part, les

.../...

contrôles de gendarmerie seront accentués.

Monsieur DELOUVRIER propose également de disposer des panneaux à l'entrée de la forêt pour prévenir les automobilistes et les inciter à ralentir.

Le Président approuve cette solution et propose ensuite de procéder au vote.

A la majorité (2 NON et 2 ABSTENTIONS) la Commission des Sites émet un avis favorable au projet expérimental d'aménagement de la R.N. 7 entre FONTAINEBLEAU et BOURRON-MARLOTTE.

Le Président,



M.H. CABANE.