De chez vous au métro

ALTIVAL

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Pièce A : Notice explicative

Projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées
entre Noisy-le-Grand Mont d'Est et Chennevières-sur-Marne

DATE : JUILLET 2019

SOMMAIRE

1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE _____ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
   - 1.1. PRESENTATION DU PROJET ET RAISONS DE SOUMISSION A ENQUETE PUBLIQUE _____ 4
   - 1.2. UN PROJET IMPACTANT L'ENVIRONNEMENT _____ 5
   - 1.3. UN PROJET NECESSITANT UNE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME _____ 5
   - 1.4. UN PROJET POUVANT FAIRE L'OBJET D'UNE ENQUETE PUBLIQUE CONJOINTE _____ 5
   - 1.5. LE MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET : LE DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE _____ 5
   - 1.6. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES ET JUSTIFICATION DU PROJET RETENU _____ 6
     - 1.6.1. Section 2 : Le boulevard Georges Méliès (Villiers/bry) _____ 6
     - 1.6.2. Section 3 : Boulevard Jean Monnet _____ 9
     - 1.6.3. Section 4 _____ 13
     - 1.6.4. Section 5 _____ 19
     - 1.6.5. Section 6/7 _____ 22
   - 1.7. JUSTIFICATION DU RECOURS A L'EXPROPRIATION _____ 27
     - 1.7.1. Les emprises foncières nécessaires au projet _____ 27
     - 1.7.2. Le Traitement du foncier maîtrisé par la puissance publique _____ 32
     - 1.7.3. Le recours aux expropriations _____ 32
   - 1.8. POSITIONNEMENT TEMPOREL DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS D'ELABORATION DU PROJET _____ 32
2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE _____ 33
   - 2.1. FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ENQUETE PUBLIQUE _____ 34
     - 2.1.1. Contenu du dossier d'enquête publique unique _____ 34
     - 2.1.2. L'avis de l'autorité environnementale _____ 35
     - 2.1.3. L'organisation de l'enquête _____ 36
3. AUTRES PROCEDURES ASSOCIEES _____ 39
   - 3.1. L'ENQUETE PARCELLAIRE _____ 40
   - 3.2. DECLARATION AU PREFET AU TITRE DES BRUITS LIES AU CHANTIER 40
   - 3.3. LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES _____ 40
     - 3.3.1. L'autorisation environnementale _____ 40
4. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT L'ENQUETE _____ 42
   - 4.1. LES TEXTES GENERAUX _____ 43
   - 4.2. LES CODES _____ 43

1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête publique porte sur le projet Altival qui comprend la création d'une infrastructure de transport collectrice de lignes de bus sur des voiries existantes ou à créer (extension de la RD10 à Champigny-sur-Marne jusqu'à Chennevières-sur-Marne), de stations et d'un système de priorité aux feux. Le projet traversera les communes de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.

Cette enquête publique a pour double objet :

- La déclaration d'utilité publique du projet sur une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes concernées par le projet, menée au titre du Code de l'urbanisme.

Par conséquent, l'enquête publique est effectuée :

- au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement ;
- au titre des articles L.123-14 et L.123-14-2 du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des PLU nécessitant déclaration d'utilité publique.

1.1. PRESENTATION DU PROJET ET RAISONS DE SOUMISSION A ENQUETE PUBLIQUE

A l'origine le secteur d'étude devait accueillir le projet de liaison autoroutière A87-Voie de Desserte Oriental (VDO) - entre l'A4 au Nord, la RN4 et la RN19 au Sud, pour lequel le SDRIF 1994 présentait des emprises réservées. Ce projet ayant été abandonné, le Département du Val-de-Marne et ses partenaires ont engagé, dès 2004, des études sur le devenir possible de ces emprises, avec pour objectif d'accompagner le développement urbain du territoire et d'améliorer les liaisons Nord-Sud. C'est ainsi qu'est apparu l'intérêt du projet Altival, confirmé par le projet de la Ligne 15 du métro Grand Paris Express.

Le projet Altival comprend :

- La création d'une infrastructure collectrice des lignes de bus : site propre, stations, système de priorité aux feux sur les secteurs le permettant, ce qui nécessite une requalification des voies connexes,
- Selon les sections, le réaménagement ou la réalisation d'une voirie associée de type boulevard urbain pour relier la RD10 à la RD4,
- L'amélioration de la continuité des cheminements cyclables le long du tracé,
- L'amélioration de la continuité des cheminements piétons le long du tracé,
- La desserte des gares du réseau métropolitain : la gare de Noisy-Champs, la gare Bry-Villiers-Champigny (BVC) et à terme (2e phase d'Altival) la gare de Sucy-Bonneuil.

En parallèle, une restructuration des lignes de bus du périmètre est menée par le STIF (Ile-de-France Mobilité) pour accompagner le développement du secteur et la création des nouvelles gares Bry-Villiers-Champigny (BVC) de la ligne 15 et du RER E / ligne P.

Il se compose de plusieurs sections :

- Section 1 « Noisy-le-Grand »: le projet Altival emprunte les aménagements du « Projet Est TVM » sur la périphérie du « Polygone » de Noisy-le-Grand, puis la partie orientale du boulevard G. Méliès jusqu'au giratoire avec l'avenue des Frères Lumières. La section 1 a déjà fait l'objet d'une enquête publique et d'une DUP. Les aménagements sur ce secteur seront donc réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du projet Est TVM.
- Section 2 « Georges Méliès » (Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) : ce secteur correspond à la portion du boulevard G. Méliès à partir de l'avenue des Frères Lumières jusqu'à l'avenue Pasteur et au franchissement sous l'A4.
- Section 3 « Jean Monnet » (Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) : Sur ce secteur, le site propre longe le pied de talus de l'A4 en parallèle du boulevard Jean Monnet jusqu'au carrefour avec la rue Jean Jaurès.
- Section 4 « Marne Europe – Gares BVC » (Villiers-sur-Marne) : le nouveau site propre est implanté le long de la RD10 existante jusqu'au carrefour avec la rue Frachon, il franchit les voies ferrées avec un double ouvrage d'art qui vient doubler le pont existant de la RD10. Sur cette section, il est prévu le redressement de la RD10 entre le boulevard Jean Monnet et la rue Alexandre Fourny (communes de Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne).
- Section 5 « SMR – Bernaü » : Sur ce secteur, la RD10 est prolongée de la rue A. Fourny jusqu'à la rue Bernaü. D'importants travaux de terrassements sont nécessaires sur ce secteur à la topographie contrainte en lien avec les accès au futur Site de Remisage et de Maintenance (SMR) de la Ligne 15 porté par la Société du Grand Paris.
- Section 6/7 « VDO du Parc au Fort de Champigny » :
    - Section 6 : sur ce secteur constitué des friches de l'ancienne VDO, la RD10 et le site propre sont prolongés et implantés à l'Est de la bande d'emprise réservée. Les emprises de l'ex-VDO situées à l'Ouest d'Altival et de la RD10 prolongée ont vocation à être urbanisées et desservies depuis la nouvelle RD10. Les tènements situés à l'Est d'Altival ont également vocation à être urbanisés et sont desservis par les voiries existantes.
    - Section 7 : sur ce secteur, également constitué des friches de l'ancienne VDO, le site propre reste implanté à l'Est de la RD10 prolongée.
- « Accroche Altival » : les raccordements avec le réseau de bus existant seront assurés par un réaménagement des voiries adjacentes en particulier au niveau de la rue Sonia Delaunay.

- Section « Altival – Phase 2 »: dans un deuxième temps, une extension est prévue afin de raccorder le projet Altival à la gare du RER A à Sucy-Bonneuil.

1.2. UN PROJET IMPACTANT L'ENVIRONNEMENT

Selon les termes de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, il est prévu que : « Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception :

- des projets de création d'une zone d'aménagement concerté ;
- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat […].

Le projet est susceptible d'affecter l'environnement. Il est donc soumis à étude d'impact car, d'après le premier paragraphe de l'article L122-1 du Code de l'environnement, « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact […] ».

Une nomenclature des projets soumis à étude d'impact est annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement. Le projet Altival correspond à la rubrique n°6 « Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres ».

Le projet Altival correspond également à la rubrique n°7 « Transports guidés de personnes » en ce qu'il s'agit d'un transport empruntant une voie propre, donc une ligne analogue de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes.

Le projet est donc obligatoirement soumis à l'étude d'impact, établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-3 et R.122-1 à R.122-5 du Code de l'environnement.

Par voie de conséquence, le présent projet nécessite une enquête publique au titre du Code de l'environnement.

1.3. UN PROJET NECESSITANT UNE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet concerne cinq communes dont les plans locaux d'urbanisme ne sont pas nécessairement en cohérence avec le projet.

C'est pourquoi une mise en compatibilité de ces documents sera réalisée.

Or, conformément à l'article L.153-53 du Code de l'urbanisme : « Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par l'autorité administrative compétente de l'Etat ».

Cette enquête publique est donc réalisée conformément au chapitre III du Titre II du Livre Ier du Code de l'environnement par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

1.4. UN PROJET POUVANT FAIRE L'OBJET D'UNE ENQUETE PUBLIQUE CONJOINTE

Le paragraphe I de l'article L.123-6 du Code de l'environnement indique que : « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'Etat, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique ».

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme. Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

Par conséquent, il sera procédé à une enquête publique unique conformément à cet article L.123-6 du Code de l'environnement.

1.5. LE MAITRE D'OUVRAGE DU PROJET : LE DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE

Le projet est porté par le Département du Val-de-Marne suite à une délégation de maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), à l'issue des études du Dossier d'Objectifs et des Caractéristiques Principales.

Les acteurs suivants concernés par le tracé d'Altival sont également partenaires du projet :

- le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (CD93) ;
- la Commune de Noisy-le-Grand ;
- la Commune de Bry-sur-Marne ;
- la Commune de Villiers-sur-Marne ;

- la Commune de Champigny-sur-Marne ;
- la Commune de Chennevières-sur-Marne ;
- les EPT T9 Grand paris Est, T10 Paris Est Marne et Bois et T11 Plaine Centrale Haut Val-de-Marne Plateau Briard ;
- la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne (CAHVM) ;
- l'Etablissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMARNE) ;
- la Société du Grand Paris (SGP) ;
- SNCF Réseau ;
- l'Etat (DIRIF).

1.6. PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES ET JUSTIFICATION DU PROJET RETENU

Depuis le Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales de 2015, plusieurs variantes du projet ont été analysées. Elles portent notamment sur :

- Intégration de la RD4 (section 8) et de la section Quartiers des Mordacs et Bois l'Abbé ;
- L'insertion du site propre et de la piste cyclable sur le boulevard Georges Méliès (Section 2) ;
- L'insertion sur le boulevard Jean Monnet (section 3) et l'ajout de la station Jean Monnet;
- L'insertion du projet Altival en fonction du projet Marne-Europe et des ouvrages d'art SNCF (section 4) ;
- L'insertion du projet par rapport au SMR de la ligne 15 (section 5) ;
- L'insertion du site propre sur les emprises de l'ex-VDO (sections 5 à 7).

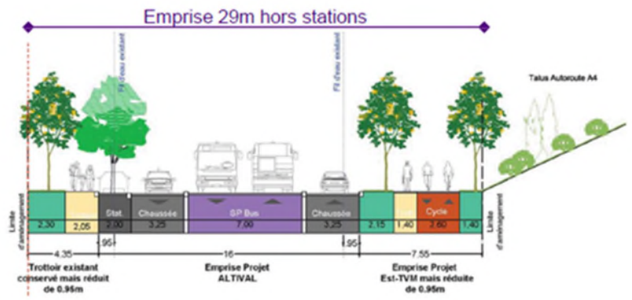
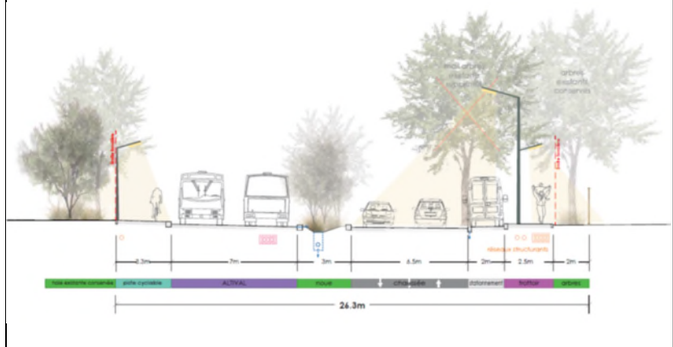
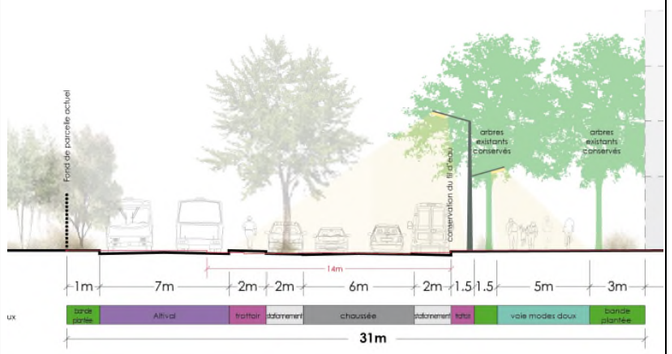
1.6.1. Section 2 : Le boulevard Georges Méliès (Villiers/bry)

L'analyse multicritère réalisée ci-après présente les différentes thématiques permettant de justifier le choix de l'insertion retenue. Le code couleur appliqué est le suivant :

Solution(s) la ou les plus favorable(s)

Solution neutre / équivalente

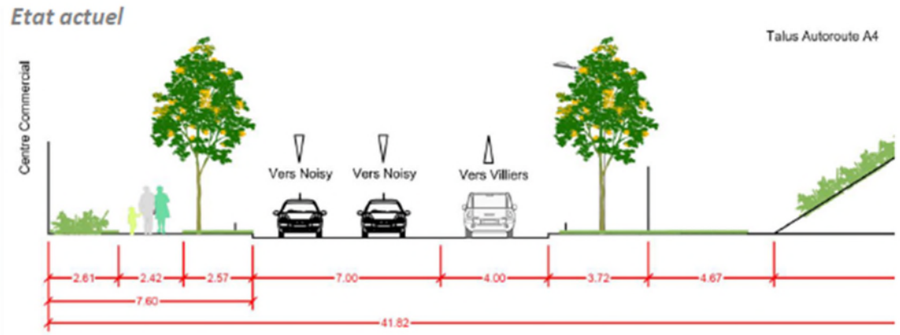
Solution(s) la ou les moins favorable(s)

Critères	DOCP / SdP Est-TVM	Variante Piste cyclable latérale Nord	Variante Piste cyclable latérale Sud
Coupes			
1. Emprise	Emprise de 29 m hors stations	Emprise de 26,3 m	Emprise de 31 m
2. Qualité urbaine actuelle de la section	Emprise routière bordée d'alignements d'arbres, trottoir et promenade existante côté sud		
3. Requalification urbaine	ZAC des Fontaines Giroux et ZAC des Portes de l'Europe	Desserte de la ZAC des Fontaines Giroux (nouvelle opération de logements) par la promenade et la piste cyclable	Desserte de la ZAC des Portes de l'Europe (bureaux) par la piste cyclable et la promenade plantée. Possibilité de développement d'un front bâti urbain dense entre le boulevard et l'A4 à terme.
4. Impacts sur le patrimoine végétal existant	Conservation de la promenade plantée au sud	Promenade plantée au sud non conservée	Conservation de la promenade plantée d'un double alignement de platanes existante.
5. Potentialité de plantation	Au nord du boulevard, la bande boisée existante le long de la ZAC Fontaine-Giroux sera conservée	Seul un alignement d'arbres est conservé au Sud, aménagement d'une noue centrale au milieu des voies	La continuité des alignements de platanes sera renforcée par la replantation des quelques sujets ayant disparus sur le rang.
6. Caractéristiques techniques et performances attendues	Plateforme axiale bidirectionnelle - piste cyclable latérale bidirectionnelle au Sud - Trottoirs Nord plus large que trottoir Sud - bande plantée et stationnement au Nord - bande plantée au Sud	Plateforme latérale Nord bidirectionnelle - piste cyclable latérale bidirectionnelle au Nord (pour desservir le quartier existant – ZAC des Fontaines Giroux) - stationnement trottoir côté ZAC des Portes de l'Europe	Plateforme latérale Nord bidirectionnelle - piste cyclable latérale bidirectionnelle au Sud - Trottoirs Sud + large que trottoir Nord (1m pas de desserte piétonne locale actuelle possibilité d'élargir le trottoir selon évolution urbaine) - bande plantée + stationnements au Nord - voie modes doux dont vélos plantée au Sud
7. Performance	Pas d'intersection, vitesse commerciale garantie. Blocage des voies véhicules en cas de situation perturbée (ramassage ordures, incident) Prise en compte projet Portes de l'Europe : nouveaux accès côté voirie et franchissement de la plateforme si pas d'interdiction de tourne-à-gauche	Pas d'intersection, vitesse commerciale garantie Basculement du site propre en axial à l'intersection avec l'avenue de l'Europe pour une insertion optimisée avant franchissement sous A4 Prise en compte projet Portes de l'Europe : nouveaux accès côté voirie	Pas d'intersection, vitesse commerciale garantie Basculement du site propre en axial à l'intersection avec l'avenue de l'Europe pour une insertion optimisée avant franchissement sous A4. Prise en compte projet Portes de l'Europe : nouveaux accès côté voirie
8. Continuité des aménagements	Continuité site propre + piste cyclable + promenade	Continuité site propre + piste cyclable + promenade	Continuité site propre + piste cyclable + promenade
9. Conditions de circulation sur l'axe et ses abords	Accès aux 2 ZAC en tourne à droite	Facilités d'accès à la ZAC Portes de l'Europe (nombreux accès) Séparation de la piste cyclable et de la promenade	Mutualisation d'une promenade cycles-piétons
10. Largeur des circulations piétonnes	Trottoirs : 2,50 m côté nord, 1,40 m côté sud	Trottoir : 2,5 m côté sud	Trottoirs : 2m côté nord, 1,5 m côté sud, et promenade plantée partagée avec cycles de 5 m
11. Modes doux : Continuités cyclables	Piste de 2,60 m	Piste de 3,3 m	Voie mode doux mutualisée cycles/piétons de 5 m
12. Accès PMR	Pentes en travers limitées à 2% maximum, pentes en long inférieures à 4% sur trottoir		
13. Interruption des trottoirs - Gestion des accès riverains	Continuité trottoir	Continuité trottoir Piste cyclable traversante avant le carrefour (passage du nord au sud)	Continuité trottoir et voie modes doux

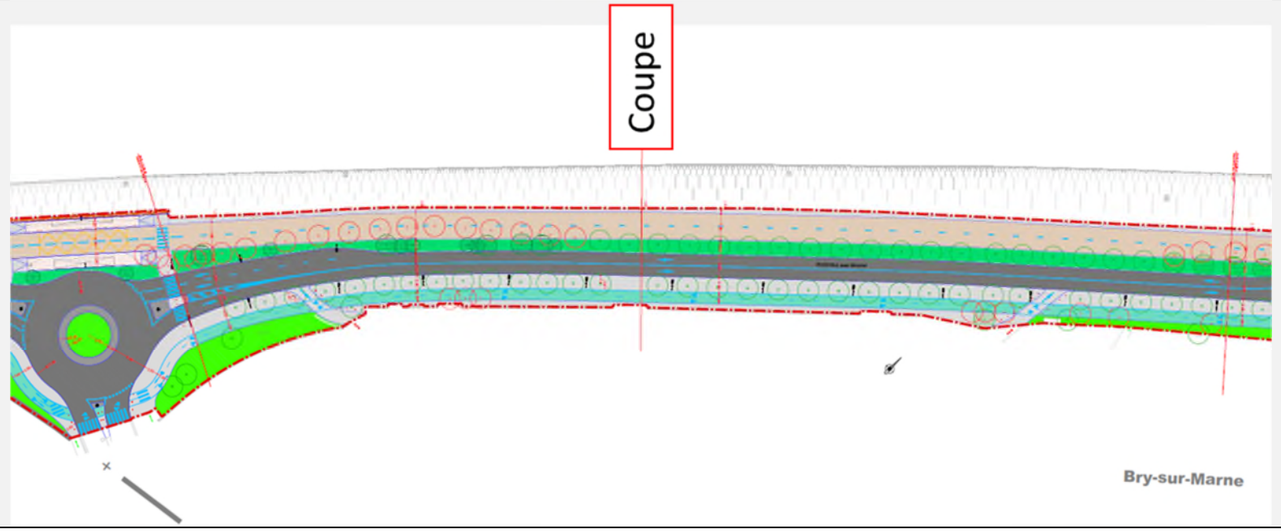
Critères	DOCP / SdP Est-TVM	Variante Piste cyclable latérale Nord	Variante Piste cyclable latérale Sud
14. Stationnement / capacité proposée	87 stationnements existants / 57 stationnements projetés : variation de -34%		
15. Importance des travaux	Impact des travaux sur la circulation Impact accès talus pour entretien par les services de l'Etat Impact sur le talus au moment des travaux		
Solution retenue		**X**	

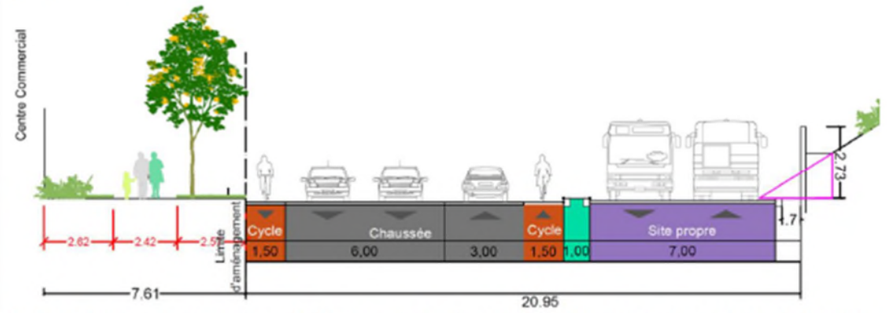
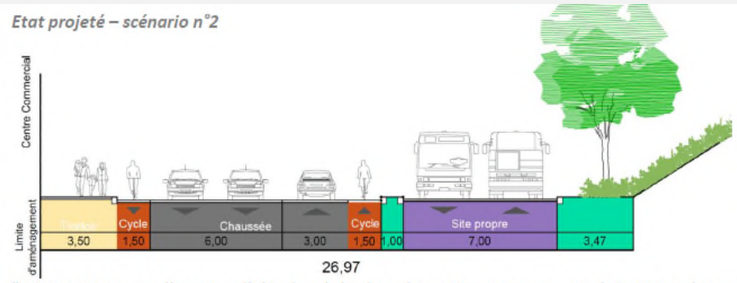
Figure 1 : Variantes étudiées pour l'aménagement du Boulevard Méliès : variante DOCP et proposition alternative (variante 1 – 1bis) (source : Support présentation Réunion élus Mars 2017)

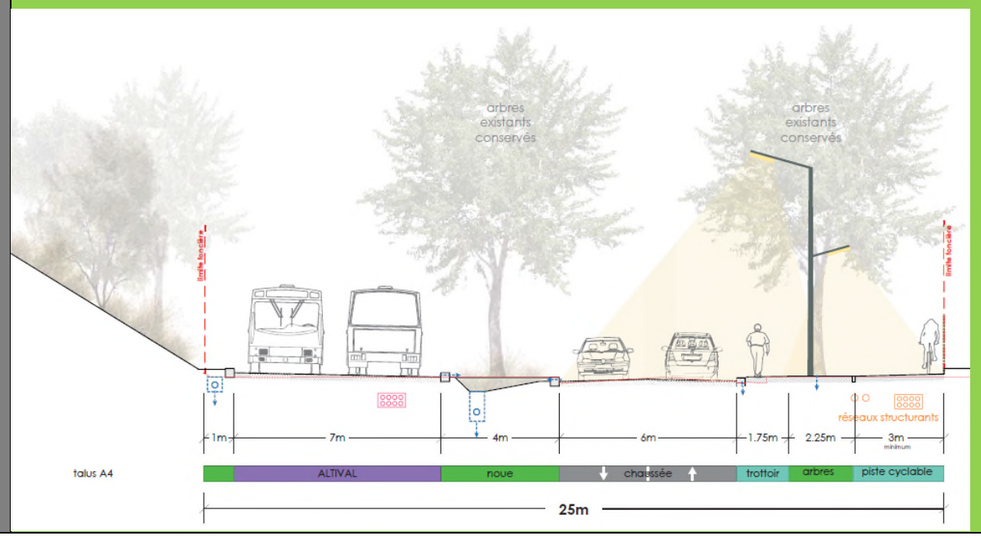
1.6.2. Section 3 : Boulevard Jean Monnet



Le DOCP envisageait deux variantes concernant l'aménagement du boulevard jean Monnet.

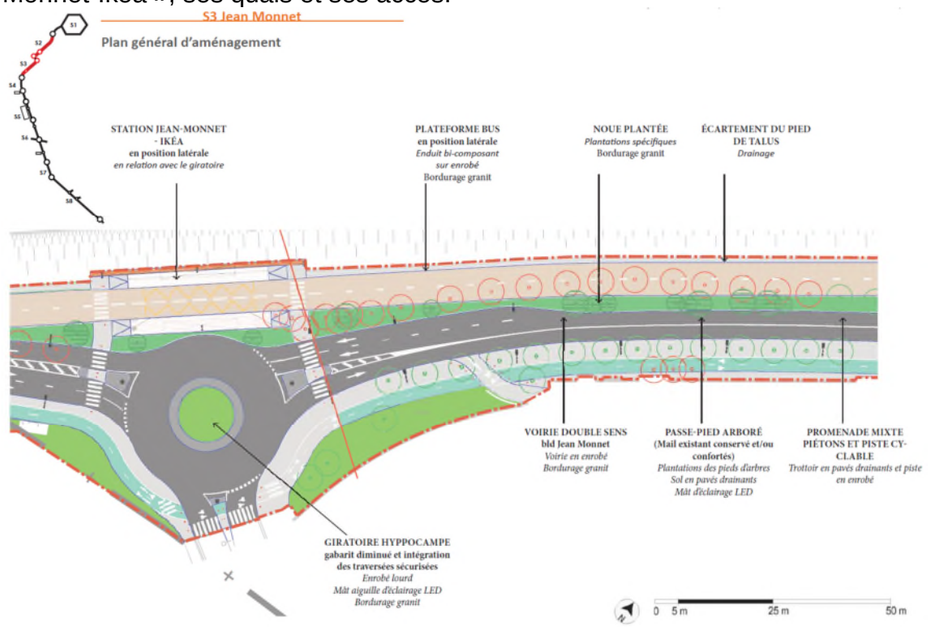
Critères	Variante 1 : Insertion côté talus A4	Variante 2 : réaménagement complet du boulevard
Plan d'aménagement retenu		

Critères	Variante 1 : Insertion côté talus A4	Variante 2 : réaménagement complet du boulevard
	Etat projeté – scénario n°1  *Illustration 93. Principe d'insertion d'Altival sur le boulevard Jean Monnet avec maintien du trottoir sud impact sur le talus de l'A4*	*Etat projeté – scénario n°2*  *Illustration 94. Principe d'insertion d'Altival sur le boulevard Jean Monnet avec reprise du trottoir sud et sans impact sur le talus de l'A4*
1. Emprise	Emprise de 27,56 m jusqu'au talus	Emprise de 26,97 m jusqu'au talus
2. Qualité urbaine actuelle de la section	Section bordée d'alignements d'arbres et d'une promenade plantée	
3. Requalification urbaine	L'impact sur les aménagements existants est minime : le trottoir sud est préservé en l'état, la chaussée est élargie au nord pour ajouter les bandes cyclables. L'intervention sur le talus de l'A4 et la création d'un mur de soutènement le long de l'autoroute A4 en exploitation, d'une hauteur d'entrée en terre de l'ordre de 1 à 2 m selon les tronçons.	Réaménagement de la promenade plantée, Talus de l'A4 conservé
4. Impacts sur le patrimoine végétal existant	Conservation de la promenade plantée.	Les deux alignements d'arbres existants sont impactés.
5. Potentialité de plantation	Noue paysagère d'1 m de large séparant la piste cyclable du site propre.	Un nouvel alignement peut être reconstitué côté nord.
6. Caractéristiques techniques et performances attendues	Plateforme latérale bidirectionnelle - pistes cyclables de part et d'autre de la voirie - maintien de la promenade existante - pas de stationnement - impact sur le talus de l'A4	Plateforme latérale bidirectionnelle - pistes cyclables de part et d'autre de la voirie - remplacement de la promenade plantée par un trottoir de 3,50 m de large - pas de stationnement - **pas d'impact sur le talus de l'A4**
7. Performances	pas d'intersection, plateforme côté talus, vitesse commerciale garantie	pas d'intersection, plateforme côté talus, vitesse commerciale garantie
8. Continuité des aménagements	Continuité site propre latéral + piste cyclable + promenade	Continuité site propre latéral + piste cyclable
9. Conditions de circulation sur l'axe et ses abords	Facilités d'accès à la bande plantée depuis la promenade plantée	Promenade plantée remplacée par un trottoir de 3,5 m
10. Largeur des circulations piétonnes	Promenade piétonne de 7,61 m	Trottoir : 3,5 m
11. Modes doux : Continuités cyclables	Piste cyclable de part et d'autre de la chaussée (1,5 m dans chaque sens)	
12. Accès PMR	Pentes en travers limitées à 2% maximum, pentes en long inférieures à 4% sur trottoir	
13. Interruption des trottoirs - Gestion des accès riverains	Continuité trottoir	
14. Stationnement / capacité proposée	0 stationnements existants / 0 stationnements projetés	0 stationnements existants / 0 stationnements projetés
15. Importance des travaux	Travaux dans l'emprise, modification du talus Est	Travaux dans l'emprise, espace contraint au niveau des stations

Critères	Variante 1 : Insertion côté talus A4	Variante 2 : réaménagement complet du boulevard
Solution retenue	La variante retenue par ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS est le scénario 1 optimisé, qui conserve les aménagements paysagers et réduit la chaussée au bénéfice des trottoirs et insère la voie cyclable sur le trottoir. Sans impact sur le talus de l'A4. 	

1.6.2.1. AJOUT DE LA STATION « JEAN MONNET- IKEA»

Le DOCP considérait que la réalisation de cette station, en secteur contraint, nécessitait la création d'un mur de soutènement important le long de l'autoroute A4 et au droit des quais. Le schéma de principe a finalement repensé le carrefour giratoire Jean Monnet-hippocampe en le redimensionnant et en sécurisant les traversées afin d'intégrer une station « Jean Monnet-Ikéa », ses quais et ses accès.

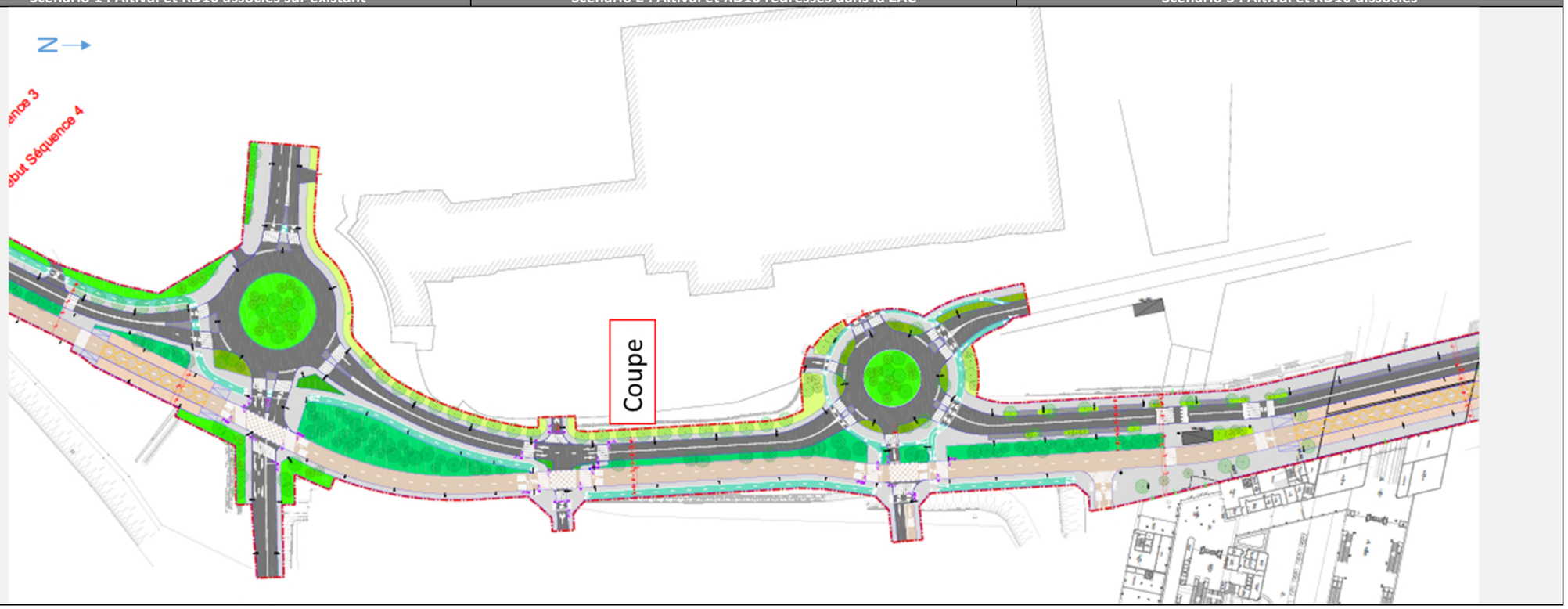


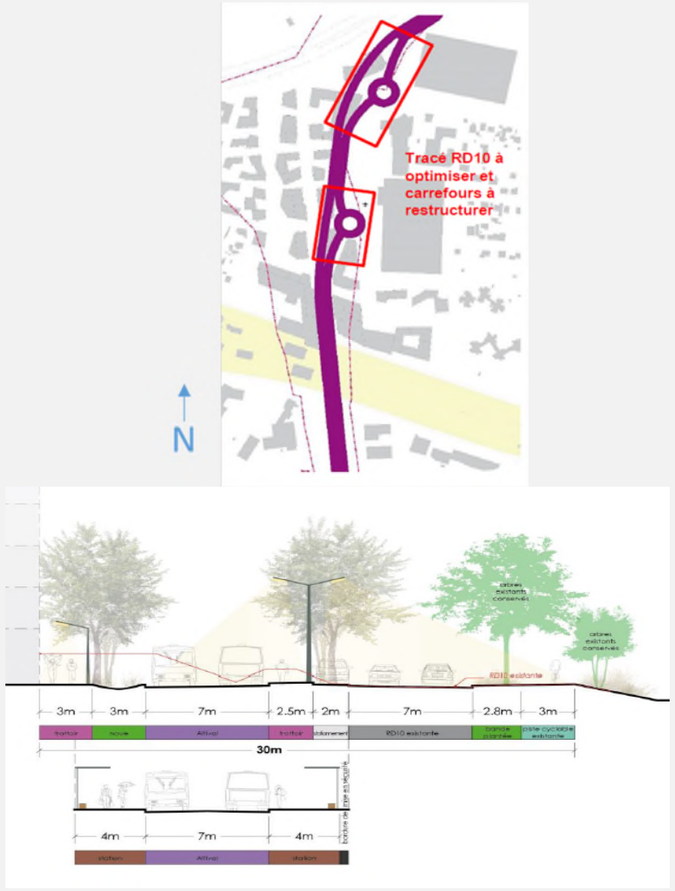
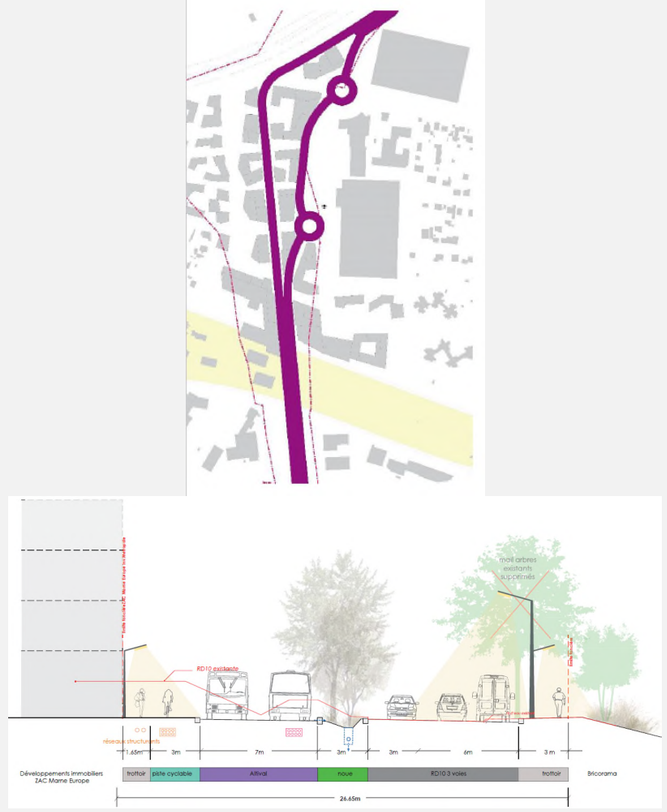
Cette station permet de desservir directement le magasin Ikéa et de conforter une distance interstation régulière tout au long du tracé Altival.

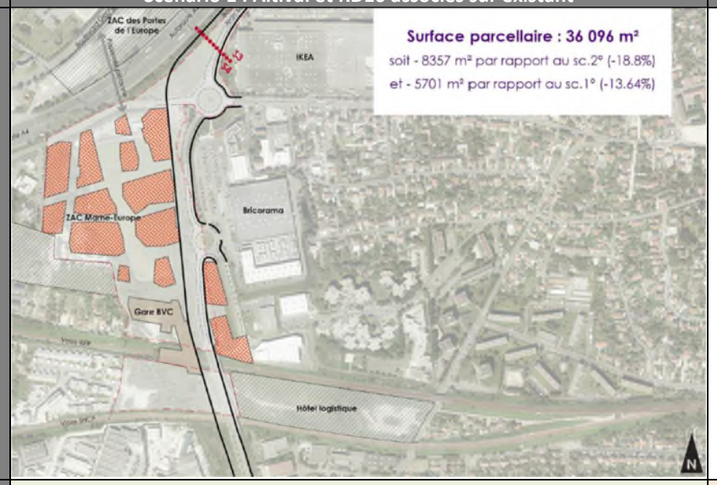
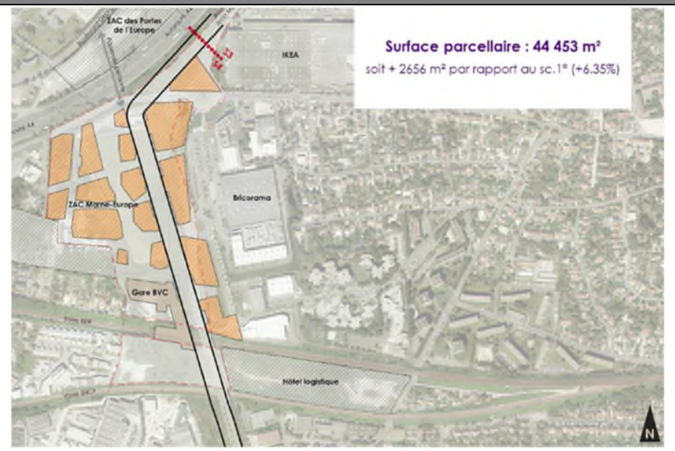
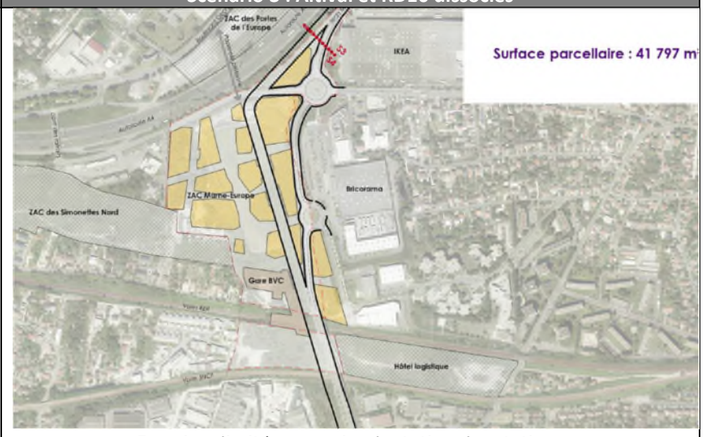
1.6.3. Section 4

1.6.3.1. VARIANTES DE TRACE SECTEUR MARNE-EUROPE

Le projet Marne-Europe est un projet connexe majeur du projet Altival, plusieurs scénarios d'aménagements ont été étudiés afin de proposer une insertion en adéquation avec le projet Marne-Europe.

Critères	Scénario 1 : Altival et RD10 associés sur existant	Scénario 2 : Altival et RD10 redressés dans la ZAC	Scénario 3 : Altival et RD10 dissociés
Plan d'aménagement retenu			

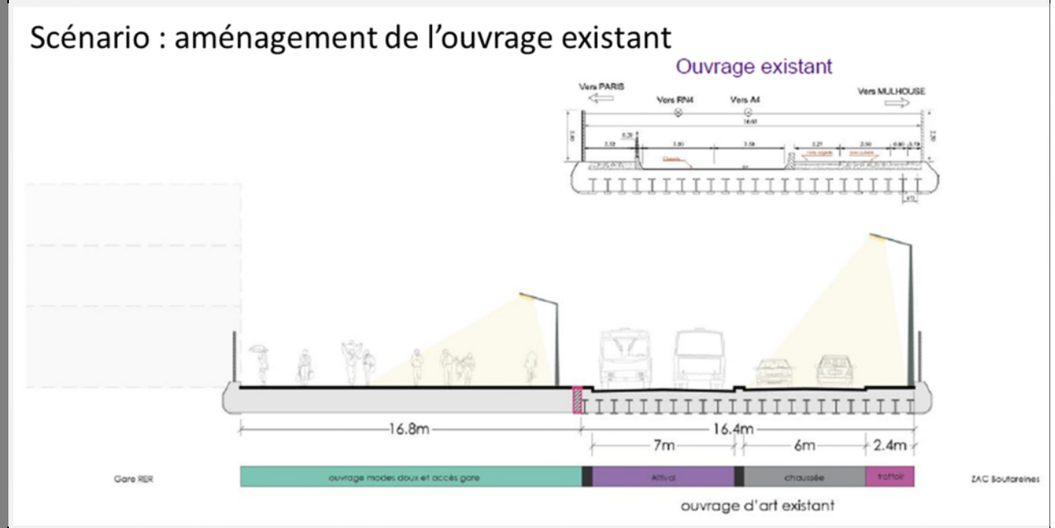
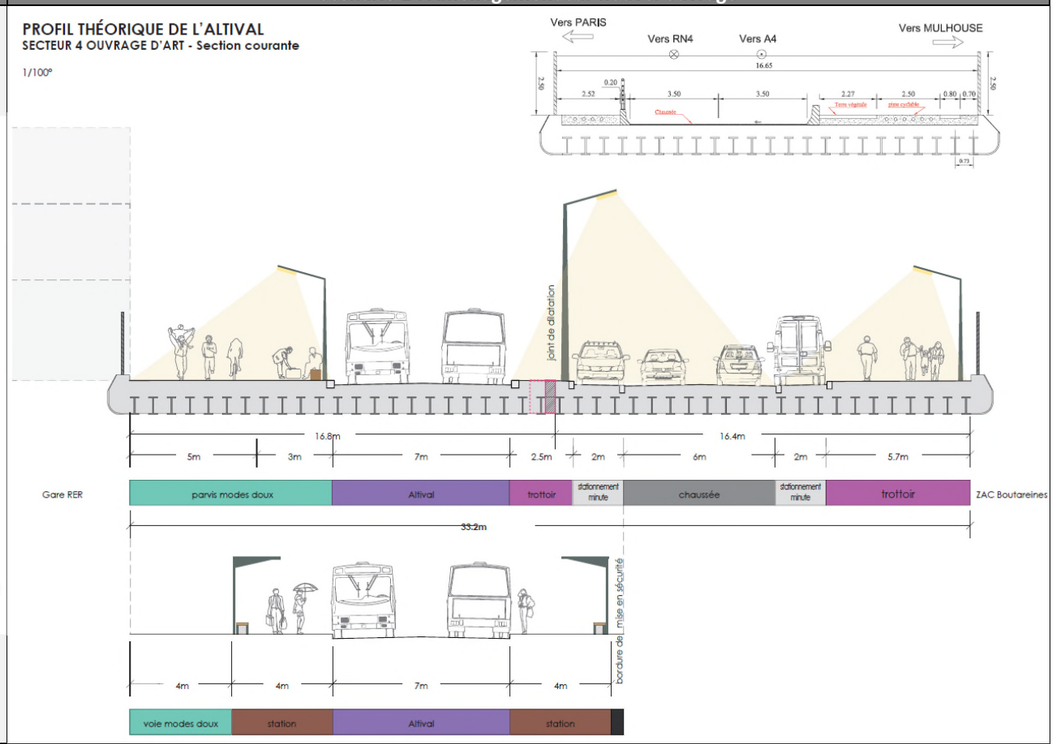
Critères	Scénario 1 : Altival et RD10 associés sur existant	Scénario 2 : Altival et RD10 redressés dans la ZAC	Scénario 3 : Altival et RD10 dissociés
			
1. Emprise	Emprise de 30 m hors stations Occupation de nouvelles emprises limitée en section courante et surlargeurs dans les zones de giratoires	Emprise de 30 m hors stations Libération du foncier Rd10 existant Optimisation des impacts fonciers (foncier disponible)	Emprise de 20 m pour le projet Altival + 15,3 m pour la RD10 Surlargeur des emprises de circulation du fait du doublement des circulations piétons cycles Optimisation des impacts fonciers
2. Qualité urbaine actuelle de la section	Emprise routière bordée d'alignements d'arbres, trottoir et promenade existante côté sud		

Critères	Scénario 1 : Altival et RD10 associés sur existant	Scénario 2 : Altival et RD10 redressés dans la ZAC	Scénario 3 : Altival et RD10 dissociés
3. Requalification urbaine		 Position plus centrale vis-à-vis du futur quartier	 Emprises limitées pour implantation des stations
4. Impacts sur le patrimoine végétal existant	Conservation de la promenade plantée au sud	Bande plantée déplacée au nord	Conservation de la promenade plantée sud sur la RD10
5. Potentialité de plantation	Création d'une noue paysagère	Abords du Jardin Métropolitain	Création d'une noue paysagère et de bandes plantées sur le projet Altival
6. Caractéristiques techniques et performances attendues	- Plateforme axiale bidirectionnelle - maintien de la piste cyclable côté sud - maintien du trottoir côté voirie, création d'un trottoir au nord du site propre - maintien de la bande de stationnements	- Plateforme axiale bidirectionnelle - déplacement de la piste cyclable côté sud - maintien du trottoir côté voirie, création d'un trottoir côté sud - doublement de la bande de stationnement - réduction largeur de voirie à 6m	- Maintien de la RD10 identique à l'actuelle - création d'une voie mode doux au nord - création d'un trottoir le long d'Altival - maintien de la bande de stationnement et voie cyclable le long de la RD10
7. Performances	2 intersections de la plateforme : principe avcté entre les partenaires	Intersection de la plateforme + site propre non protégé + fonctionnement du quartier (ramassage des ordures, livraisons,…)	sans optimisation : risque de shunt des véhicules pour accéder à la ZAC avec optimisation : position accolée à la RD10 sauf aux intersection pour la prise en compte des 15m de recul, 2 intersection uniquement : principe acté entre les partenaires
8. Continuité des aménagements	Elargissement de la voirie	Redressement de la voirie	Création d'un site propre à part
9. Conditions de circulation sur l'axe et ses abords	Une des particularités de ce secteur est qu'il nécessite un haut niveau de service, non seulement aux heures de pointes hebdomadaires, mais également aux heures de pointes du week-end (accès aux commerces).		
10. Largeur des circulations piétonnes	Trottoirs : 3m + 2 m	Trottoir : 2,5 m + 2,5 m Voie modes doux au nord	Trottoir avec bandes plantées de 5 m le long du projet Altival et voie modes doux au nord Maintien de l'existant sur la RD10
11. Modes doux : Continuités cyclables	Maintien Piste de 3 m au sud	Création d'une voie modes doux de 3m	Maintien piste de 3 m au sud + création d'une voie modes doux côté nord du projet Altival
12. Accès PMR	Pentes en travers limitées à 2% maximum, pentes en long inférieures à 4% sur trottoir		
13. Interruption des trottoirs - Gestion des accès riverains	Continuité trottoir de part et d'autre du projet	Desserte optimale de la ZAC Marne Europe (multiplicité des accès possibles) Continuité trottoir de part et d'autre du projet	Accès aux ilots ZAC par voiries latérales – aucune exploitation depuis Altival Continuité trottoir de part et d'autre du projet
14. Stationnement / capacité proposée	0 stationnements existants / 40 stationnements projetés	0 stationnements existants / 40 stationnements projetés	0 stationnements existants / 40 stationnements projetés
15. Importance des travaux	Accotement RD10 non préparé Pas d'impact sur RD10	Plateforme support réalisée par l'aménageur Pas de réutilisation de l'aménagement RD10 – Déclassement et valorisation du foncier	Séparation des deux faisceaux Réutilisation de la RD10
Solution retenue			Variante retenue et optimisée dans le cadre du schéma de principe. En effet ce scénario avait l'avantage indéniable de ne pas impacter la RD10. Les deux giratoires existants seront optimisés. Plusieurs configurations ont été testées pour ces deux carrefours : carrefour à feux, « giratoire carré à feux », systèmes alternatifs pour la desserte des

Critères	Scénario 1 : Altival et RD10 associés sur existant	Scénario 2 : Altival et RD10 redressés dans la ZAC	Scénario 3 : Altival et RD10 dissociés
			grands commerces pour alléger le trafic sur ces carrefours. Aucune de ces configurations ne s'est avérée satisfaisante, soit pour des raisons d'emprise au sol, soit pour des raisons de capacité d'échange, soit pour les deux raisons. Des études d'optimisation pourront être menées en phases ultérieures afin de garantir le meilleur niveau de service.

1.6.3.2. OUVRAGES D'ART

Deux variantes ont été étudiées pour l'insertion d'Altival sur l'ouvrage d'art au-dessus des voies du RER E à Villiers-sur-Marne.

Critères	Scénario 1 : Aménagement sur l'ouvrage existant et création d'un nouvel ouvrage	Scénario 2 : Aménagement sur nouvel ouvrage
		
1. Emprise	Emprises de 33,2 m	Emprises de 33,2 m
2. Qualité urbaine actuelle de la section	–	
3. Requalification urbaine	large trottoir de type parvis devant les gares BVC	Large trottoir devant les gares BVC (8 m)
4. Impacts sur le patrimoine végétal existant	–	
5. Potentialité de plantation	–	–
6. Caractéristiques techniques et performances attendues	Elargissement de l'ouvrage existant de 16,8m côté ouest de type passerelle dédiée aux modes actifs Plateforme latérale bidirectionnelle Suppression des pistes cyclables existantes Report des modes doux sur les emprises élargies de l'ouvrage côté parvis	Création d'un nouvel ouvrage juxtaposé à l'ouvrage existant côté ouest Plateforme latérale bidirectionnelle sur nouvel ouvrage, au plus près des parvis des nouvelles gares Suppression des pistes cyclables existantes Report des modes doux sur les emprises élargies de l'ouvrage
7. Performances	difficulté d'implantation d'une station contraignant l'usage sur un pôle de déplacements majeur sur ouvrage : pas d'intersection	sur ouvrage : pas d'intersection vitesse commerciale garantie, implantation d'une station en alignement droit au plus près des gares
8. Continuité des aménagements	Rupture de la piste cyclable au profit d'une voie modes doux	Rupture de la piste cyclable au profit d'une voie modes doux
9. Conditions de circulation sur l'axe et ses abords	Girations contraintes côté Marne-Europe Insertion de la station contrainte sur l'alignement droit de l'Ouvrage existanr	Linéarité de l'axe bus
10. Largeur des circulations piétonnes	Trottoir élargi devant la gare BVC (16 m)	Trottoir large de 8) devant la gare BVC et trottoir de 5 m côté ZAC des Boutareines

Critères	Scénario 1 : Aménagement sur l'ouvrage existant et création d'un nouvel ouvrage	Scénario 2 : Aménagement sur nouvel ouvrage
11. Modes doux : Continuités cyclables	Suppression des pistes cyclables existantes	Suppression des pistes cyclables existantes
12. Accès PMR	Pentes en travers limitées à 2% maximum, pentes en long inférieures à 4% sur trottoir	
13. Interruption des trottoirs - Gestion des accès riverains	–	
14. Stationnement / capacité proposée	Pas de stationnement	Stationnements minutes possibles des deux côtés
15. Importance des travaux	Elargissement de l'ouvrage d'art Création d'un nouvel OA type passerelle	Création d'un OA pour les cheminements piétons / vélos et pompiers et plateforme bus
Solution retenue		La création d'un ouvrage d'art juxtaposé à l'existant a été la variante privilégiée. Cette solution présente des avantages en termes de fonctionnalités bus, de l'accès direct aux gares BVC depuis le bus et des accès piétons directs depuis la station Altival et d'offre de stationnements ainsi que de fonctionnement de la RD10.

1.6.4. Section 5

L'analyse du contexte aux abords du SMR, présente des contraintes pour l'insertion en particulier de nivellement et d'accès au SMR du projet Altival, est la suivante :

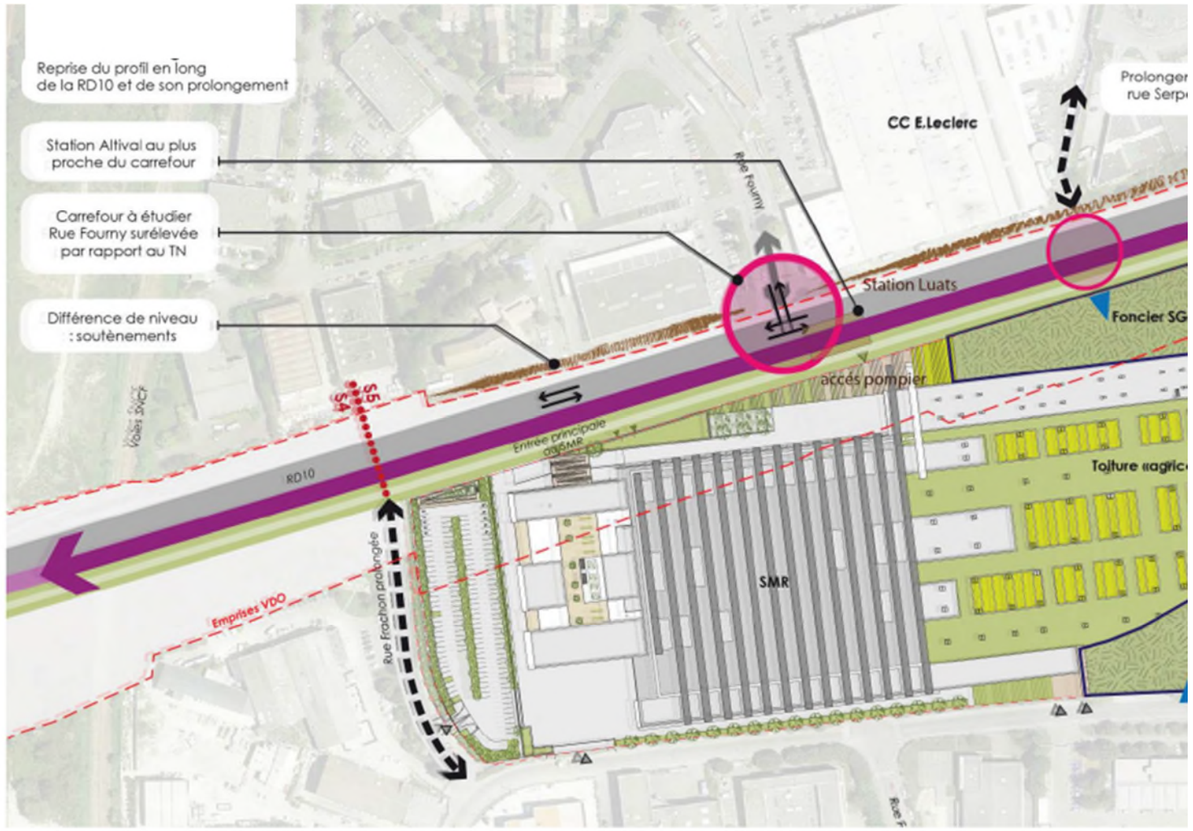
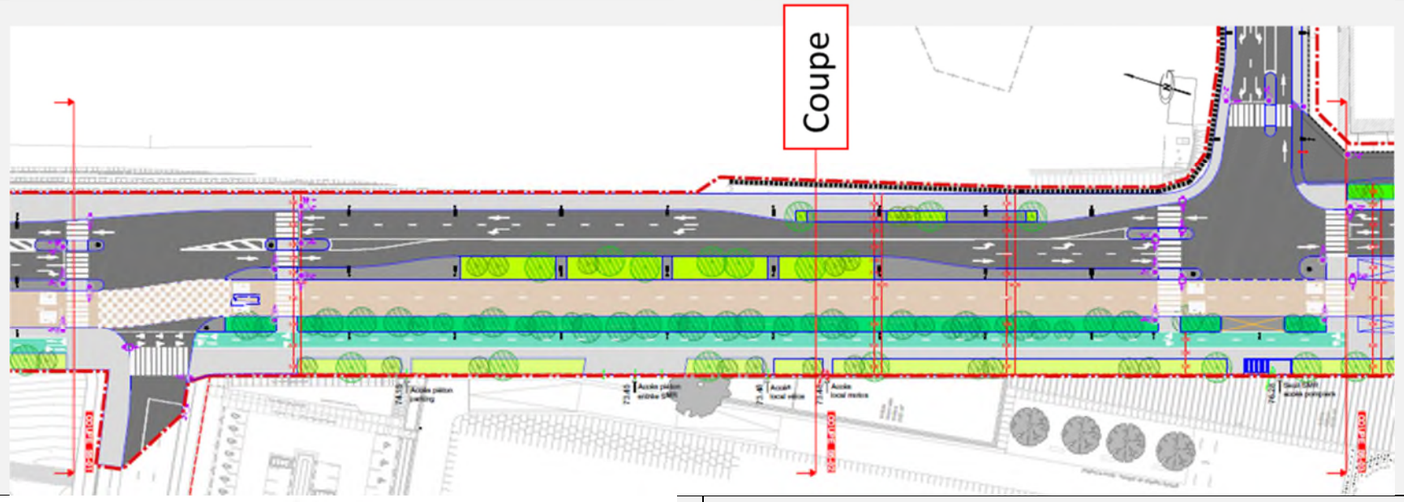
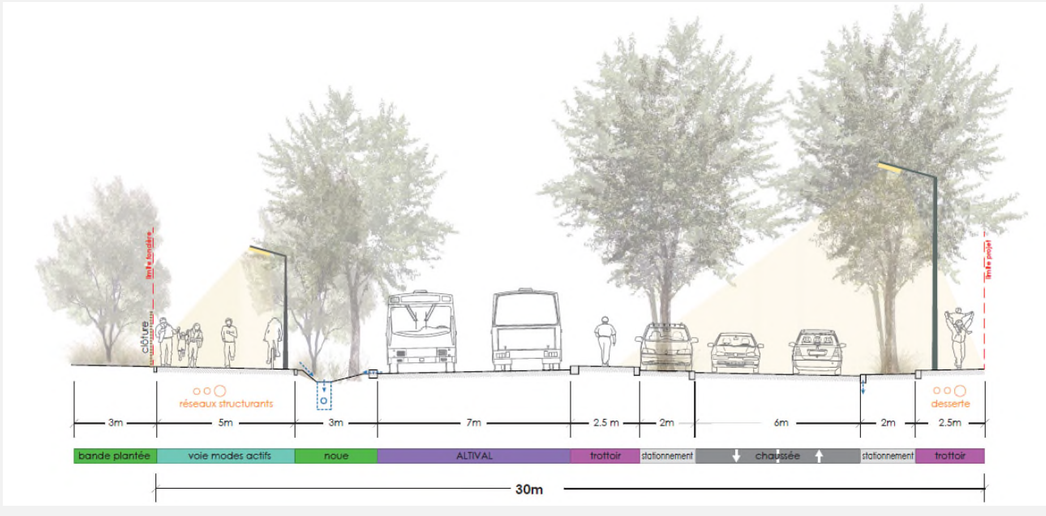


Figure 2 : Schéma du contexte urbain lié à la réalisation d'Altival - Secteur 5 (source : Etudes préliminaires Altival, CD94, avril 2018)Compte tenu de ces contraintes, deux variantes ont été étudiées (elles sont présentées ci-après):

Compte tenu de ces contraintes, deux variantes ont été étudiées (elles sont présentées ci-après):

- L'insertion axiale du site propre (issue du DOCP et optimisée) ;
- L'insertion latérale ouest du site propre.

Critères	Scénario DOCP axial optimisé	Scénario variante latéral ouest
Plan d'aménagement retenu		
		
1. Emprise	Emprises de 35 m	Emprises de 30 m
2. Qualité urbaine actuelle de la section	Friches de l'ex VDO	

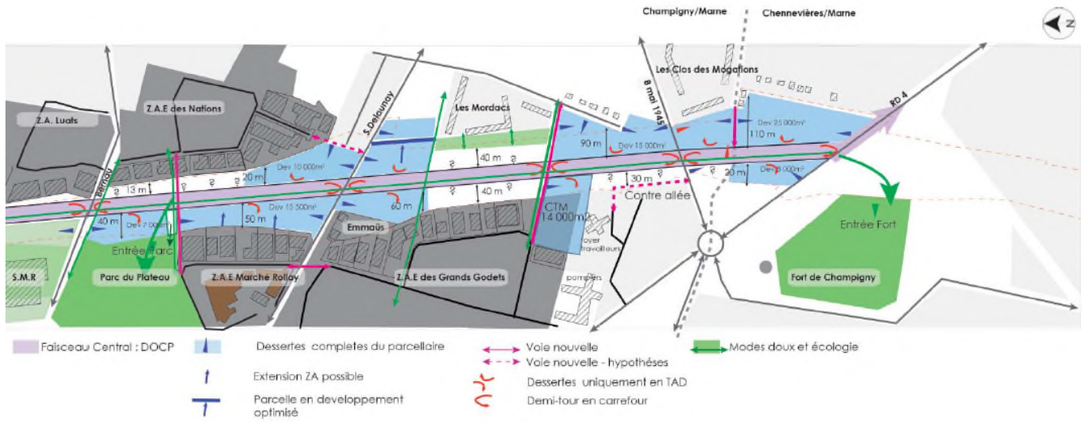
Critères	Scénario DOCP axial optimisé	Scénario variante latéral ouest
3. Requalification urbaine	réaménagement de la RD10 existante Mutation possible de la zone d'activité côté Centre commercial Leclerc Aménagement du SMR et interface prise en compte	
4. Impacts sur le patrimoine végétal existant	Sur la section comprise entre la rue Fourny et la rue Bernaü : impacts sur la végétation de friche VDO existante, mise en place de mesures de compensation : réaménagement de la continuité écologique existante –	
5. Potentialité de plantation	Emprise limitée pour organiser la continuité (création de bande plantée/noues paysagères continue)	Meilleure continuité écologique avec le parc au niveau des carrefours
6. Caractéristiques techniques et performances attendues	Plateforme axiale bidirectionnelle Création d'une voie modes doux de 5 m	Plateforme latérale bidirectionnelle à l'ouest, côté SMR Création d'une voie modes actifs de 5 m
7. Performances	Intersection des sorties en tourne-à-gauche de la rue Pierre Clerc, de la rue Fourny et de l'éventuel nouvel accès depuis l'emprise urbanisable devant le SMR et le prolongement de la rue Serpente et intersection à la rue Bernaü	Intersection des sorties en tourne-à-gauche de la rue Pierre Clerc et de l'éventuel nouvel accès depuis l'emprise urbanisable devant le SMR et intersection à la rue Bernaü. Pas d'intersection par la rue Fourny ni l'éventuel prolongement de la rue Serpente.
8. Continuité des aménagements	Basculement de latéral Est sur l'OA à axial	Continuité de l'itinéraire avec la section nord (quels que soient les scénarios)
9. Conditions de circulation sur l'axe et ses abords	Pas de carrefours intermédiaires induits par les projets urbains si carrefours en T Pas de tourne à gauche possible sur carrefours secondaires	Pas d'interférence avec la circulation générale au droit du SMR Circulation générale non impactée par les bus sur le carrefour Fourny (E/S bus)
10. Largeur des circulations piétonnes	un trottoir de 2,5 m de largeur côté ZA des Luats	deux trottoirs : un trottoir de 2,5 m côté ZA des Luats et un second de le long du site propre de 2,5 m voie modes actifs côté SMR (5m de large)
11. Modes doux : Continuités cyclables	Création d'une voie modes actifs (5m), continuité avec les sections précédentes	
12. Accès PMR	Relief contraignant entre les stations Parc du Plateau et les Luats, pentes non PMR	
13. Interruption des trottoirs - Gestion des accès riverains	Continuité des trottoirs	Continuité des trottoirs, bande piétonne supplémentaire le long du site propre
14. Stationnement / capacité proposée	Création de bandes de stationnement (10 places) le long de la nouvelle chaussée	
15. Importance des travaux	réaménagement de la RD10	Réaménagement de la RD10 et mesures conservatoires : Tranchée commune sous voie verte
Solution retenue		La variante retenue au schéma de principe est la solution latérale ouest, côté SMR. Celle dernière présente l'avantage d'assurer une bonne fonctionnalité bus et d'une meilleure insertion de la continuité écologique. Cette variante a été optimisée dans le cadre du schéma de principe afin d'assurer une cohérence de nivellement avec le SMR (RD10 renivelée).

1.6.5. Section 6/7

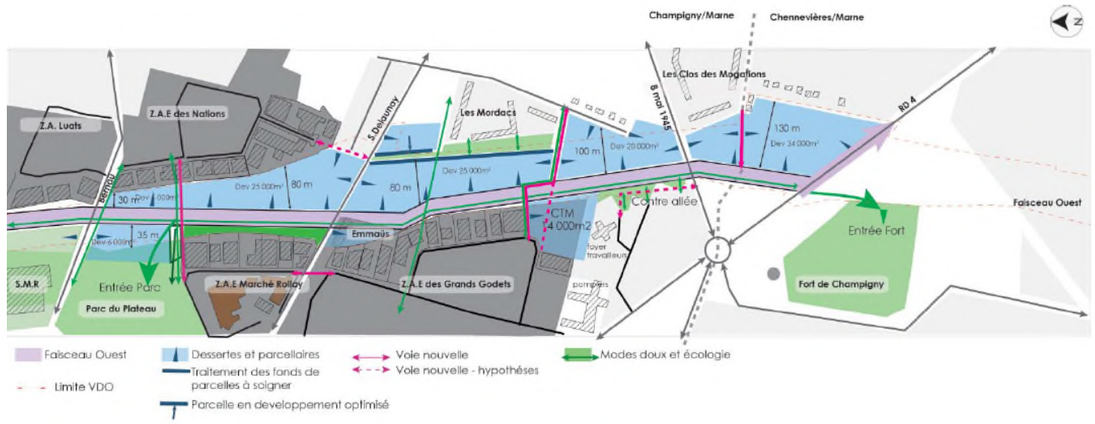
1.6.5.1. VARIANTES D'INSERTION SUR L'EX-VDO

Concernant l'insertion du projet Altival sur les emprises de l'ex-VDO, 3 variantes ont été étudiées :

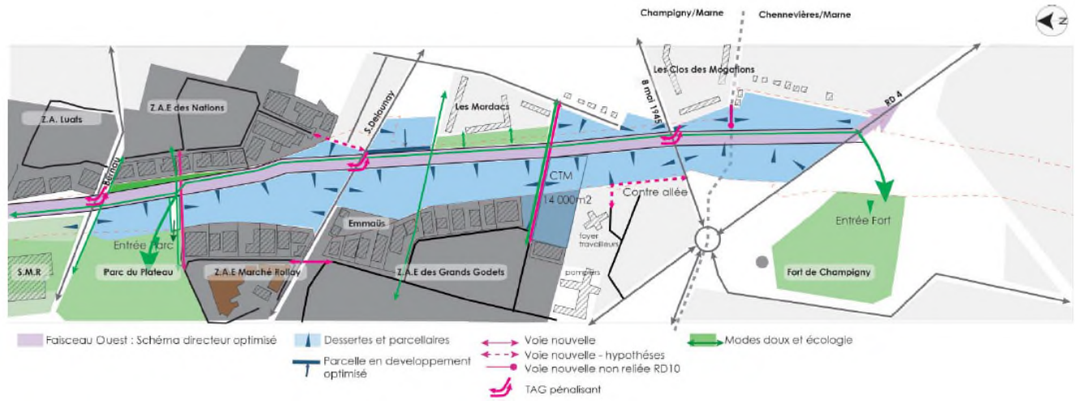
- L'insertion axiale

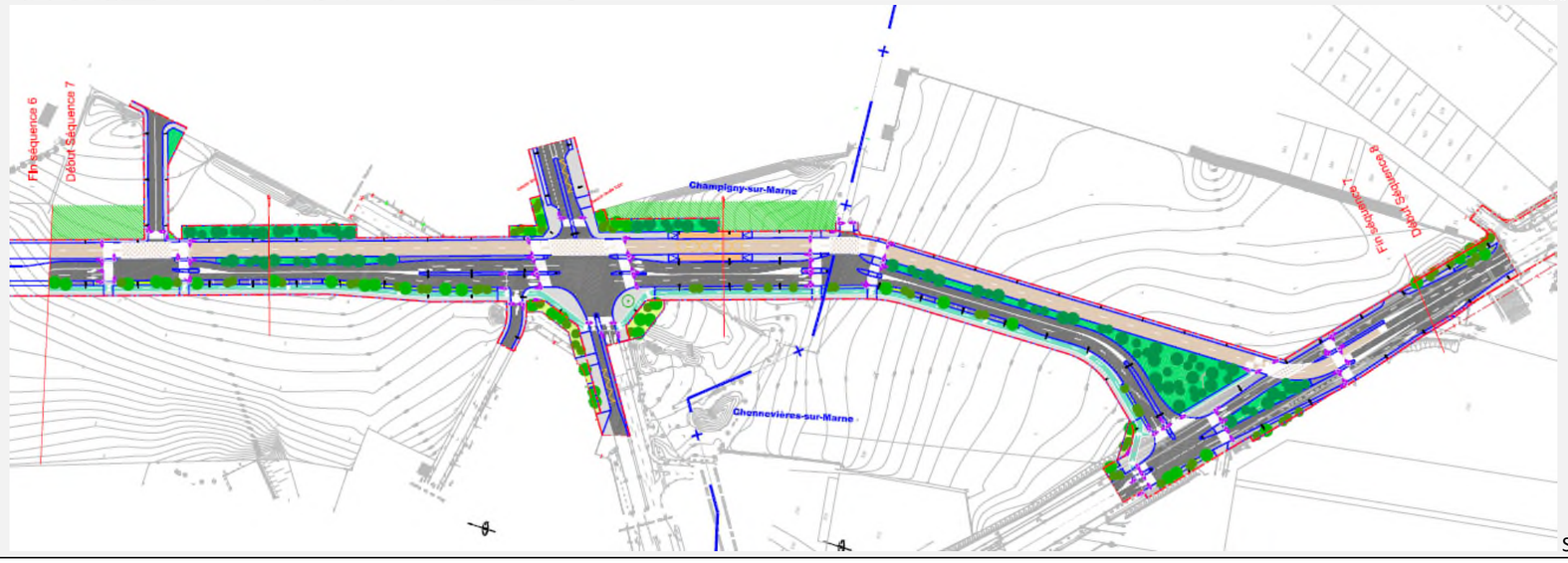


- L'insertion latérale Ouest / fuseau Ouest



L'insertion latérale Est / fuseau Est



Critères	Scénario insertion axiale	Scénario insertion latérale ouest	Scénario insertion latérale est
Plan d'aménagement retenu	S6  S7		

Critères	Scénario insertion axiale	Scénario insertion latérale ouest	Scénario insertion latérale est
1. Emprise	Tènements peu profonds de part et d'autre du site propre, urbanisation limitée.	Laisse de larges tènements à aménager à l'est	Laisse de larges tènements à aménager à l'ouest
2. Qualité urbaine actuelle de la section	Friches de l'ex VDO		
3. Requalification urbaine	Découpe le territoire en deux	Le scénario permet de mettre à distance la nouvelle infrastructure avec les résidences de logements situées à l'est de l'ex-VDO, mais il a pour inconvénient de couper en deux les emprises réservées au niveau de la ZAE des Grands Godets pour la construction du CTM de Champigny.	Ce scénario laisse le boulevard implanté au centre d'Altival (entre la promenade et le site propre), desservant ainsi les tènements généreux à aménager à l'ouest. Ce faisceau a pour inconvénient de rapprocher la nouvelle infrastructure des résidences de logements situées à l'est de l'ex-VDO. Il a donc été décidé pour ce scénario d'écarter Altival de la Cité des Mordacs et de la Résidence du Plateau de 15 m.
4. Impacts sur le patrimoine végétal existant	Impacts sur la végétation de la friche existante, mise en place de mesures de compensation : réaménagement de la continuité écologique existante		

Critères	Scénario insertion axiale	Scénario insertion latérale ouest	Scénario insertion latérale est
5. Potentialité de plantation	Aménagement d'une bande plantée	Aménagement d'une bande plantée	Aménagement d'une bande plantée Le délaissé permis par l'implantation du site propre accueillera à terme un espace vert linéaire.
6. Caractéristiques techniques et performances attendues	Plateforme axiale bidirectionnelle	Plateforme latérale bidirectionnelle	Plateforme latérale bidirectionnelle
7. Performances	si pas de tourne-à-gauche avec report des tourne-à-gauche sur les carrefours suivants : Pas d'intersection ,vitesse commerciale garantie. Blocage des voies véhicules en cas de situation perturbée (ramassage ordures, incident) développement urbain de part et d'autre par des tènements moins valorisables : nouveaux accès côté voirie et franchissement de la plateforme si pas d'interdiction de tourne-à-gauche difficilement maîtrisables	Pas d'intersection, vitesse commerciale garantie Prise en compte schéma directeur de Champigny-sur-Marne : nouveaux accès sur les arrières des tènements à l'Ouest pour éviter les intersections de plateforme Passage le long du Parc du plateau : pas d'intersection et basculement à l'est au niveau du prolongement possible de la rue du marché Rollay pour limiter l'impact. Intersection Voie Sonia Delaunay avec gestion des mouvements au carrefours pour faciliter le passage latéral de la plateforme et des bus. Maintien plateforme à l'est pour favoriser développement à l'ouest (en particulier projet CTM) puis avenue du 8 mai 1945. Optimisation des insertions est-ouest pour limiter les intersections, garantir l'évolutivité du secteur tout en garantissant la vitesse commerciale et l'exploitabilité du site propre	
8. Continuité des aménagements	Lien peu aisé avec le secteur 5 en insertion latérale	Ce scénario permet de prolonger le profil d'Altival du Secteur 5 : la promenade piétons-cycles à l'ouest le long des arrières des parcellaires existants, le site propre le long de cette promenade, et le boulevard implanté à l'est desservant ainsi les tènements généreux à aménager de ce côté.	Ce scénario permet de prolonger la promenade piétons-cycles à l'ouest, nécessite de basculer le site propre à l'est afin qu'il ne soit pas interrompu par les dessertes des tènements à aménager. Il pourra à terme desservir le parc du Plateau et le Fort de Champigny, et de préserver les emprises réservées au niveau de la Z.A.E des Grands Godets pour la construction du CTM de Champigny
9. Conditions de circulation sur l'axe et ses abords	–	Les mouvements automobiles principaux attendus au niveau des carrefours à créer sont des mouvements provenant le matin du nord vers l'est et le soir de l'est vers le nord (carrefour Delaunay, carrefour 8 mai 1945, carrefour RD4). Avec l'implantation du site propre bus à l'ouest, ces mouvements ne croisaient pas les mouvements des bus dans le site propre, ce qui était plus favorable pour les lignes circulant sur l'axe d'Altival dans la traversée de ces carrefours.	Les mouvements automobiles principaux seront amenés à croiser les mouvements automobiles en tourne-à-gauche, ce qui est moins favorable pour la circulation des bus circulant sur Altival en traversée de ces carrefours. Cependant, un des accès important au site propre bus en direction de la gare BVC se fera par la voie Sonia Delaunay pour les quartiers très peuplés des Mordacs et du Bois l'Abbé. Or, ces mouvements bus seront nettement favorisés avec un site propre implanté à l'est, et l'aménagement d'écluses bus sur la voie Sonia Delaunay.
10. Largeur des circulations piétonnes	Trottoir de 1,5 m		
11. Modes doux : Continuités cyclables	Voie modes doux de 5 m		
12. Accès PMR	Pentes en travers limitées à 2% maximum, pentes en long inférieures à 4% sur trottoir		
13. Interruption des trottoirs - Gestion des accès riverains	–	–	–
14. Stationnement / capacité proposée	Création d'une bande de stationnement de 2 m pour un total de 77 places crées		
15. Importance des travaux	Equivalence des travaux classiques Peu d'interface avec les secteurs urbanisés car création de voirie Peu ou pas de dévoiement réseaux a priori Défrichement à prévoir Risque de dépollution nécessaire		
Solution retenue		**Le scénario choisi au schéma de principe repose sur un mix entre le scénario latéral ouest et le latéral est, afin de desservir au mieux les futurs projets de logements et d'activités environnants, et de permettre la requalification des ZAE existantes (Grands Godets, Luats, Nations, etc) . Au nord du carrefour du Marché Rollay l'insertion sera latérale ouest, au sud elle sera latérale est, avec basculement du site propre sur le carrefour. Cette variante optimisée permet une meilleure continuité écologique avec le Parc Départemental du Plateau.**	

Une modélisation acoustique a été effectuée sur ce scénario afin d'étudier les mesures compensatoires à envisager pour les logements existants qui seraient impactés par les nuisances de la nouvelle infrastructure. Cette modélisation a montré qu'aucun logement ne subirait un impact nécessitant des aménagements particuliers, les niveaux réglementaires n'étant pas dépassés, notamment en laissant une bande de 15 m entre les infrastructures et les résidences.

Ce scénario bien que légèrement plus impactant que les autres pour le quartier des Mordacs, générera des nuisances sonores modérées. Ces nuisances seront cependant nettement supérieures au calme que procurent les friches actuelles pour les riverains (à noter que ces nuisances seront sans communes mesures avec celles prévues à l'origine pour la construction d'une autoroute à cet endroit). Dans ce scénario, il est prévu de construire un muret le long du boulevard urbain afin de limiter les bruits automobiles (le piégeage du bruit est d'autant plus efficace qu'il s'effectue au plus proche des sources d'émission).

Le branchement du projet Altival sur la RD4 a fait l'objet de deux scénarios présentés ci-après :

Insertion non satisfaisante des lignes de bus sur le réseau viaire actuel vis à vis des échanges TC

Insertion optimisée pour créer un véritable lieu d'échanges

Le scénario retenu (celui de droite) envisage un branchement en axial ce qui facilite l'ouverture et le raccordement de la plateforme à la deuxième phase du projet.

1.7. JUSTIFICATION DU RECOURS A L'EXPROPRIATION

L'analyse des variantes présentée dans le dossier d'enquête publique indique que le tracé a été retenu sur des critères :

- d'emprises au sol
- de requalification urbaine
- d'Impacts sur le patrimoine végétal existant
- de faisabilité technique et de performance de l'infrastructure
- de continuité des aménagements
- de conditions de circulation et d'accès sur l'axe et ses abords pour l'ensemble des modes
- d'accès PMR
- de capacité de stationnement proposée
- d'importance des travaux.

La solution retenue jugée optimale au regard de ces différents critères permet de limiter l'impact foncier sur le milieu naturel, sur les propriétés privées et le bâti et permet également de favoriser le développement économique et urbain futur sur le site de la VDO.

1.7.1. Les emprises foncières nécessaires au projet

Ces questions seront traitées ultérieurement de façon réglementaire dans le cadre d'une enquête parcellaire (voir 3.1 L'enquête parcellaire).

En dehors de la reprise des espaces publics déjà constitués par des voiries existantes, le projet se développe sur 357 parcelles pour une superficie estimée, au stade du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique, à 123 944 m².

La superficie de l'ensemble des parcelles impactées est de 427 116 m². En effet, le projet qui constitue pour l'essentiel une infrastructure linéaire vient impacter beaucoup de parcelles de façon partielle. Ainsi, seule une partie de ces parcelles (29 %) sera nécessaires au projet, ce qui nécessitera un découpage parcellaire.

La majorité de ce foncier nécessaire au projet, soit 117 843 m² (95 % de l'emprise du projet) appartient à un acteur public :

- L'Etat est notamment propriétaire de 86 parcelles (18 % du foncier concerné et 30 % de l'emprise du projet), notamment à proximité de l'Autoroute A4 dont le foncier n'a pas été régularisé dans le domaine public de l'Etat, puisque l'autoroute est constituée sur du foncier privé de l'Etat
- EPA Marne est propriétaire de 159 parcelles (44 % du foncier concerné et 53 % de l'emprise du projet) qui constituent l'emprise foncière de ses principaux projets d'aménagement dans le secteur. Il est à noter que l'Etat a transféré les parcelles de la VDO en sa possession à EPA Marne par arrêté ministériel du 25 avril 2017. Ce foncier est essentiellement présent dans la VDO sur les secteurs 6 (Champigny) et 7 (Chennevières). Les parcelles bâties impactées par le projet sont des propriétés d'EPA Marne mais la grande majorité des parcelles sont non bâties et pour la plupart non exploitées par le propriétaire (friche, occupation illégale dans les jardins potagers…).
- Les communes et le Département du Val de Marne sont propriétaires de 43 parcelles (7 % du foncier concerné et 6 % de l'emprise du projet)
- La SNCF Réseau et la Société du Grand Paris en tant que grands opérateurs sont propriétaires de 16 parcelles (15 % du foncier concerné et 6 % de l'emprise du projet) autour de leurs infrastructures existantes (réseau ferroviaire) ou future (Gare de la ligne 15 du métro).

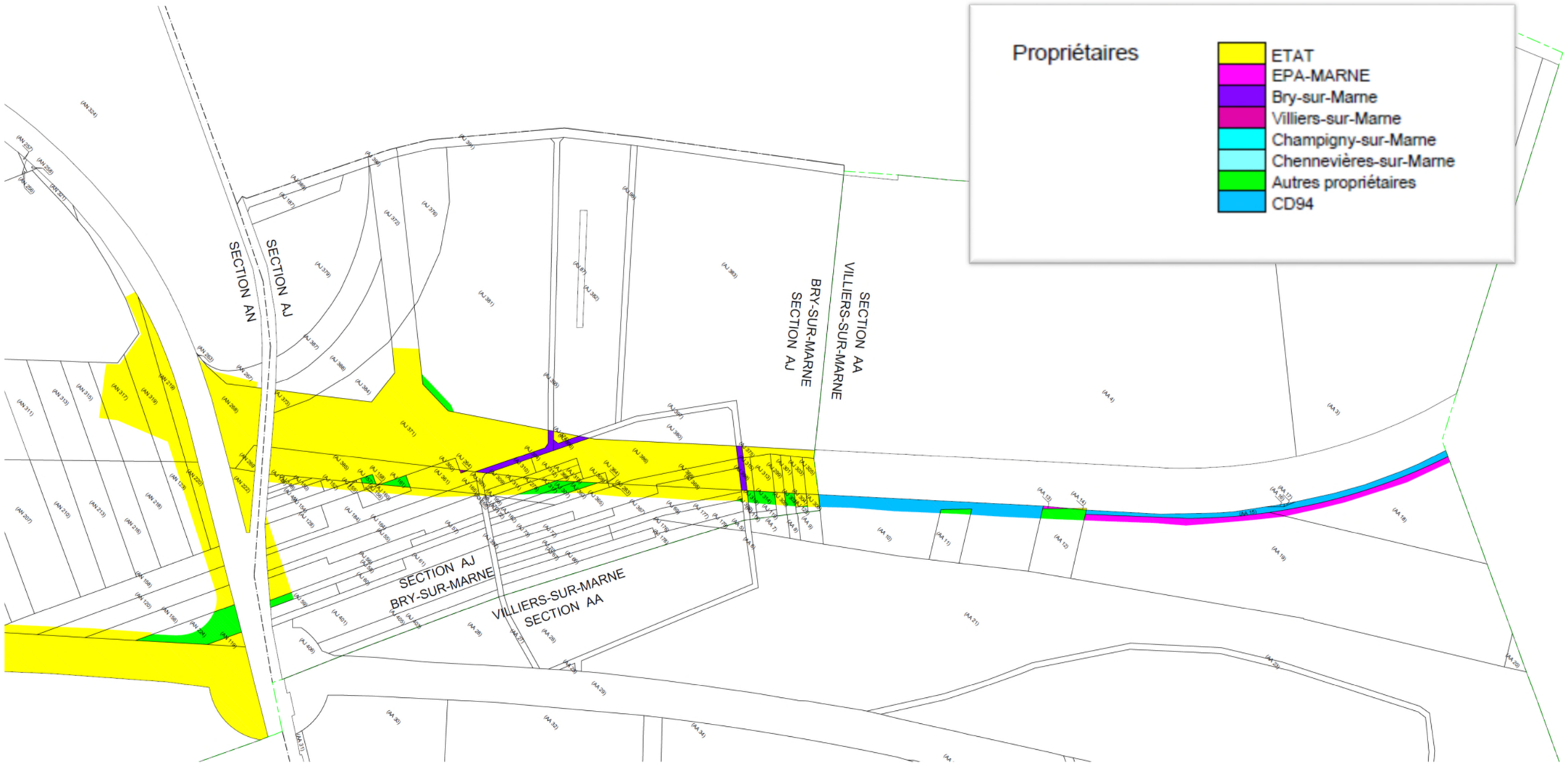
Le foncier privé représente 53 parcelles, soit 17 % du foncier concerné et seulement 5 % de l'emprise impactée par le projet. Ce foncier est essentiellement présent dans la VDO sur les secteurs 6 (Champigny) et 7 (Chennevières). Ces parcelles sont également non bâties et pour la plupart non exploitées par le propriétaire (friche, occupation illégale dans les jardins potagers…).

La répartition du foncier mobilisé par typologie est la suivante :

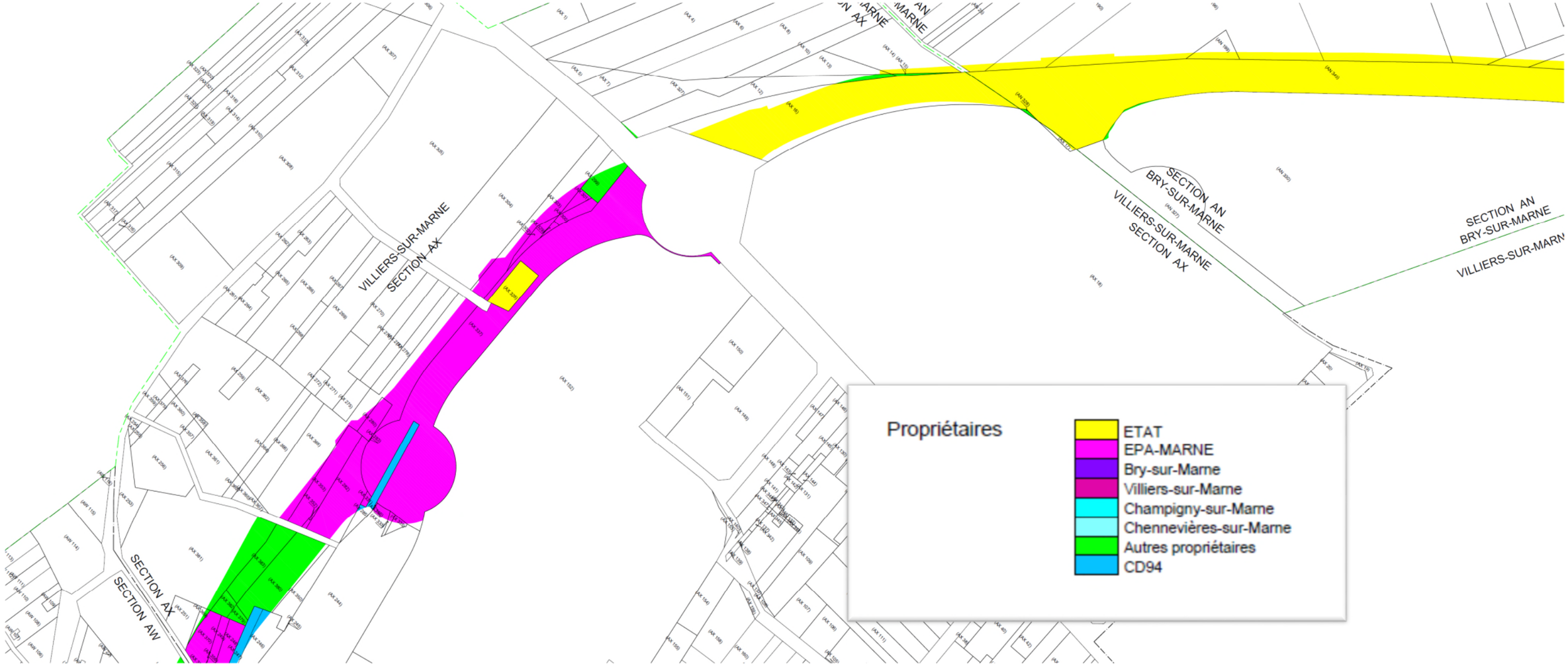
		Nombre de parcelles impactées	surface des parcelles impactées (m²)	surface de l'emprise du projet (m²)	Ratio d'impact sur les parcelles
Propriétaires publics	Etat	86	77 428	37 153	48%
	Département	23	18 296	3 933	21%
	Communes	20	9 682	2 933	30%
	EPA Marne	159	188 023	66 215	35%
	Grands opérateurs	16	63 182	7 609	12%
	Sous-total public	304	**356 611**	**117 843**	**33%**
Propriétaires privés	Particuliers	42	14 348	5 343	37%
	Entreprises / Associations	11	56 157	758	1%
	Sous-total privé	53	**70 505**	**6 101**	**9%**
TOTAL		**357**	**427 116**	**123 944**	**29%**

La répartition des parcelles par typologie de propriétaires est présentée sur la carte suivante (Les secteurs faisant dores et déjà partie du domaine public ne sont pas identifiés) :

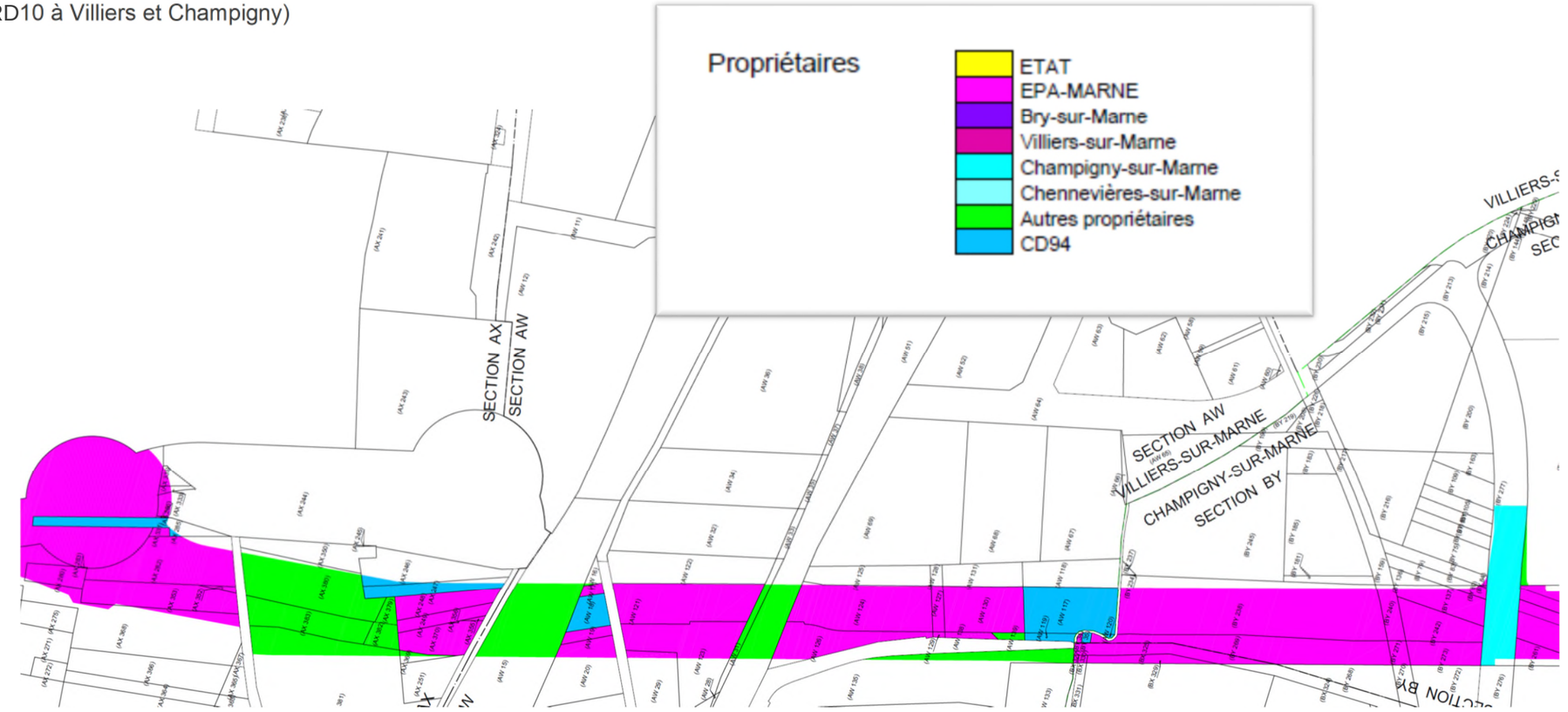
Section 2 (Boulevard Méliès et boulevard Pasteur le long de l'autoroute A4 à Villiers et Bry)



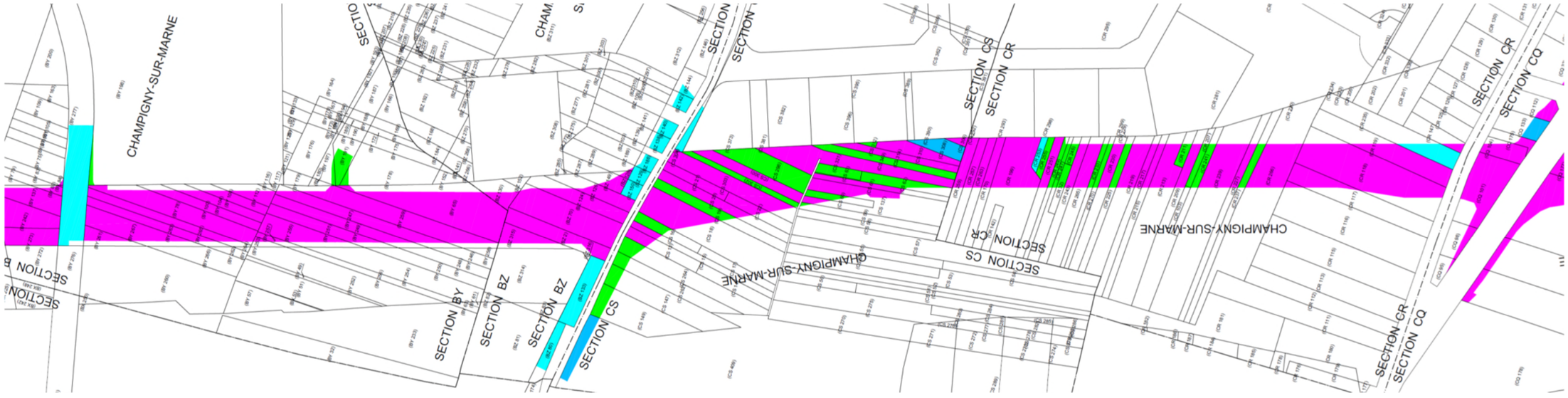
Sections 3 et 4 (Boulevard Jean Monnet et RD10 à Villiers)



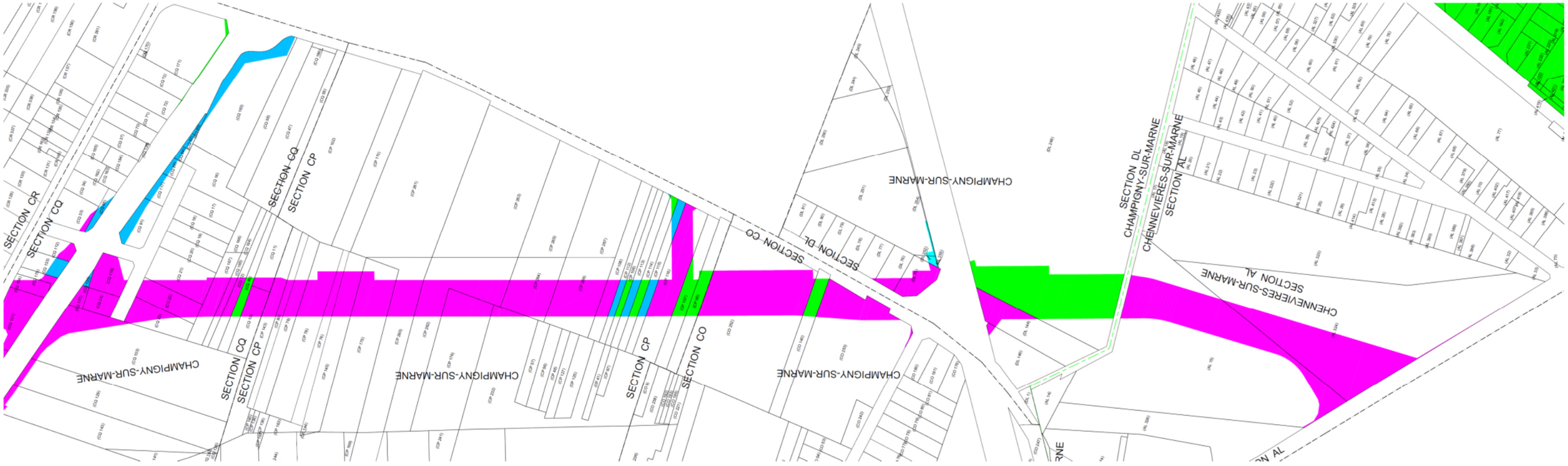
Sections 4 et 5 (RD10 à Villiers et Champigny)

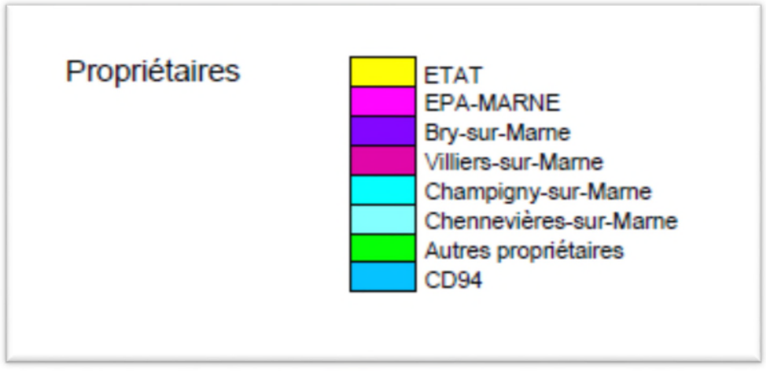


Sections 5 et 6 (RD10 et VDO à Champigny)



Sections 6 et 7 (VDO à Champigny et Chennevières)





1.7.2. Le Traitement du foncier maîtrisé par la puissance publique

Le 3 mai 2018, un Contrat d'intérêt National (CIN) a été signé entre l'Etat, les collectivités, les partenaires associés et l'EPAMARNE en vue de définir une vision d'ensemble partagée de l'aménagement des emprises de l'ex-voie de Desserte Orientale (VDO) de Villiers-sur-Marne à Sucy-en-Brie.

Ces emprises foncières constituent en effet une opportunité majeure dans le Val de Marne pour le développement de programmes de logement, d'espaces verts, d'équipement et de développement économique dans le cadre d'opérations d'aménagement à définir avec les collectivités locales concernées.

Les études convergent pour faire émerger une programmation mixte (logements et activité économique) mais ce foncier est également le support nécessaire à la réalisation de l'infrastructure de transport Altival et de la voirie associée (prolongation de la RD10) sous maîtrise d'ouvrage du Département.

En 2017, l'EPAMARNE a acquis auprès de l'Etat 44 ha correspondant aux réserves foncières constituées depuis de nombreuses années en vue de la réalisation de l'équipement autoroutier et de ses voiries de connexion.

En accord avec les services de l'Etat, EPA Marne s'est engagé à céder à l'euro symbolique au Département du Val-de-Marne l'ensemble des terrains à sa disposition y compris les emprises dont il est déjà propriétaire sur Villiers-sur-Marne, nécessaires à la réalisation de l'emprise de la plateforme de l'infrastructure Altival ainsi que du passage du boulevard urbain associé (RD10 prolongée). Un relevé précis des emprises sera figé à l'issue de l'AVP et des enquêtes parcellaires en collaboration entre EPA Marne et le Département du Val-de-Marne, dans le souci d'une insertion au plus juste et en explorant toutes les formes de mutualisation possible.

Compte-tenu de cet accord, le coût de ce foncier n'a pas été intégré au coût de l'opération et n'a pas fait l'objet d'une estimation auprès des services des domaines de l'Etat.

1.7.3. Le recours aux expropriations

La solution technique présentée dans le dossier d'enquête publique est jugée optimale au regard de ces différents critères présentés ci-avant mais elle implique toutefois des expropriations sur les parcelles privées. Il est rappelé que le foncier concerné représente 53 parcelles non bâties, soit 6 101 m².

Une recherche d'acquisition à l'amiable sera engagée avec les propriétaires privés après déclaration d'utilité publique de celui-ci.

Le Code civil prévoit (article 545) que "*nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité*".

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique cherche ainsi à démontrer que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social que le projet Altival comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente, et qu'il relève bien de l'utilité publique.

L'indemnisation des propriétaires concernés sera définie dans le cadre de l'étude parcellaire (voir 3.1 L'enquête parcellaire).

La procédure d'expropriation se décompose en deux phases :

1- la phase administrative dont la finalité est la déclaration d'utilité publique du projet prononcé par arrêté préfectoral (enquête d'utilité publique) et la détermination des parcelles à exproprier définies par un arrêté préfectoral de cessibilité (enquête parcellaire) ;

2- la phase judiciaire, qui correspond à la procédure de transfert de propriété des biens et d'indemnisation des propriétaires. Cette procédure est instruite par le juge de l'expropriation dès la transmission du dossier administratif finalisé par le préfet au juge de l'expropriation.

1.8. POSITIONNEMENT TEMPOREL DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS D'ELABORATION DU PROJET

- 2015 : Validation par le Conseil d'administration du STIF du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ;
- Mai-juin 2016 : Concertation publique ;
- 2017-2018 : Etudes préliminaires ;
- Fin 2018 : Enquête publique préalable à la DUP et à la MECDU ;
- 2019 : Etudes d'avant-projet ;
- 2019 : Dépôt du dossier d'autorisation environnementale
- Fin 2019-2020 : Etudes PRO
- Fin 2019 : Enquête publique Autorisation environnementale et parcellaire
- 2019-2021 : Acquisitions foncières et expropriation
- 2021 : Sélection des entreprises de travaux ;
- Fin 2021-2024 : Réalisation des travaux ;
- **2024** : Horizon de livraison du projet.

2. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

2.1. FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1. Contenu du dossier d'enquête publique unique

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par le Code de l'environnement.

Selon l'article R.123-8 du Code de l'environnement, « le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme ».

Dès lors, le dossier d'enquête publique unique dans le cadre du projet Altival contiendra les pièces requises pour un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

2.1.1.1. CONTENU AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Selon l'article R.123-8 du Code de l'environnement, le dossier soumis à enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins :

- Une note de présentation non technique,
- L'étude d'impact et son résumé non technique, l'évaluation environnementale et son résumé non technique et le cas échéant, la décision d'examen au cas par cas de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement,
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme,
- Lorsque rendus obligatoires par un texte préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet, plan ou programme,
- Le bilan de la procédure de débat public,
- La mention des autorisations nécessaires pour le réaliser le projet, plan ou programme.

2.1.1.2. CONTENU DE LA DECLARATION DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DANS LE CADRE D'UNE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Le dossier doit être composé des pièces suivantes selon les articles R.112-4 à R.112-7 du Code de l'expropriation :

1) Une notice explicative,
2) Le plan de situation,
3) Le plan général des travaux,
4) Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
5) L'appréciation sommaire des dépenses.

Dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il s'agit d'une enquête publique unique, portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU, ouverte et organisée par le préfet (article L. 153-55 du Code de l'urbanisme).

Dans le dossier d'enquête publique, un sous-dossier porte plus particulièrement sur la mise en compatibilité du PLU. Il est constitué du rapport de présentation modifié ou complété et intégrant, le cas échéant, les éléments prescrits au titre de l'évaluation environnementale (article R. 151-3 du Code de l'urbanisme).

Le rapport de présentation est, au titre de l'évaluation environnementale, proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Figurent également dans ce sous-dossier les compléments apportés aux autres parties du PLU (PADD, OAP, règlement et documents graphiques, annexes), la synthèse récapitulative des modifications envisagées ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées et leurs avis éventuels.

Le dossier doit également intégrer le bilan codifié à l'article L1511-6 du Code des transports et une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.

2.1.1.3. ORGANISATION DU DOSSIER

La composition du dossier est :

Pièce A : Notice explicative,

Pièce B : Etude d'impact

Pièce C : Plans de situation,

Pièce D : Plan général des travaux

Pièce E : Les caractéristiques principales des ouvrages

Pièce F : Bilan de concertation,

Pièce G : Evaluation économique et sociale,

Pièce H : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

Pièce I: Appréciation sommaire des dépenses,

Pièce J : Avis de l'autorité environnementale,

Pièce K : Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

2.1.1.4. SUR LA NECESSITE D'UNE CONCERTATION

L'article L.103-2 du Code de l'urbanisme énonce :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;

4° Les projets de renouvellement urbain ».

Le projet ALTIVAL, en tant que projet d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie et susceptible d'affecter l'environnement, a fait l'objet d'une concertation publique du 9 mai au 19 juin 2016.

L'article 103-4 du Code de l'urbanisme précise : « Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente ».

L'article 103-6 du Code de l'urbanisme énonce :

« A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée à l'article L. 103-3 en arrête le bilan. Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête ».

Ainsi, le bilan de la concertation relative au projet Altival est joint aux dossiers sur lesquels porte l'enquête publique unique.

2.1.1.5. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2 du Code de l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maitre d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision (article L.123-1 du Code de l'environnement).

2.1.2. L'avis de l'autorité environnementale

2.1.2.1. DESIGNATION DE L'AUTORITE DECISIONNAIRE

La personne en charge de l'enquête doit être désignée en premier lieu, selon les termes de l'article L.123-3 du Code de l'environnement.

L'article L.123-6 alinéa 1 du même Code précise : I. – « Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'Etat, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique ».

L'autorité décisionnaire désignée dans le cadre de l'enquête publique sur le projet Altival sera arrêtée par le Département du Val de Marne et les communes concernées par l'ouvrage.

2.1.2.2. DESIGNATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

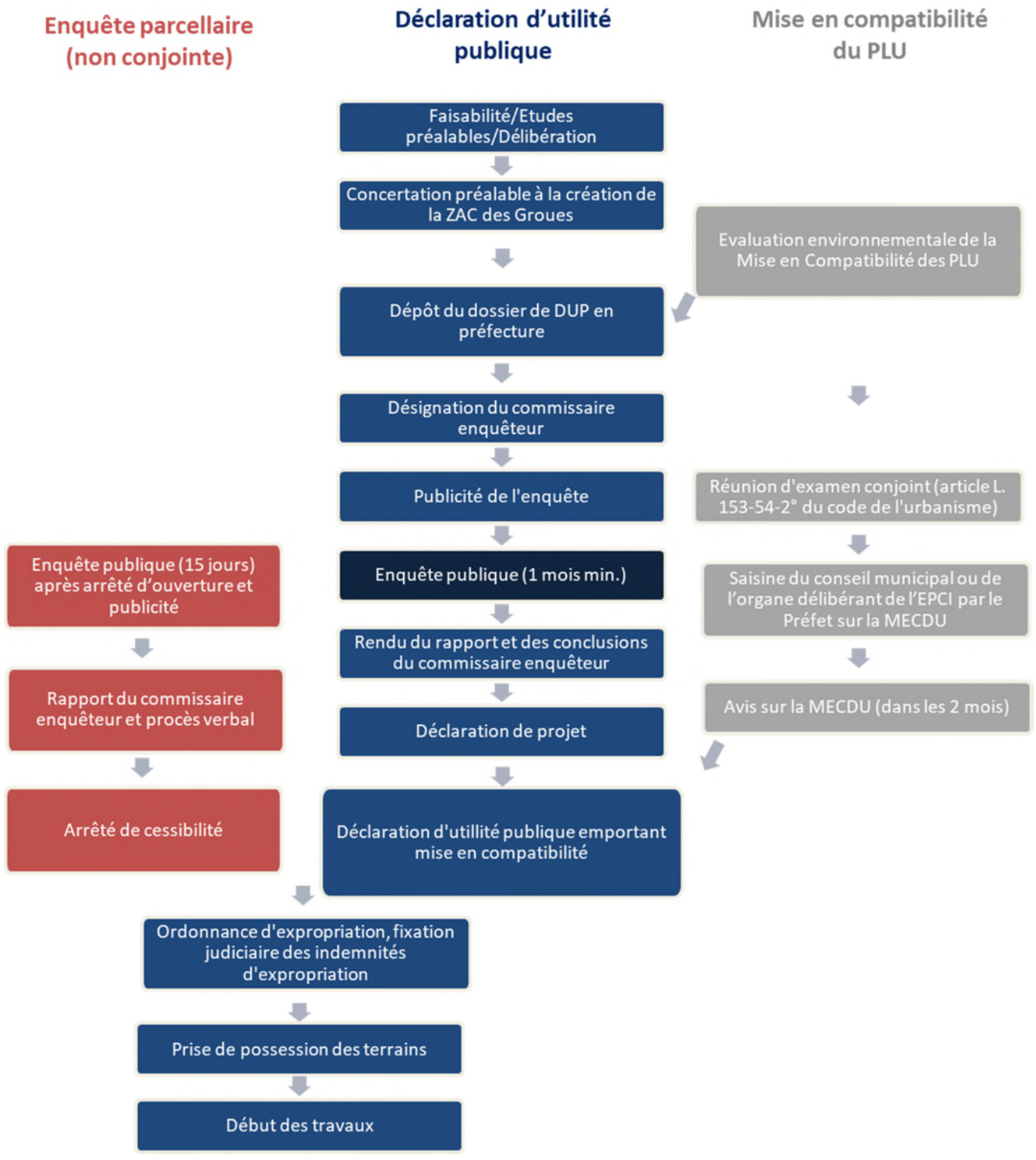
Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux doit transmettre pour avis le dossier d'enquête publique élaboré pour le projet Altival.

Cette autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement, qui est l'autorité environnementale dans le cas du projet Altival se prononce dans un délai de deux ou trois mois suivant la date de réception du dossier complet comprenant l'étude d'impact. L'avis est réputé sans observations s'il n'a pas été émis dans ce délai. L'avis ou l'information relative à l'existence d'un avis tacite est rendu public par voie électronique sur le site internet de l'autorité chargée de le recueillir.

Cet avis figure également dans le présent dossier d'enquête avec les compléments de réponses apportés par le maitre d'ouvrage.

2.1.3. L'organisation de l'enquête

2.1.3.1. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE



L'enquête publique fait l'objet de mesures de publicité préalables, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelées dans les huit premiers jours de l'enquête. Ces mesures de publicité se font sous la forme d'un avis reprenant le contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête qui est publié dans des journaux régionaux ou locaux ainsi que par voie d'affiche.

Cet avis est publié 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et affiché pendant toute la durée de celle-ci. Sauf impossibilité matérielle, il est également affiché dans les mêmes conditions sur le terrain par le Maître d'Ouvrage du projet.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée dans les conditions prévues aux articles L. 123-3 et suivants, R. 123-2 et suivants du Code de l'environnement. Elle se tient dans les locaux prévus à cet effet, dans les communes concernées par le projet où le dossier et un registre d'enquête sont tenus à disposition du public.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête mis à disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier d'enquête. Ces observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur, et le cas échéant selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. En outre, les observations écrites ou orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures qui auront été fixées et annoncées sur l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur est habilité à recevoir toutes personnes ou représentants d'association qui le demandent. Il peut également faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, en se faisant communiquer ces documents par les Maîtres d'ouvrage.

Il peut également décider, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet le nécessite, d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public, ou d'organiser une réunion publique, en accord avec l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête (Préfecture) et des Maîtres d'ouvrage.

Il peut, sur demande motivée, décider la prolongation de la durée de l'enquête, de 1 mois maximum, la durée totale d'une enquête publique ne pouvant excéder 2 mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée.

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par ce dernier. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans les huit jours, le maître d'ouvrage afin de lui communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage dispose alors d'un délai de 15 jours pour produire ses observations et réponses éventuelles.

2.1.3.2. A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Cette enquête publique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que des conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

La clôture de l'enquête publique ainsi que la rédaction du rapport de la commission d'enquête et la diffusion de son rapport sont régis par les articles R.123-18, R.123-19, R.123-20 et R.123-21 du Code de l'environnement.

L'article R.123-18, alinéa 1 du Code de l'environnement énonce :

« A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui ».

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

L'article R.123-19 du Code de l'environnement énonce :

« Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet à l'autorité compétente pour organiser l'enquête l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Si, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni présenté à l'autorité compétente pour organiser l'enquête, conformément à la faculté qui lui est octroyée à l'article L. 123-15, une demande motivée de report de ce délai, il est fait application des dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 123-15 ».

L'article L.123-15 alinéa 4 du Code de l'environnement prévoit quant à lui :

« Si à l'expiration du délai prévu au premier alinéa, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni justifié d'un motif pour le dépassement du délai, l'autorité compétente pour organiser l'enquête peut, avec l'accord du maître d'ouvrage et après une mise en demeure du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au président du tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue de dessaisir le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête et de lui substituer un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête ; celui-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination ».

L'article R.123-20 du Code de l'environnement énonce :

« A la réception des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, l'autorité compétente pour organiser l'enquête, lorsqu'elle constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure, peut en informer le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui dans un délai de quinze jours, par lettre d'observation.

Si l'insuffisance ou le défaut de motivation est avéré, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue, dispose de quinze jours pour demander au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête de compléter ses conclusions. Il en informe simultanément l'autorité compétente. En l'absence d'intervention de la part du président du tribunal administratif ou du conseiller qu'il délègue dans ce délai de quinze jours, la demande est réputée rejetée. La décision du président du tribunal administratif ou du conseiller qu'il délègue n'est pas susceptible de recours.

Dans un délai de quinze jours à compter de la réception des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut également intervenir de sa propre initiative auprès de son auteur pour qu'il les complète, lorsqu'il constate une insuffisance ou un défaut de motivation de ces conclusions susceptibles de constituer une irrégularité dans la procédure. Il en informe l'autorité compétente.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête est tenu de remettre ses conclusions complétées à l'autorité compétente pour organiser l'enquête et au président du tribunal administratif dans un délai de quinze jours ».

L'article R.123-21 du Code de l'environnement prévoit :

« L'autorité compétente pour organiser l'enquête adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions au responsable du projet, plan ou programme.

Copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

L'autorité compétente pour organiser l'enquête publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur le site internet où a été publié l'avis mentionné au I de l'article R. 123-11 et le tient à la disposition du public pendant un an ».

Au terme de l'enquête publique, la commission d'enquête établit son rapport et émet un avis en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable à l'opération.

3. AUTRES PROCEDURES ASSOCIEES

3.1. L'ENQUETE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire fera l'objet d'une enquête publique distincte suite à l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

L'enquête parcellaire est envisagée à l'issue de la phase d'Avant-Projet permettant une précision plus importante du projet et de ses impacts. Le planning prévisionnel de l'opération permet d'envisager cette enquête fin 2020.

La détermination des parcelles à exproprier s'effectue selon les règles du Code de l'expropriation et doit résulter d'une enquête parcellaire (art. R. 131-1 et s. du Code de l'expropriation).

Pour les besoins de l'enquête parcellaire, l'expropriant doit adresser au préfet les documents suivants (art. R. 131-3 du Code de l'expropriation) :

- un plan parcellaire régulier des terrains et des bâtiments ;

- la liste des propriétaires.

Sur la base de ces documents, une enquête parcellaire est effectuée dans chacune des communes où sont situés les immeubles à exproprier (art. R. 131-3 et s. du Code de l'expropriation). Cette enquête, qui peut se dérouler en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (art. R. 131-14 du Code de l'expropriation), est suivie d'un arrêté de cessibilité qui désigne les propriétés dont la cession est nécessaire (art. R. 132-1 et s. du Code de l'expropriation).

3.2. DECLARATION AU PREFET AU TITRE DES BRUITS LIES AU CHANTIER

Selon les termes de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992, dite « loi sur le bruit » et codifiée aux articles L.571 à L.571-26 et suivants du Code de l'environnement, une déclaration sera faite à la Préfecture au titre des bruits temporaires liés au chantier.
En vertu de cette réglementation, le préfet pourra imposer, par arrêté, des dispositions particulières après avis des maires des communes concernées.

3.3. LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES

3.3.1. L'autorisation environnementale

3.3.1.1. LA LOI SUR L'EAU

Le projet Altival est potentiellement soumis à une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau qui pourra porter le dossier d'autorisation environnementale unique, comprenant également les demandes de dérogation pour la destruction d'espèces protégées, et l'autorisation de défrichement le cas échéant.

La procédure d'Autorisation Loi sur l'eau est régie par les articles L214-1 à L214-6 du Code de l'environnement.

Conformément à l'article R.183-13 du code de l'environnement, la demande d'autorisation environnementale comprend les éléments communs suivants :

> « *1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;*
>
> *2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;*
>
> *3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;*
>
> *4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées ;*
>
> *5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;*
>
> *6° Si le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale à l'issue de l'examen au cas par cas prévu par l'article R. 122-3, la décision correspondante, assortie, le cas échéant, de l'indication par le pétitionnaire des modifications apportées aux caractéristiques et mesures du projet ayant motivé cette décision ;*
>
> *7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;*
>
> *8° Une note de présentation non technique.* »

L'article R181-14 du code de l'environnement précise « *Lorsque le projet est susceptible d'affecter des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, l'étude d'incidence environnementale porte sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en tenant compte des variations saisonnières et climatiques. Elle précise les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives au regard de ces enjeux. Elle justifie, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs mentionnés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ».*

3.3.1.2. LES ESPECES PROTEGEES

Les articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement fixent les principes de protection des espèces et prévoient notamment l'établissement des listes d'espèces protégées. Ainsi, on entend par « espèces protégées », toutes les espèces visées par les arrêtés ministériels de protection.

Les arrêtés (faune et flore) interdisent, en règle générale :

- l'atteinte aux spécimens,
- la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel,
- la dégradation des habitats, et en particulier les éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée,
- la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel.

3.3.1.3. LE DEFRICHEMENT

Toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière est un défrichement (Art. L.341-1 du Code Forestier). Un défrichement implique d'obtenir préalablement une autorisation (L.341-3 du Code Forestier). Sont exemptés d'autorisation, les opérations de défrichement réalisées dans :

- les bois de superficie inférieure à un seuil compris entre 0,5 et 4 hectares ; le seuil est fixé par département ;
- certaines forêts communales ;
- les parcs ou jardins clos, de moins de 10 hectares, attenants à une habitation ;
- les zones dans lesquelles la reconstitution des boisements après coupe rase est interdite ou réglementée, ou ayant pour but une mise en valeur agricole ;
- les bois de moins de 30 ans.

3.3.1.4. L'ARCHEOLOGIE

La protection du patrimoine archéologique implique que des mesures archéologiques soient réalisées lorsque des travaux d'aménagement affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique à terre et sous les eaux. Tel est notamment le cas des projets soumis à étude d'impact.

Les conditions de réalisation de ce mesures, prescrites par le préfet de région, sont fixées aux articles L.521-1 et suivants du Code du patrimoine et leurs décrets d'application, entre autre le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, et modifié par le décret n°2011-574 du 24 mai 2011 relatif à la partie réglementaire du Code du patrimoine.

En vertu de ce texte, lorsque les travaux sont soumis à autorisation administrative, la prescription des mesures archéologiques se fait en principe dans le cadre de cette procédure. Néanmoins, l'article 12 du décret prévoit la possibilité de saisir le préfet de région en amont de cette procédure, afin de lui demander la prescription anticipée des mesures archéologiques.

Par conséquent, le service régional d'archéologie pourra être saisi afin d'anticiper une demande d'archéologie préventive.

4. PRINCIPAUX TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

Les textes généraux et les Codes régissant l'enquête sont énumérés ci-dessous.

4.1. LES TEXTES GENERAUX

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

La loi n°2002-276 du 27 février 2002 modifiée relative à la démocratie de proximité,

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 modifiant les règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes,

LOI n° 2018-148 du 2 mars 2018 ratifiant les ordonnances n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

4.2. LES CODES

Le Code de l'environnement,

Le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Le Code de l'urbanisme,

Le Code du patrimoine,

Le Code des transports.

Le Code de la voirie routière.