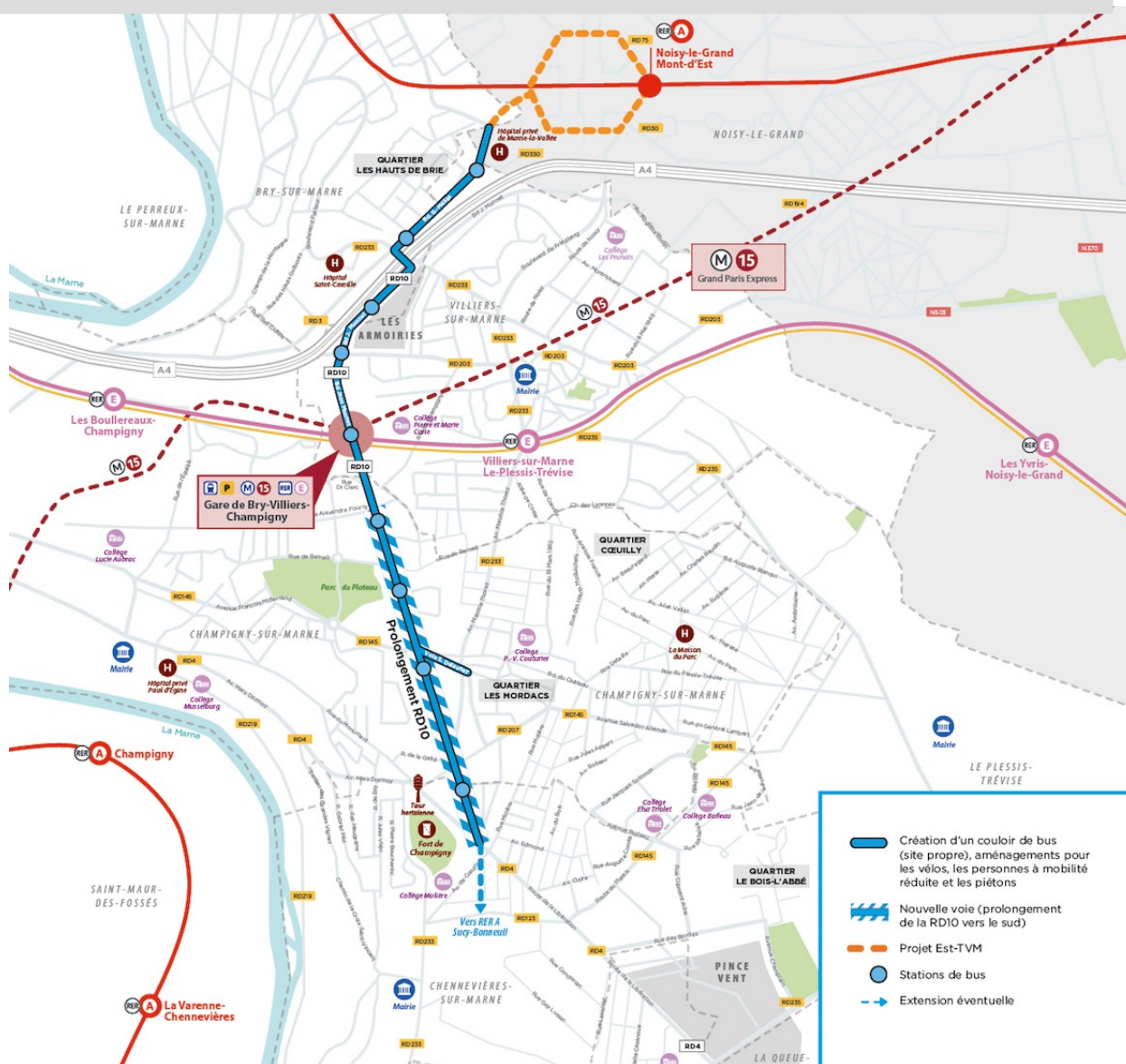


RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet de création d'infrastructure collectrice de transports collectifs dénommé « ALTIVAL » dans les communes de Noisy-le-Grand (93), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (94) et valant mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme (MECDU)

**Enquête publique unique du lundi 30 septembre au lundi 4 novembre 2019 inclus**

RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

DÉCEMBRE 2019

SOMMAIRE

1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	10
1.1. OBJET DU PROJET D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	11
1.1.1. <i>Historique des faits et décisions antérieures.....</i>	<i>11</i>
1.1.2. <i>Les objectifs du projet de bus en site propre dénommé « Altival ».....</i>	<i>11</i>
1.1.2.1. Généralités.....	11
1.1.2.2. Le projet objet de l'enquête publique unique.....	12
1.1.3. <i>Le maître d'ouvrage.....</i>	<i>17</i>
1.2. CADRE JURIDIQUE DE CETTE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	17
1.2.1. <i>L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).....</i>	<i>18</i>
1.2.2. <i>L'enquête de mise en compatibilité des communes traversées par le projet.....</i>	<i>18</i>
1.3. DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	18
1.4. MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	19
1.5. EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC.....	20
1.5.1. <i>Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.....</i>	<i>20</i>
1.5.2. <i>Un dossier d'enquête de mise en compatibilité.....</i>	<i>21</i>
1.5.3. <i>Les autres pièces suivantes.....</i>	<i>21</i>
2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	22
2.1. PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	23
2.1.1. <i>Les affichages légaux.....</i>	<i>23</i>
2.1.2. <i>Les parutions dans les journaux.....</i>	<i>23</i>
2.1.3. <i>Les autres mesures de publicité.....</i>	<i>23</i>
2.1.3.1. Par la préfecture du 94, autorité organisatrice de l'enquête.....	23
2.1.3.2. Par le département 94.....	23
2.1.3.3. Par la préfecture 93.....	24
2.1.4. <i>Contrôle des mesures de publicité.....</i>	<i>24</i>
2.2. LA CONSULTATION ET LES INFORMATIONS PRÉALABLES.....	24
2.2.1. <i>La consultation administrative.....</i>	<i>27</i>
2.3. EXAMEN DE LA PROCÉDURE.....	28
2.4. RENCONTRE AVEC L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE L'ENQUÊTE.....	28
2.5. RENCONTRE AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE.....	28
2.5.1. <i>Présentation générale du projet.....</i>	<i>28</i>
2.5.2. <i>Visite des lieux.....</i>	<i>28</i>
2.6. PREMIÈRE RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	28
2.7. DÉROULEMENT DES PERMANENCES.....	29
2.7.1. <i>Conditions d'accueil.....</i>	<i>29</i>
2.7.2. <i>Les échanges avec la commission d'enquête.....</i>	<i>29</i>
2.7.3. <i>Bilan global des permanences.....</i>	<i>29</i>
2.8. LA RÉUNION PUBLIQUE DU 8 OCTOBRE 2019.....	29
2.8.1. <i>Organisation de la réunion publique.....</i>	<i>29</i>
2.8.2. <i>Déroulement de la réunion publique.....</i>	<i>29</i>
2.8.3. <i>Après la réunion publique.....</i>	<i>30</i>
2.9. RECUEIL DES REGISTRES.....	30
2.10. 2 ^{ÈME} RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	30
2.11. PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE.....	30
2.12. RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	30
2.13. 3 ^{ÈME} RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	31
2.14. 4 ^{ÈME} RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	31
2.15. 5 ^{ÈME} RÉUNION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	31
3. ANALYSE DU PROJET SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE.....	32
3.1. LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS.....	33

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres papier mis en place dans les 5 communes et en préfecture 94.....	34
3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (courriel et registre dématérialisé).....	34
3.1.3. Tableau récapitulatif des observations recueillies par courriers adressés à la présidente de la commission d'enquête.....	34
3.1.4. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête.....	34
3.1.5. Classement par occurrences des thèmes.....	35
3.1.6. Examen détaillé des observations recueillies au cours de l'enquête.....	36
3.2. LES THÈMES ÉLABORÉS.....	37
3.2.1. Thème N° 1 : Les atteintes à l'environnement, le respect de la faune et de la flore.....	39
3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème.....	39
3.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.....	40
3.2.1.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	41
3.2.1.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	41
3.2.1.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	41
3.2.1.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	42
3.2.1.5.3. Appréciations de la commission d'enquête.....	42
3.2.1.5.4. Question N°2 :.....	42
3.2.1.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	42
3.2.1.5.6. Appréciations de la commission d'enquête.....	42
3.2.1.5.7. Question N°3 :.....	43
3.2.1.5.8. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	43
3.2.1.5.9. Appréciations de la commission d'enquête.....	43
3.2.2. Thème N°2 : Itinéraire /desserte et rabattement.....	44
3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème.....	44
3.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.....	46
3.2.2.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	47
3.2.2.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	50
3.2.2.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	51
3.2.2.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	51
3.2.2.5.3. Appréciations de la commission d'enquête.....	52
3.2.2.5.4. Question N°2 :.....	52
3.2.2.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	52
3.2.2.5.6. Appréciations de la commission d'enquête.....	53
3.2.3. Thème N°3 : La sécurité de la voirie.....	55
3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème.....	55
3.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.....	56
3.2.3.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	56
3.2.3.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	58
3.2.3.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	58
3.2.3.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	58
3.2.3.5.3. Appréciations de la commission d'enquête.....	59
3.2.3.5.4. Question N°2 :.....	59
3.2.3.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	59
3.2.3.5.6. Appréciations de la commission d'enquête.....	59
3.2.4. Thème N°4 : Nuisances - Travaux.....	60
3.2.4.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème.....	60
3.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.....	62
3.2.4.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	62
3.2.4.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	66
3.2.4.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	66
3.2.4.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	66
3.2.4.5.3. Appréciations de la commission d'enquête.....	67
3.2.4.5.4. Question N°2 :.....	67
3.2.4.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	67
3.2.4.5.6. Appréciations de la commission d'enquête.....	68
3.2.5. Thème N°5 : Les aménagements liés au projet.....	69
3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème.....	69
3.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.....	69
3.2.5.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	70
3.2.5.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	72
3.2.5.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	72

3.2.5.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	72
3.2.5.5.3. Appréciations de la commission d'enquête.....	73
3.2.5.5.4. Question N°2 :.....	73
3.2.5.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	73
3.2.5.5.6. Appréciations de la commission d'enquête.....	74
3.2.6. Thème N° 6 : Les autres problématiques.....	75
3.2.6.1. Sous-thème relatif à la concertation et à la publicité de cette enquête.....	75
3.2.6.1.1. Analyse et synthèse des observations concernant ce sous-thème.....	75
3.2.6.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce sous-thème.....	75
3.2.6.1.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	77
3.2.6.1.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	77
3.2.6.1.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	77
3.2.6.1.5.1. Question N°1 :.....	77
3.2.6.1.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :.....	77
3.2.6.1.5.3. Appréciations de la commission d'enquête :.....	77
3.2.6.1.5.4. Question N°2 :.....	78
3.2.6.1.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :.....	78
3.2.6.1.5.6. Appréciations de la commission d'enquête :.....	78
3.2.6.2. Sous-thème relatif à la qualité et au caractère complet du dossier d'enquête.....	79
3.2.6.2.1. Analyse et synthèse des observations concernant ce sous-thème.....	79
3.2.6.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce sous-thème.....	79
3.2.6.2.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage.....	79
3.2.6.2.4. Appréciations de la commission d'enquête.....	80
3.2.6.2.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête.....	81
3.2.6.2.5.1. Question N°1 :.....	81
3.2.6.2.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :.....	81
3.2.6.2.5.3. Appréciations de la commission d'enquête :.....	81
3.2.6.2.5.4. Question N°2 :.....	81
3.2.6.2.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :.....	82
3.2.6.2.5.6. Appréciations de la commission d'enquête :.....	82
4. EVALUATION DU PROJET SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE.....	83
4.1. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DE L'ENQUÊTE SUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP).....	84
4.1.1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet.....	85
4.1.2. L'utilité publique du projet.....	85
4.1.2.1. Le projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs, dénommée Altival.....	85
4.1.2.2. Evaluation de l'utilité publique du projet.....	85
4.1.2.2.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?.....	85
4.1.2.2.2. L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?.....	86
4.1.2.2.2.1. Les atteintes à la propriété privée.....	86
4.1.2.2.2.2. Le coût financier du projet.....	86
4.1.2.2.2.3. La rentabilité socio-économique du projet.....	87
4.1.2.2.2.4. Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics.....	87
4.1.2.2.2.5. Le choix des terrains et la compatibilité.....	89
4.2. EVALUATION DU PROJET AU TITRE DES MISES EN COMPATIBILITÉ.....	91
4.2.1. Cadre général dans lequel s'inscrivent les mises en compatibilité.....	92
4.2.2. Les enquêtes des mises en compatibilité.....	92
4.2.2.1. Les objectifs des mises en compatibilité.....	92
4.2.2.2. L'analyse des mises en compatibilité.....	93
4.2.2.3. L'évaluation des mises en compatibilité.....	95
5. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE PROJET DE BUS EN SITE PROPRE DÉNOMMÉ « ALTIVAL ».....	96
5.1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP) DU PROJET « ALTIVAL ».....	97
5.1.1. Le cadre général du projet soumis à enquête publique.....	98
5.1.1.1. Nature et caractéristiques du projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs.....	98
5.1.1.2. Le projet Altival a pour objectif :.....	98
• D'améliorer la desserte locale notamment sur le territoire de l'Etablissement public territorial Paris-Est- Marne-et-Bois et de renforcer les liaisons avec les communes limitrophes,.....	98
5.1.1.3. Le maître d'ouvrage.....	98
5.1.1.4. La déclaration d'utilité publique (DUP).....	99
5.1.2. Le déroulement de l'enquête publique.....	99
5.1.2.1. Publicité de l'enquête.....	99

5.1.2.1.1. Les affichages légaux.....	99
5.1.2.1.2. Les autres mesures de publicité.....	99
5.1.2.2. Déroulement des permanences.....	100
5.1.2.3. Réunions et rencontres effectuées.....	100
5.1.2.3.1. Réunion publique.....	100
5.1.2.3.2. Réunions de la commission d'enquête.....	100
5.1.3. <i>Avis de la commission d'enquête</i>	100
5.1.3.1. Sur le déroulement de l'enquête publique relative à la DUP.....	100
5.1.3.2. Sur l'analyse bilancielle du projet.....	101
5.1.4. <i>Conclusions de la commission d'enquête</i>	102
5.2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LE PROJET DE DUP « ACTIVAL ».....	103
5.2.1. <i>Le cadre général du projet soumis à enquête publique</i>	104
5.2.1.1. Nature et caractéristiques du projet ALTIVAL.....	104
5.2.1.2. Les objectifs du projet ALTIVAL.....	104
5.2.1.3. Le maître d'ouvrage.....	105
5.2.1.4. L'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet de DUP « ACTIVAL ».....	105
5.2.2. <i>Le déroulement de l'enquête publique</i>	106
5.2.2.1. Publicité de l'enquête.....	106
5.2.2.1.1. Les affichages légaux.....	106
5.2.2.1.2. Les parutions dans les journaux.....	106
5.2.2.1.3. Les autres mesures de publicité.....	106
5.2.2.2. Déroulement des permanences.....	107
5.2.2.3. Réunions et rencontres effectuées.....	107
5.2.2.3.1. Réunion publique.....	107
5.2.2.3.2. Rencontres et entretiens.....	107
5.2.2.3.3. Réunions de la commission d'enquête.....	107
5.2.3. <i>Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Noisy le Grand</i>	108
5.2.3.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité.....	108
5.2.3.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité.....	108
5.2.3.2.1. Rapport de présentation.....	108
5.2.3.2.2. PADD.....	109
5.2.3.2.3. Orientations d'aménagement.....	109
5.2.3.2.4. Règlement d'urbanisme.....	111
5.2.3.2.5. Plan de zonage.....	111
5.2.3.2.6. Annexes.....	112
5.2.3.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer.....	112
5.2.4. <i>Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Noisy le Grand</i>	112
5.2.5. <i>Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Villiers-sur-Marne</i>	113
5.2.5.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité.....	113
5.2.5.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité.....	113
5.2.5.2.1. Rapport de présentation.....	113
5.2.5.2.2. PADD.....	114
5.2.5.2.3. Orientations d'aménagement.....	114
5.2.5.2.4. Règlement d'urbanisme.....	115
5.2.5.2.5. Plan de zonage.....	116
5.2.5.2.6. Annexes.....	116
5.2.5.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer.....	116
5.2.6. <i>Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Villiers-sur-Marne</i>	117
5.2.7. <i>Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Bry-sur-Marne</i>	118
5.2.7.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité.....	118
5.2.7.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité.....	118
5.2.7.2.1. Rapport de présentation.....	118
5.2.7.2.2. PADD.....	120
5.2.7.2.3. Orientations d'aménagement.....	120
5.2.7.2.4. Règlement d'urbanisme.....	120
5.2.7.2.5. Plan de zonage.....	121
5.2.7.2.6. Annexes.....	121
5.2.7.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer.....	121
5.2.8. <i>Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Bry-sur-</i>	

<i>Marne</i>	<i>121</i>
<i>5.2.9. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Champigny sur Marne</i>	<i>123</i>
5.2.9.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité	123
5.2.9.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité	123
5.2.9.2.1. Rapport de présentation	123
5.2.9.2.2. PADD	124
5.2.9.2.3. Orientations d'aménagement	125
5.2.9.2.4. Règlement d'urbanisme	126
5.2.9.2.5. Plan de zonage	127
5.2.9.2.6. Annexes	127
5.2.9.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer	127
<i>5.2.10. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Champigny sur Marne</i>	<i>128</i>
<i>5.2.11. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Chennevières sur Marne</i>	<i>129</i>
5.2.11.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité	129
5.2.11.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité	129
5.2.11.2.1. Rapport de présentation	129
5.2.11.2.2. PADD	130
5.2.11.2.3. Orientations d'aménagement	130
5.2.11.2.4. Règlement d'urbanisme	131
5.2.11.2.5. Plan de zonage	131
5.2.11.2.6. Annexes	132
5.2.11.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer	132
<i>5.2.12. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Chennevières sur Marne</i>	<i>132</i>

Pièces jointes

Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.

- Pièce 1** Décision N°E19000101/77 du 3 juillet 2019, la vice-présidente déléguée du tribunal administratif de Melun a désigné une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique unique ayant pour objet : « la création d'une structure collectrice de transports collectifs dénommé « Altival » dans les communes de Noisy-le-Grand (93) Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, et Chennevières-sur-Marne (94) valant mise en comptabilité de leurs documents »;
- Pièce 2** Arrêté N°2019/2793 du 9 septembre 2019 de MM. Les préfets du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité unique relative au projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs dénommé « Altival » dans les communes de Noisy-le-Grand (93) Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, et Chennevières-sur-Marne (94) valant mise en comptabilité de leurs documents »;
- Pièce 3** Exemplaire de l'affiche mise en place sur les lieux du projet ;
- Pièce 4** Parutions dans les journées
- Pièce 5** PowerPoint de présentation à la commission d'enquête le 7 août 2019 du projet d'enquête par le département du Val-de-Marne ;
- Pièce 6** Lettre relative à l'organisation de la réunion publique d'information et d'échange du 8 octobre 2019
- Pièce 7** Lettre relative au déroulement de la réunion publique d'information et d'échange du 8 octobre 2019
- Pièce 8** Compte rendu synthétique de la réunion publique d'information et d'échange du 8 octobre 2019
- Pièce 9** Lettre d'envoi du PV de synthèse des observations recueillies
- Pièce 10** Lettre d'accompagnement du mémoire en réponse du maître d'ouvrage.





Une annexe unique, **qui fait partie intégrante du rapport** regroupant la synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête ainsi que le mémoire en réponse du maitre d'ouvrage, est jointe à ce rapport.

Ces observations et courriers mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence.





PRESENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

1.1. **Objet du projet d'enquête publique unique**

1.1.1. **Historique des faits et décisions antérieures**

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. Un premier tronçon de voirie a été réalisé en 2008 entre le giratoire des Boutareines à Villiers-sur-Marne et la rue Alexandre Fourny à Champigny-sur-Marne, sur 650 mètres. Il est depuis nommé RD10.

Le projet Altival 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.**

1.1.2. **Les objectifs du projet de bus en site propre dénommé « Altival »**

1.1.2.1. **Généralités**

Le projet Altival se situe majoritairement dans le département du Val-de-Marne (94). Son extrémité nord se situe à Noisy-le-Grand dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Le projet s'insère sur cinq communes avec du nord au sud :

- Noisy-le-Grand (93), partie commune avec le projet Est-TVM ;
- Villiers-sur-Marne (94) ; - Bry-sur-Marne (94) ;
- Champigny-sur-Marne (94) ;
- Chennevières-sur-Marne (94).

Ces communes appartiennent aux Etablissements publics territoriaux suivants :

- T9 Grand Paris Est : Noisy-le-Grand ;
- T10 Paris Est Marne et Bois : Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne ;
- T11 Plaine Centrale Haut Val-de-Marne Plateau Briard : Chennevières-sur-Marne.

Une deuxième phase du projet Altival est prévue sur les communes de Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne et de Chennevières-sur-Marne pour rejoindre la gare de Sucy-Bonneuil, dans une seconde phase du projet. Le projet Altival a pour objectif :

- Créer une infrastructure dédiée à la circulation des bus permettant des liaisons fortes principalement nord-sud à l'échelle du bassin de vie du Haut-Val-de-Marne, au profit de la réorganisation du réseau de bus à moyen terme ;
- Irriguer le territoire et offrir un maillage viaire pour les bus entre les lignes de transport lourd (ligne 15 et RER E à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, RER A à la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est) ;
- Contribuer à désenclaver une partie du territoire (notamment les grands ensembles du plateau de Champigny-Chennevières) en améliorant le rabattement en bus vers les pôles de transports structurants et vers les pôles d'emplois situés le long des grands axes desservis (RD10, RD3,

Mont d'Est, RD4) ;

- Accompagner le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO) en lien avec la création d'un boulevard urbain sur la RD10, autour d'une liaison forte de transport en commun.

1.1.2.2. Le projet objet de l'enquête publique unique

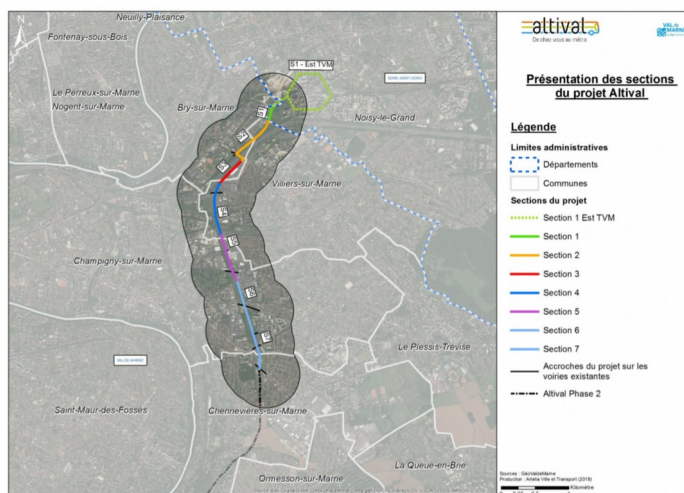
Le SDRIF 1994 avait réservé des emprises pour un projet de liaison autoroutière (A87 ou VDO - Voie de Desserte Orientale) entre l'A4 au nord, la RN4 et la RN19 au sud. Ce projet ayant été abandonné par l'Etat, les délaissés de cette emprise, d'une centaine d'hectares environ, représentent aujourd'hui une réserve foncière pour le développement urbain des communes de Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et Sucy-en-Brie dans le département du Val-de-Marne. Le corridor de l'ex-VDO est ainsi inscrit dans les secteurs à fort potentiel de densification du SDRIF. Afin d'accompagner le développement urbain du territoire et d'améliorer les liaisons nord-sud, le Département du Val-de-Marne a engagé, à partir de 2004, des études sur le devenir possible de ces emprises, tant du point de vue du développement urbain que de sa desserte en transports collectifs. C'est dans ce cadre qu'a émergé un projet de boulevard urbain, associé à un transport en commun en site propre (TCSP) entre Noisy-le-Grand Mont-d'Est et Sucy-Bonneuil-RER, empruntant pour partie la voie nouvelle à créer dans les emprises de l'ex-VDO. Un premier tronçon de voirie a été réalisé en 2008 entre le giratoire des Boutareines à Villiers-sur-Marne et la rue Alexandre Fourny à Champigny-sur-Marne, sur 650 mètres. Il est depuis nommé RD10. Le projet de TCSP Altival s'inscrit dans cette logique afin d'offrir une desserte en transports collectifs de qualité grâce à des aménagements en faveur des bus (priorité aux feux, voies dédiées etc.). Le projet a pour finalité, notamment, de desservir efficacement le futur pôle de Bry-Villiers-Champigny aux horizons de mise en service de la ligne 15 sud et de la nouvelle gare ferroviaire où s'arrêteront le RER E et la ligne P.

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-
- 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 de la ligne 15 et du RER E / ligne P.

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) ;
- Le tracé 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.



Figure 1 : Plan d'aménagement de la section 1 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

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.



Figure 2 : Plan d'aménagement de la section 2 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

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.

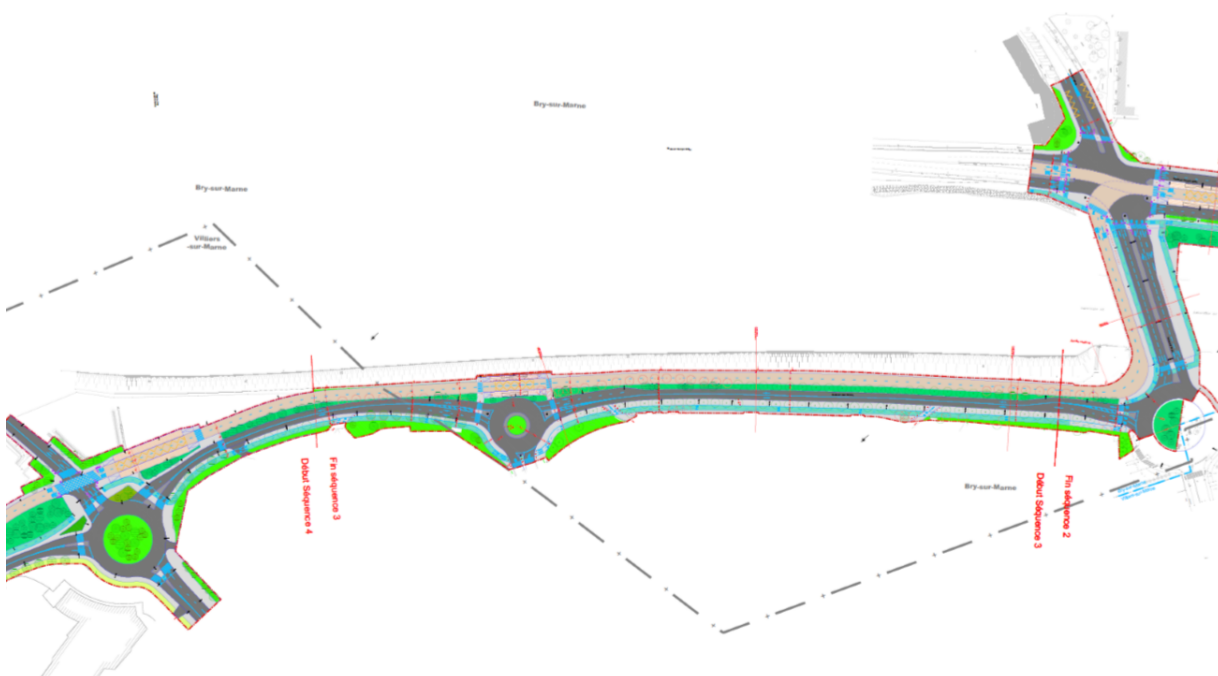


Figure 6 : Plan d'aménagement de la section 3 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

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).



Figure 9 : Plan d'aménagement de la section 4 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

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.

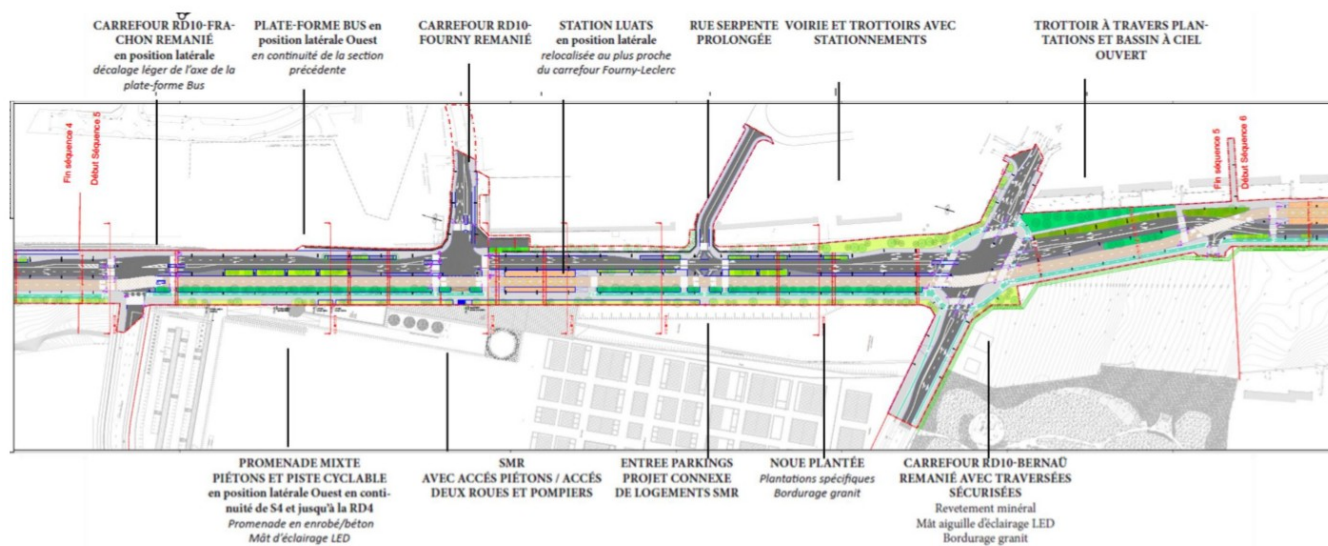


Figure 12 : Plan d'aménagement de la section 5 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

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.



Figure 17 : Plan d'aménagement de la section 6 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

- 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.



Figure 18 : Plan d'aménagement de la section 7 (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

« 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.

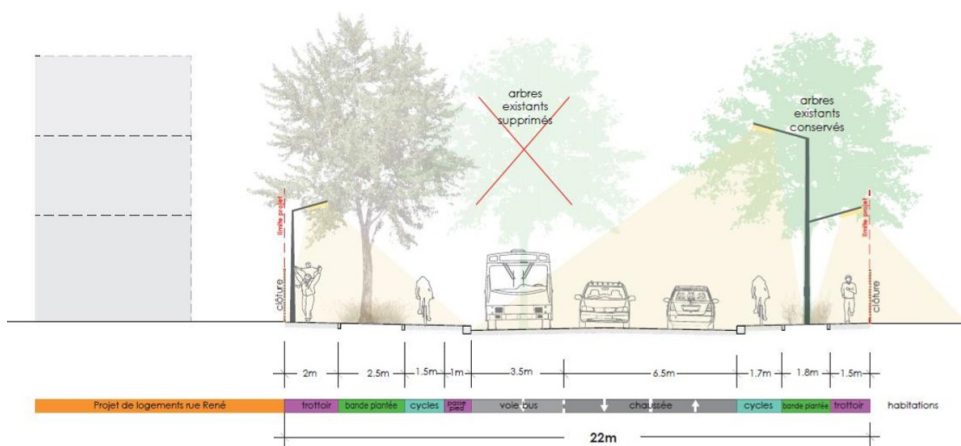


Figure 20 : Coupe de la section 6 sur l'accroche sur la voie Sonia Delaunay (source : Etude Préliminaire Altival, Département du Val-de-Marne, septembre 2018)

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

1.1.3. Le maître d'ouvrage

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).

1.2. Cadre juridique de cette enquête publique unique

La présente enquête, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux et acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de cette opération d'aménagement routier valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme est régie par les textes suivants :

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique notamment dans ses articles L110-1, L121-1 et suivants L131-1, R111-1, R111-2 et suivants R121-1 et suivants
- Code de l'environnement et notamment ses articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants

- Code des transports dans son article L511-2
- Code de l'urbanisme notamment dans ses articles L123-14, L123-14-2 L153-14 et suivants, R151-3 et R153-53 et suivants

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 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.

L'article L.123-6 du Code de l'environnement indiquant 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* », le choix a été fait par l'autorité organisatrice de l'enquête, à savoir le préfet du Val-de-Marne, préfet coordonnateur de cette enquête, d'utiliser la procédure d'enquête publique unique lui permettant de faire diligenter simultanément 2 enquêtes publiques concourant à la réalisation du projet :

- Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux et acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de cette opération d'aménagement routier ;
- Une enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet.

1.2.1. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

Le foncier nécessaire à la réalisation des aménagements routiers de ce projet Altival, n'étant pas maîtrisé en totalité par le département du Val-de-Marne, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) au bénéfice du Département pour permettre en tant que de besoin de recourir à l'expropriation.

1.2.2. L'enquête de mise en compatibilité des communes traversées par le projet

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 doit être réalisée.

1.3. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E19000101/77 du 3 juillet 2019, Mme. la vice-présidente déléguée du tribunal administratif de Melun a désigné une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique unique portant « *ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées dénommé « Altival » dans les communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne,*

Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne) et valant mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme (MECDU) »

Cette commission d'enquête est composée de :

Présidente : Mme Nicole SOILLY, cadre supérieur à la Poste, en retraite ;
 Membres titulaires : M. Jean-Pierre CHAULET, général de gendarmerie en retraite ;
 M. Marc PAQUES : professeur des universités ;
 Une copie de cette décision figure en **pièce 1 jointe**.

1.4. Modalités de l'enquête publique unique

Messieurs les préfets du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, ont publié le 9 septembre 2019 un arrêté interpréfectoral N° 2019/2793, portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées dénommé « Altival » dans les communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne), valant mise en comptabilité de leurs documents d'urbanisme (MECDU)

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- Que sa durée est fixée à 36 jours consécutifs du lundi 30 septembre 2019 au lundi 4 novembre 2019 inclus,
- Que le siège de l'enquête est fixé à la Préfecture du Val-de-Marne
- Qu'un exemplaire du dossier d'enquête ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la présidente de la commission d'enquête ou un de ses membres seront tenus à la disposition du public dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières et en Préfectures du Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis ;
- Que le dossier sera également consultable, pendant toute la durée de l'enquête, en version numérique sur le portail internet de l'Etat dans le Val-de-Marne à l'adresse suivante :
<http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques>
- Il sera également consultable :
 - Sur le site internet suivant : <http://projets-environnement.gouv.fr>
 - Aux préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique, aux jours et heures précisés en annexe 2 ;
 - Dans les mairies de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne), aux horaires et lieux précisés en annexe 2 ;
- Que chacun pourra déposer ses observations sur le projet :
 - Sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <http://cd94-altival.enquetepublique.net>;
 - En les consignant sur les registres d'enquête mis à disposition dans les mairies concernées et aux préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
 - En les adressant par écrit à la Préfecture du Val-de-Marne, à l'attention de la présidente de la commission d'enquête (21/29 avenue du Général de Gaulle 94000 Créteil- direction - direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial – bureau de l'environnement et des procédures d'utilité publique) qui les annexera aux registres d'enquête ;

Il en sera de même pour les éventuelles observations qui seraient présentées par la Chambre d'agriculture, par la Chambre de commerce et d'industrie territoriales et par la Chambre des métiers et de l'artisanat de la région

- Qu'un ou plusieurs membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public aux lieux, dates et horaires suivants :

Mairie de	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3
Noisy le Grand	Lundi 30 septembre 2019 de 8h30 à 11h30	Jeudi 17 octobre 2019 de 14h00 à 17h00	Lundi 4 novembre 2019 de 8h30 à 11h30
Bry sur Marne	Lundi 30 septembre 2019 de 14h00 à 17h00	Jeudi 17 octobre 2019 de 8h30 à 11h30	Lundi 4 novembre 2019 de 14h30 à 17h30
Villiers sur Marne	Mardi 1 ^{er} octobre 2019 de 9h00 à 12h00	Mercredi 30 octobre 2019 de 9h00 à 12h00	Lundi 4 novembre 2019 de 14h00 à 17h00
Champigny sur Marne	Lundi 30 septembre 2019 de 9h00 à 12h00	Samedi 19 octobre 2019 De 14h00 à 17h00	Lundi 4 novembre 2019 de 14h00 à 17h00
Chennevières sur Marne	Mardi 1 ^{er} octobre 2019 De 14h00 à 17h00	Mercredi 30 octobre 2019 De 14h00 à 17h00	Lundi 4 novembre 2019 de 9h00 à 12h00

- ⌚ Qu'une réunion publique sera organisée le 8 octobre 2019 à 19h00 à la maison pour tous des Mordacs à Champigny-sur-Marne.
- ⌚ Qu'un avis portant à la connaissance du public les modalités de déroulement de l'enquête publique unique sera publié quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et sera rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département du Val-de-Marne et de la Seine- Saint-Denis.
- ⌚ Que cet avis sera également publié par voie d'affichage dans les mairies concernées quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique ;
- ⌚ que pendant toute la durée de l'enquête publique, toute information complémentaire relative au projet pourra être demandée auprès du maître d'ouvrage Conseil départemental du Val-de-Marne (Hôtel de département – direction des transports, de la voirie et des déplacements 94054 Créteil Cedex
- ⌚ que le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront adressés dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête au préfet du Val-de-Marne –Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial –Bureau de l'environnement et des procédures publiques.
- ⌚ Qu'une copie du rapport et des conclusions motivées seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique dans les mairies concernées et aux préfectures du Val- de-Marne et de Seine-Saint-Denis ;
- ⌚ Que ces documents seront également consultables sur le site Internet des services de l'Etat dans la Val-de-Marne à l'adresse suivante :

<http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques>

Une copie de cet arrêté figure en **pièce 2 jointe**.

1.5. Examen du dossier d'enquête publique mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête et dans les mairies concernées, il était prévu de mettre à la disposition du public le dossier d'enquête dans sa version papier (la version dématérialisée de ce dossier étant disponible sur le site Internet des services de l'Etat en Val-de-Marne à l'adresse suivante :

<http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/Enquetes.publiques>

Ce dossier papier comprenait les pièces suivantes :

1.5.1. Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Pièce 0 - Un guide de lecture (10pages):

Pièce A – Une notice explicative (37 pages)

Pièce B - Etude d'impact (313 pages) et ses annexes –

Pièce C – Un plan de situation (4 pages)

Pièce D – Un plan général des ouvrages (30 pages)

Pièce E – Caractéristiques principales des travaux (24 pages)

Pièce F – bilan de la concertation (171 pages)

Pièce G – Evaluation socio-économique (24 pages)

Pièce I – Appréciation sommaire des dépenses (4 pages)

Pièce J et K - Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse à l'avis de l'Ae (167pages)

Pièce L – Autres avis émis sur le projet

Pièce M – M7 Annexes graphiques

. Soit un total de 1639 pages A3 équivalant à 3278 pages A4 hors plans

1.5.2. Un dossier d'enquête de mise en compatibilité

Pièce H – MECDU (206 pages)

1.5.3. Les autres pièces suivantes

- L'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête ;
- Convention de financement Des études d'avant-projet (AVP)
- Les délibérations du conseil municipal du 29 novembre 2018



2

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

2.1. Publicité de l'enquête publique unique

2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 5, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués, par les soins des maires respectifs, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Un exemple de l'affiche mise en place est joint en **pièce 3**.

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, mentionnés par ce même article 5, 3^{ème} alinéa ont été effectués par les soins de PUBLILEGAL prestataire de service en la matière.

2.1.2. Les parutions dans les journaux

	1 ^{ère} parution	2 ^{ème} parution
Le Parisien 94	vendredi 13 septembre 2019	mardi 1 ^{er} octobre 2019
Le Parisien 93	vendredi 13 septembre 2019	mardi 1 ^{er} octobre 2019
Les échos	vendredi 13 septembre 2019	mardi 1 ^{er} octobre 2019

Soit respectivement 16 jours avant le début de l'enquête.

Renouvelées le 2^{ème} jour de l'enquête.

Les copies de ces parutions sont jointes en **Pièce 4**

Ainsi il semble que les mesures de publicité de l'enquête publique aient respecté la réglementation en vigueur.

2.1.3. Les autres mesures de publicité

2.1.3.1. Par la préfecture du 94, autorité organisatrice de l'enquête

Comme indiqué précédemment, l'avis d'enquête a fait l'objet, d'une publication sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

<http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/Enquêtes.publiques>


2.1.3.2. Par le département 94

Le Département a établi un plan de communication ayant pour cibles, les riverains à 800 m du tracé, les usagers des transports en commun, les automobilistes, utilisateurs potentiels ainsi que les relais locaux, villes concernées par le projet, associations, partenaires....

Pour ce faire, divers moyens ont été mis en œuvre :

- Dépliant
- Affiche
- Invitations aux réunions publiques
- Communiqué de presse

Le flyer ci-dessous a également été distribué



Venez vous informer et échanger sur le projet Altival.


Réunion publique

**Mardi 8 octobre 2019
à 19 heures**

Maison pour tous Youri-Gagarine
6, avenue du 11-Novembre-1918
à Champigny-sur-Marne

Du 30 septembre au 4 novembre inclus,
l'enquête publique vous informe sur l'évolution
du projet depuis la concertation
et vous permet d'exprimer vos remarques,
vos suggestions...

Le projet Altival vous concerne.
Votre participation à l'enquête publique
est essentielle.



Comment participer à l'enquête publique ?

Permanences de la commission d'enquête

Champigny-sur-Marne
Lundi 30 septembre - 9h à 12h
Samedi 19 octobre - 14h à 17h
Lundi 4 novembre - 14h à 17h

• Hôtel de ville
salle des commissions
14, rue Louis-Talamoni

Chennevières-sur-Marne
Mardi 1^{er} octobre - 14h à 17h
Mercredi 30 octobre - 14h à 17h
Lundi 4 novembre - 9h à 12h

• Hôtel de ville
Salle du 1^{er} étage
14, avenue du Maréchal-Leclerc

Villiers-sur-Marne
Mardi 1^{er} octobre - 9h à 12h
Mercredi 30 octobre - 9h à 12h

• CMAT
service urbanisme
10, chemin des Ponceaux
Lundi 4 novembre - 14h à 17h

• Hôtel de ville
10, chemin des Ponceaux

Bry-sur-Marne
Lundi 30 septembre - 14h à 17h
Jeudi 17 octobre - 8h30 à 11h30
Lundi 4 novembre - 14h30 à 17h30

• Hôtel de ville
Box dans le bâtiment central
1, Grande rue Charles-de-Gaulle

Noisy-le-Grand
Lundi 30 septembre - 8h à 11h30
Jeudi 17 octobre - 14h à 17h
Lundi 4 novembre - 8h30 à 11h30

• Hôtel de ville
salle 1 Est 121, accueil droit des sols
36, rue de la République

Déposer un avis

- par mail : pref-enquetepublique@val-de-marne.gouv.fr
- par courrier : Préfecture du Val-de-Marne, DCPAT à l'attention de la présidente de la commission d'enquête Altival 21/29 av. du Général-de-Gaulle 94000 Créteil
- via le mail relié au registre électronique : altival@enquetepublique.net

Vous pouvez consulter le dossier d'enquête publique :

- en mairie des villes concernées, aux horaires habituels d'ouverture
- sur le site internet de la préfecture : val-de-marne.gouv.fr/publications/aosp-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques
- sur altival.enquetepublique.net

Direction de l'aménagement urbain et de la politique de l'égalité territoriale - septembre 2018

A la connaissance de la commission d'enquête, le département de Seine-Saint-Denis n'a pas communiqué sur cette enquête.

2.1.3.3. Par la préfecture 93

L'avis d'enquête publique a fait l'objet d'une publication sur le site internet de la préfecture.

2.1.4. Contrôle des mesures de publicité

L'article 5-1^e alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête prévoyait la justification par un certificat d'affichage des formalités d'affichage de l'enquête à envoyer à l'autorité organisatrice de l'enquête

La commission d'enquête n'ayant pas été destinataire d'une copie de ces certificats d'affichage, à l'exception de la mairie de Chennevières, elle ne peut se prononcer sur ce point.

2.2. La consultation et les informations préalables

La concertation s'est déroulée du 9 mai au 19 juin 2016

Au total, plus de 1 049 visites ont été comptabilisées sur le site internet dédié au projet et 542 personnes ont participé activement à la concertation.

Cette participation active se décompose de la manière suivante :

238 personnes ont transmis un avis ou une question par internet, par courrier ou carte T ;

- 130 personnes environ ont participé aux réunions publiques et aux ateliers ;
- 174 personnes ont par ailleurs été rencontrées par l'équipe d'Altival directement sur le terrain.

Son contexte :

La concertation a porté à la fois sur le projet « routier » de prolongement de la RD10 et sur la création d'Altival, projet de site propre bus s'intégrant sur des voiries actuelles ou à créer et s'accompagnant d'aménagements en faveur des bus pour un rabattement efficace des quartiers d'habitat social.

Les acteurs :

- Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports qui a délégué sa maîtrise d'ouvrage au Département sur le projet Altival jusqu'à l'enquête publique. Le STIF reste maître d'ouvrage de la gestion et de l'organisation du réseau de bus et notamment des lignes qui emprunteront l'infrastructure Altival ;

- Le Département du Val-de-Marne, co-financeur des études et probablement des travaux dans le cadre du CPER, qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet Altival jusqu'à l'enquête publique par délégation du STIF et qui assure pleinement la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la RD10 ;
- La Région Île-de-France : co-financeur des études et probablement des travaux dans le cadre du CPER ;
- L'Etat : propriétaire foncier et probablement financeur des travaux dans le cadre du CPER.

S'ajoutent à ces partenaires les communes desservies : Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et Ormesson-sur-Marne, ainsi que les Etablissements Publics de la Métropole des territoires T9, T10 et T11 et le Département de la Seine-Saint-Denis.

S'ajoutent également les grands opérateurs qui sont en interface avec le projet Altival à savoir la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet de ligne 15 sud du métro et de ses gares, la SNCF, maître d'ouvrage de la future gare de RER E/Ligne P Bry-Villiers-Champigny, ainsi que les aménageurs locaux: la SADEV94 et EPAMARNE.

Les principaux thèmes développés :

- L'offre de transport en commun actuelle et future ;
- L'opportunité du projet Altival, du prolongement de la RD10 et du réaménagement de la RD4 ;
- Le tracé et son insertion dans son environnement, dans le tissu urbain et dans les projets d'aménagement programmés ou en cours d'élaboration ;
- Les aménagements de voirie à réaliser ;
- Le coût, la procédure et le calendrier du projet.

La concertation s'est appuyée d'une part sur une phase de préparation et, d'autre part, sur des outils de communication dédiés au projet.

La communication s'adressait :

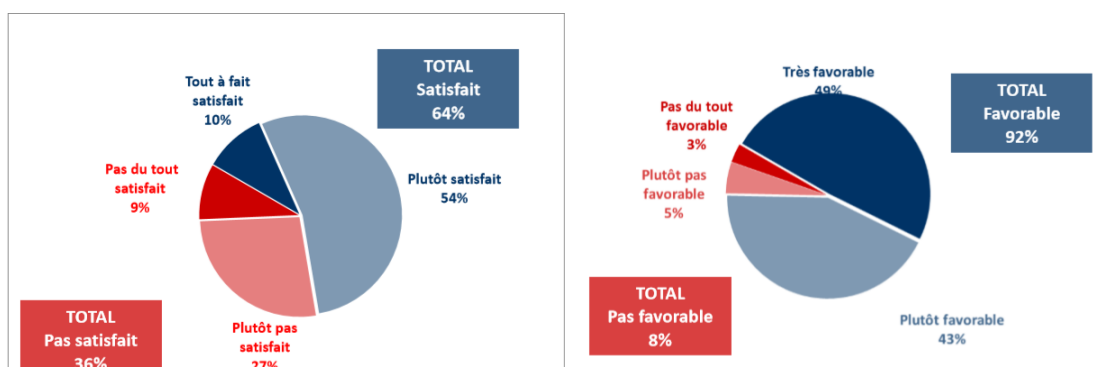
- Aux usagers des transports, aux habitants,
- Aux chefs d'entreprise situés à proximité du tracé,
- Aux associations d'usagers.

Principaux outils :

- La création d'une carte distinguant précisément les différentes caractéristiques du tracé et permettant un repérage efficace dans l'espace était indispensable pour que chacun puisse bien localiser la future gare Bry-Villiers-Champigny et la RD10 prolongée ;
- La création d'un logo permettant d'identifier le projet :



- Le site Internet www.altival.fr;
- La campagne de mobilisation menée sur le temps de la concertation ;
- Des ateliers ;
- 2 réunions publiques 9 mai 2016 à l'hôtel du département de Créteil, 12 mai 2016 à Champigny ;
- L'enquête préalable par questionnaire avec le résultat ci-après :



Perception de l'offre transport en commun actuelle

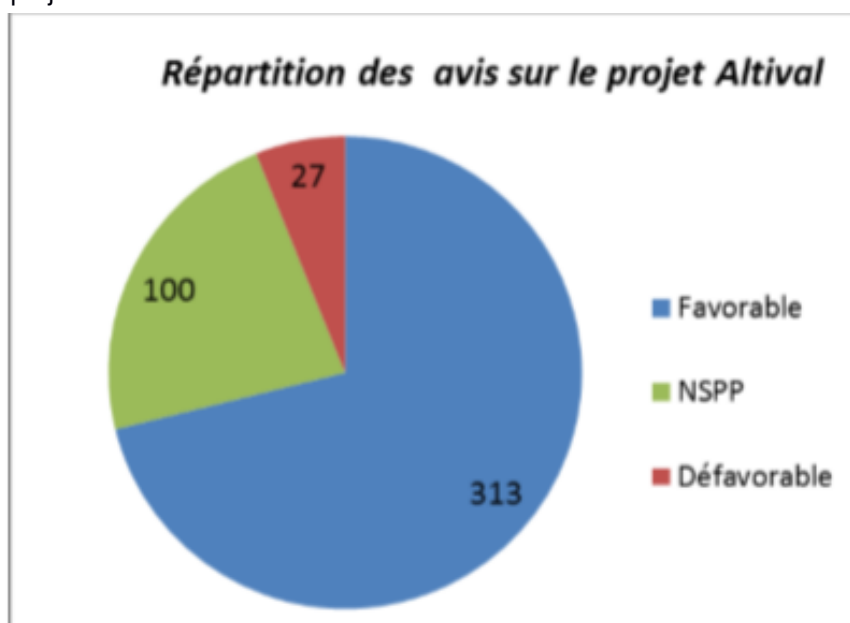
Perception du projet Altival

Le bilan a été établi à partir des contributions suivantes :

Les prises de paroles lors des réunions et des rencontres de terrain ;

- Les avis formulés en ligne sur le site Internet dédié www.altival.fr ;
- Les courriers et les cartes T renseignées reçus par le Département.

L'opportunité du projet Altival :



Il ressort notamment de la concertation préalable du projet Altival et des voiries associées que :

- L'arrivée d'Altival est perçue comme une nouvelle infrastructure de transport qui renforcera la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement vers les grands pôles de transport en commun et en particulier la nouvelle gare du métro 15 et du RER E Bry-Villiers-Champigny et la gare du RER A Noisy-Mont-d'Est, mais également en favorisant les déplacements plus locaux ;
- Le projet est fortement attendu par les habitants des quartiers dits « politique de la ville », notamment à Champigny (Mordacs et Bois l'Abbé), comme vecteur d'amélioration des conditions de vie et comme une nécessité sociale ;
- Le projet est fortement attendu par les habitants des villes de Chennevières et Ormesson, aujourd'hui moins bien desservies ;
- Le projet est fortement attendu par les entreprises du secteur, notamment pour favoriser les déplacements de leurs salariés et le recrutement de nouveaux collaborateurs ;
- Les habitants ont exprimé une forte attente d'amélioration du réseau de bus existant ;

- Le projet, facteur d'attractivité, est également attendu au regard du développement du territoire, notamment sur les emprises de l'ex-VDO, avec l'arrivée de nouveaux habitants et entreprises ;
- Les aménagements d'un site propre bus doivent permettre, d'une part aux usagers, de gagner du temps et du confort, et d'autre part, aux transports en commun, de renforcer leur fiabilité et leur régularité ;
- Les aménagements cyclables sont très attendus par les habitants, y compris indépendamment du projet de transport ;
- Le réaménagement de la RD4 est perçu comme nécessaire à la fois pour développer les transports en commun mais également requalifier cet axe aujourd'hui dégradé, l'élargissement des emprises de la voie étant identifié comme un enjeu majeur des aménagements à réaliser ;
- Le prolongement de la RD10 est perçu comme utile pour améliorer les déplacements dans le secteur et favoriser le développement urbain. Il doit présenter une forte sensibilité environnementale pour s'intégrer dans les continuités écologiques et proposer sur ces espaces en friches des aménagements paysagers plus agréables.
- Le calendrier du projet suscite des craintes quant à sa tenue effective

Une attention particulière, des réserves ou des propositions ont cependant été identifiées concernant notamment :

- La poursuite des études du projet Altival et de son prolongement jusqu'au pôle de Sucy-Bonneuil ;
- La desserte du quartier de Coeuilly à Champigny qui n'est pas perçue comme prise en compte dans le projet actuel ;
- Les lignes de bus qui emprunteront l'infrastructure en fonction de la future adaptation du réseau de bus qui devra répondre aux besoins des habitants, y compris en matière de fréquences et d'amplitudes horaires ;
- Les éventuels impacts potentiels du projet sur l'environnement, notamment au droit de l'emprise de l'ex-VDO concernée par une continuité écologique visée au SRCE ;
- Les éventuels impacts en termes d'élargissement et d'expropriations ;
- La gestion de la circulation sous chantier, notamment lors des phases de travaux concomitantes avec les autres grands projets d'infrastructures et d'aménagement ;
- Les études environnementales et les études de trafic qui devront être menées ultérieurement afin de limiter les perturbations de la circulation ;
- Le positionnement des stations et arrêts de bus selon la future adaptation du réseau de bus ;
- La commune de Noisy-le-Grand et les communes de l'est du Val-de-Marne, qui n'ont pas été assez associées ;
- Le coût du projet qui suscite des craintes sur les capacités des pouvoirs publics à le financer.

2.2.1. La consultation administrative

Dans son avis délibéré du 15 mars 2019, l'autorité environnementale a souligné l'intérêt de créer un nouvel axe de transports en commun et de circulations douces dans la partie est du Grand Paris à même d'encourager le recours au transport collectif par les habitants du quartier et les salariés.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent les déplacements avec les nuisances et pollutions associés, la préservation des milieux naturels de la biodiversité et des continuités écologiques, les nuisances en phase chantier et les impacts cumulés liés aux projets d'urbanisation du secteur.

La MRAe recommande de :

- Préciser le calendrier du projet et son articulation avec les projets d'aménagements du secteur (Est TVM, ligne 15, ZAC Marne Europe) ;
- Justifier le dimensionnement de la voie routière et de l'infrastructure dédiée aux transports en

commun ;

- Préciser les reports modaux engendrés par le projet ;
- Justifier la fonctionnalité de la continuité écologique sur la base d'une expertise écologique ;
- Définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur des enjeux relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité.

2.3. Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de cette enquête publique unique, il semble que la procédure ait été bien respectée.

2.4. Rencontre avec l'autorité organisatrice de l'enquête

Le 12 juillet 2019, la présidente de la commission d'enquête a rencontré à la préfecture du Val-de-Marne M. LEGOUIX, Mmes POLIZZI et KHAYAT, de la Direction de la Coordination des Politiques publiques et de l'Appui Territorial (DCPAT)

L'entretien a porté sur les modalités du déroulement de l'enquête et sur les échéances à venir,

2.5. Rencontre avec le maître d'ouvrage

2.5.1. Présentation générale du projet

La commission d'enquête, a rencontré le mercredi 7 août 2019 dans les locaux du Conseil départemental à Créteil le représentant du maître d'ouvrage pour ce projet, à savoir M. Bertrand Georges.

Le département a présenté et commenté le projet « Altival »

Cette présentation est jointe **en pièce 5**.

La commission d'enquête a expliqué aux représentant du Département comment elle entendait mener l'enquête publique, s'agissant notamment des permanences et a évoqué la réunion publique d'information et d'échange placée sous l'égide de la commission d'enquête prévue le 8 octobre 2019 à la Maison pour tous à Champigny.

Elle a également évoqué les formalités de fin d'enquête dont le procès-verbal de synthèse qu'elle entendait adresser au Conseil départemental pour la fourniture du mémoire en réponse et les délais qu'elle entendait respecter pour la remise du rapport et des conclusions motivées.

2.5.2. Visite des lieux

Accompagnée par M. Georges, la commission d'enquête, au complet, a pris connaissance, ce même mercredi 7 août du futur tracé d'Altival.

Elle a pour cela, fait le tour, en véhicule, des lieux concernés s'arrêtant sur les points stratégiques pour observer l'impact visuel que pourrait avoir le tracé dans l'environnement urbain.

Accessoirement elle a pu constater que les affiches annonçant l'enquête (format A2 sur fond jaune) étaient bien en place tout au long du parcours.

2.6. Première réunion de la commission d'enquête

Après la visite des lieux, la commission d'enquête s'est réunie l'après-midi dans les locaux de la Préfecture à Créteil pour :

- La relecture de l'arrêté « interpréfectoral »
- La mise au point des prestations d'affichage avec le représentant de PUBLILEGAL présent à cette réunion
- La mise au point du registre dématérialisé

- L'organisation d'une réunion publique sous l'égide de la commission d'enquête le 8 octobre 2019 à Champigny ;
- L'examen des diverses phases du déroulement de l'enquête ;
- La répartition entre les différents membres de la commission les modalités de fin d'enquête.

2.7. Déroulement des permanences

2.7.1. Conditions d'accueil

Les 15 permanences de la commission d'enquête se sont déroulées dans les locaux des mairies, salle de réunion ou parfois salle du conseil. Le public était orienté par l'accueil de chacune de ces mairies vers les salles respectives.

Les services de la mairie ont apporté l'appui et le support logistique, permettant d'accueillir le public dans de bonnes conditions.

L'ensemble des documents était mis à la disposition du public sur le lieu de permanence.

2.7.2. Les échanges avec la commission d'enquête

Peu de visiteurs ont fréquenté les permanences ; les seules personnes qui se sont présentées avaient une connaissance du dossier, en ont commenté certains aspects ou ont simplement déposé un document.

2.7.3. Bilan global des permanences

Au total ce sont **43** observations qui ont été déposées soit **37**, sur le registre dématérialisé mis en œuvre pour cette enquête, **4** dans les registres des mairies de Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne et **2** à la Préfecture de Créteil.

2.8. La réunion publique du 8 octobre 2019

2.8.1. Organisation de la réunion publique

La commission d'enquête chargée de conduire la présente enquête a demandé à la préfecture du Val-de-Marne, autorité organisatrice de l'enquête, d'inscrire la tenue d'une réunion d'information et d'échange dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, ce qui a été fait.

Le 6 septembre 2019 la présidente de la commission d'enquête a envoyé à M. Bertrand GEORGES en charge du projet pour le Conseil départemental, une lettre relative à l'organisation de la réunion publique du 8 octobre 2019 mentionnée à l'article 6 de l'arrêté d'organisation de l'enquête. Le maire de Champigny (où devait se dérouler la réunion publique) était également destinataire de ce courrier.

Cette lettre précisait, notamment dans son annexe les moyens, notamment audiovisuels, qu'il convenait de mettre en place pour que celle-ci se déroule dans les meilleures conditions (Copie de cette lettre d'organisation de la réunion publique figure en **pièce jointe 6**).

Le 28 septembre 2019 une seconde lettre décrivant le déroulement envisagé de la réunion publique était envoyée aux mêmes destinataires (Copie en **pièce jointe 7**).

2.8.2. Déroulement de la réunion publique

La réunion publique a eu lieu, comme prévu le jeudi 8 octobre 2019 de 19h00 à 22h00

Elle s'est déroulée en présence d'une soixantaine de personnes.

Des questions ont été posées dans un climat serein ; le projet semblant rencontrer un accueil favorable auprès du public.

En introduction, la présidente de la commission d'enquête, après avoir expliqué la raison d'être de cette réunion publique d'information et d'échange et présenté les membres de la commission d'enquête a rappelé le rôle de la commission d'enquête.

Le Conseil départemental a ensuite présenté le PowerPoint qu'il avait déjà présenté à la commission d'enquête lors de la réunion du 7 août 2019 (rappel pièce **jointe 5**).

En fin de réunion la parole a été donnée au Président du Conseil régional ; les élus présents ont été invités à s'exprimer.

La présidente de la commission d'enquête a mis fin à la réunion publique aux alentours de 22h00.

2.8.3. Après la réunion publique

Après la réunion publique un compte rendu synthétique de celle-ci a été rédigé par un des membres de la commission à partir du verbatim de l'enregistrement réalisé ce soir-là. **Pièce jointe 8**

2.9. Recueil des registres

Les registres déposés en mairies et les registres déposés en préfectures ont été récupérés et livrés au domicile de la présidente par les soins de PUBLILEGAL le 5 novembre 2019.

Ces registres ont été clôturés ce même jour par la présidente de la commission d'enquête.

L'ensemble des registres et des pièces jointes recueillis en fin d'enquête est joint au rapport.

Leur dépouillement, joint à celui des observations portées sur le registre dématérialisé, a permis de retenir 6 thèmes rassemblant la majorité des préoccupations exprimées par le public et/ou les questionnements de la commission d'enquête.

2.10. 2^{ème} réunion de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie le vendredi 8 novembre 2019 de 09h00 à 12h00 dans les locaux de la Préfecture de Créteil.

Elle a finalisé les opérations de dépouillement des observations recueillies dans les registres papier et le registre dématérialisé. Elle a ensuite procédé au classement et à la répartition entre les 3 membres de la commission d'enquête des 6 thèmes retenus à l'issue de l'enquête nécessaires à la rédaction du procès-verbal de synthèse devant être remis au maître d'ouvrage dans les 8 jours suivant la fin de l'enquête.

2.11. Procès-verbal de synthèse

A partir du dépouillement des registres papier recueillis en fin d'enquête et du registre dématérialisé la commission d'enquête a rédigé un procès-verbal de synthèse composé :

- D'une lettre d'envoi de ce procès-verbal (en double exemplaire) récapitulant le déroulement de l'enquête et les 6 thèmes retenus par la commission d'enquête ;
- D'une annexe I comprenant le tableau de dépouillement de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de l'enquête ;
- D'une annexe II comprenant la synthèse des 6 thèmes retenus par la commission d'enquête ;

L'ensemble de ce procès-verbal a été remis par la présidente de la commission d'enquête au représentant du Conseil départemental le lundi 18 novembre 2019.

Lors de cet entretien, il a été précisé au maître d'ouvrage que conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, il disposait d'un délai de 15 jours pour fournir d'éventuelles réponses aux questions soulevées dans le procès-verbal de synthèse.

Un exemplaire de la lettre d'envoi du procès-verbal de synthèse signé conjointement par M. Bertrand GEORGES représentant le maître d'ouvrage et la présidente de la commission d'enquête est joint
en pièce 9

2.12. Réponses du maître d'ouvrage

A la suite de la remise du procès-verbal de synthèse exposée dans le paragraphe 2.11 ci-avant, le Conseil départemental a transmis par courriel le mercredi 4 décembre 2019 un fichier faisant état de ses différentes réponses qu'il apportait au regard de chacun des thèmes retenus par la commission d'enquête.

La version papier a été ensuite adressée par voie postale à la seule présidente de la commission d'enquête (Document reçu le 16 décembre 2019, copie de la lettre d'accompagnement du maître d'ouvrage en **pièce jointe 10**).

2.13. 3^{ème} réunion de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie le mardi 10 décembre 2019 dans les locaux de la préfecture du Val-de-Marne pour examiner les diverses réponses apportées par les maîtres d'ouvrage et élaborer les appréciations que la commission d'enquête souhaitait y apporter à partir des propositions que chacun des membres avait commencé à rédiger sur les thèmes dont il avait la responsabilité.

2.14. 4^{ème} réunion de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie pour une 4^{ème} fois le 13 décembre 2019 dans les locaux de la préfecture de Créteil.

Les appréciations définitives de la commission d'enquête ont été arrêtées puis les conclusions et le sens de l'avis ont été discutés et élaborés.

2.15. 5^{ème} réunion de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie une dernière fois, le 18 décembre 2019, au domicile de l'un des membres de la commission, pour une dernière relecture et signature.



3

3

ANALYSE DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE



31

**LES OBSERVATIONS ET
COURRIERS RECUEILLIS**

Sont récapitulés ci-après, les observations recueillies sur les registres papier ou déposées par voie électronique et les courriers adressés à la commission d'enquête au cours de l'enquête publique relative au projet de création d'une infrastructure collectrice de transports collectifs dénommée Altival

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres papier mis en place dans les 5 communes et en préfecture 94

Commune	Numéro registre	Nombre observations
Noisy le Grand	1	0
Bry sur Marne	1	0
Villiers sur Marne	1	0
Champigny sur Marne	1	1
Chennevières sur Marne	1	3
Préfecture du Val de Marne	1	2
Préfecture Seine-Saint-Denis	1	0
Total 7 registres		6

3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (courriel et registre dématérialisé)

Total	Sur registre dématérialisé
Nombre observations	37

3.1.3. Tableau récapitulatif des observations recueillies par courriers adressés à la présidente de la commission d'enquête

Total	
Nombre observations	0

3.1.4. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête

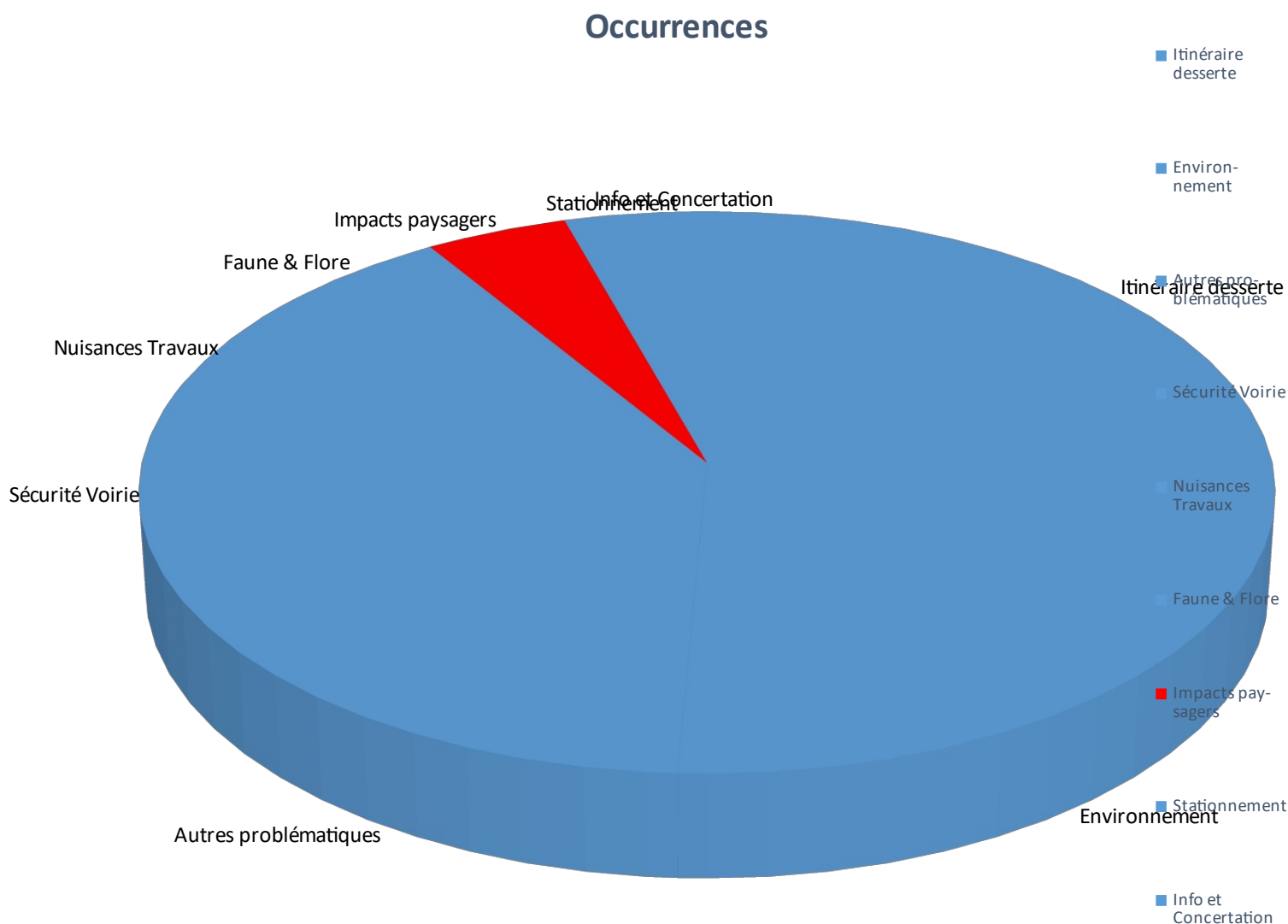
THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
←--Observations, ou courriers	nuisances travaux	environnement	sécurité/voirie	stationnement	impacts paysage	faune et flore	expropriation	itinéraire desserte	tarification	information/concertation	res problématiques
Occurrences	4	15	8	2	3	4	0	19	0	1	11

3.1.5.

Classement par occurrences des thèmes

N° Thème	1 ^{er} rang	2 ^{ème} rang	3 ^{ème} rang	4 ^{ème} rang	4 ^{ème} rang exæquo
Libellé du thème	itinéraire desserte	atteintes à l'environnement	autres problématiques	sécurité voirie	nuisances travaux
N° Thème	4 ^{ème} rang exæquo	6 ^{ème} rang	7 ^{ème} rang	8 ^{ème} rang	
Libellé du thème	respect de la faune et la flore	impacts paysagers	stationnement	information concertation	

La répartition des thèmes abordés par occurrences



3.1.6. Examen détaillé des observations recueillies au cours de l'enquête

Le dépouillement de la totalité des observations a abouti à l'élaboration de **6** thèmes d'analyse (traités au paragraphe **32** suivant).

L'ensemble des observations dépouillées dans **l'annexe** a été transmis, avec les 6 thèmes élaborés par la commission d'enquête au maître d'ouvrage pour recueillir ses avis et commentaires (Cf. Procès-verbal cité au paragraphe **2.11** ci-dessus).

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe **32** suivant et comportent à la suite l'appréciation de la commission d'enquête.





3.2.

LES THEMES ELABORES

Elaboration des thèmes à partir des observations et des courriers

Les observations recueillies dans les 6 registres papier et dans le registre dématérialisé (Cf. paragraphe **3.1** ci-dessus), ont été dépouillées en fonction des occurrences constatées (Cf. **annexe** jointe séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement la commission d'enquête a élaboré **6** thèmes d'analyse qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de la commission d'enquête.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- ▶ Analyse et synthèse des observations recueillies sur le thème au cours de l'enquête,
- ▶ Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème,
- ▶ Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête,
- ▶ Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage
- ▶ Appréciations de la commission d'enquête.

Les 6 thèmes et sous thèmes retenus sont les suivants :

Thèmes principaux	Libellé du thème ou sous-thème
Thème 1	Les atteintes à l'environnement, le respect de la faune et de la flore
Thème 2	Itinéraire/desserte
Thème 3	Sécurité/voirie
Thème 4	Nuisances/travaux
Thème 5	Aménagements liés au projet
Thème 6	Autres problématiques

Comme indiqué au paragraphe **2.11** ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été présentés au maître d'ouvrage, pour recueillir son avis et ses commentaires.

Ce dernier a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis à la commission d'enquête le mercredi 4 décembre 2019 sous forme d'un fichier électronique adressé à chacun des membres de la commission confirmé par un envoi postal reçu le 16 décembre 2019.

Les avis et commentaires figurant dans ce mémoire en réponse sont intégralement reproduits sous chacun des thèmes ci-après.



3.2.1. Thème N° 1 : Les atteintes à l'environnement, le respect de la faune et de la flore

Dans ce thème, les personnes se sont exprimées sur les conséquences de l'implantation de la structure collectrice au regard du paysage et surtout du maintien de la faune et de la flore existantes.

Elles craignent la disparition de la trame verte et bleue, déplorent que des arbres soient abattus avec les conséquences néfastes pour la faune qui s'y réfugie, regrettent que la population soit privée du peu d'espaces verts qui leur reste.

L'attention est appelée sur les prescriptions du schéma régional des continuités écologiques et notamment sur les compensations écologiques qui s'imposent.

3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème

Registre des communes

Obs N°1 M. JOYEUX DE Champigny : «... *Qualité paysagère et environnementale du boulevard*

La question du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est centrale et ne doit pas être minimisée. Nous proposons toutefois qu'elle soit prise de manière globale sur le projet d'aménagement RD10 + opérations d'aménagement en essayant de créer des poches de biodiversité d'un seul tenant fondées sur des usages et donc sur une gestion (par exemple : jardins familiaux ou partagés, ou autres compensations écologiques...).

Registre électronique

Obs N° 22 M. BASTIEN : « ... Ce projet doit être réalisé en préservant ou améliorant l'environnement des sites qui se sont renaturalisés par suite du 'gel des terrains'. Il convient de porter attention à l'infiltration des eaux de pluie... »

Obs N° 23 Mme BADRI : « ...Merci aussi de penser à l'environnement c'est à dire planter des arbres et des espaces verts le long d'Altival avec une piste cyclable. »

Obs N° 24 SGP : La SGP rappelle : « ...Que la ligne 15 sud a fait l'objet d'une autorisation de défrichement imposant des mesures de compensation, elle a signé un acte d'engagement pour la mise en œuvre des mesures de compensation le 20/12/2017...Un arrêté portant dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées du 19/02/2019 prévoit également des mesures ERC... »

Obs N° 35 M. DELLA MUSSIA : « ...La transition énergétique, c'est améliorer l'existant pour moins consommer et réduire notre impact environnemental... Le schéma régional des continuités écologiques (SRCE) adopté le 21 octobre 2013 est un document opposable à tous les Projets et documents de planification.... J'ai noté que **la trame Verte et Bleue**, pour l'instant, est en voie d'extermination

Car le CIN a été choisi me semble-t-il pour pouvoir discuter pour se réduire à 2 ha de plantations, au milieu parfois des voies de circulations routières, ce qui laisse aucune chance à des animaux, qui par hasard s'y trouveraient. »

Obs N° 37 M. LOBRY pour l'association CODEVI : « ... Les deux schémas présentés ne prévoient qu'une seule rangée d'arbres ce qui serait très dommageable à l'environnement... ».

Obs N° 10 Mme REBOUL : « ...Qu'est-il prévu pour la faune exceptionnelle qui sera trouvée : alimentation, cheminement et reproduction. Même préoccupation pour la flore, est-il prévu de la protéger, de la déplacer avec tous les risques que cela comporte ? ...Quelle nouvelle flore est prévue pour entourer ce projet, car les citoyens ont de plus en plus besoin de ce "vert" qui leur fait cruellement défaut et dans quelques années ce souci deviendra beaucoup plus fort ? ... »

Obs N° 27 M. Mme GUERIN : « Nous sommes directement et concrètement concernés par le projet Altival car notre maison se situe en bordure de la friche.... Cette friche, même si par endroit elle ressemble à un dépotoir (voir la fin de la rue de la gaîté) et aurait nécessité un entretien régulier tant en termes de propreté qu'en terme d'égavage, reste un immense espace vert avec une faune et une flore précieuse en région parisienne.....Une coulée verte, utilisant au mieux les arbres présents aurait pu faire un lieu de promenade et de jeux, ce qui aurait parfaitement contribué à « relier les deux parties de Champigny »

comme le répète le maire, alors qu'une route risque de ne pas du tout remplir cet objectif... Tout couper pour « replanter » ou « revégétaliser » comme c'est à la mode de le dire est contreproductif et non respectueux de ce qui existe déjà. Ces arbres ont poussé pendant plus de 40 ans. Les plus faibles doivent être coupés, d'autres entretenus mais ils sont bien vivants. Et hébergent quantités de petits animaux, d'oiseaux, d'insectes (énormément de bourdons et d'abeilles solitaires en particulier !) dont on manque cruellement habituellement en ville... »

Obs N° 28 M. CAPORAL : « ...Étant donné qu'entre 6 et 7 hectares seront imperméabilisés avec ce projet, c'est une gestion en grand des eaux de ruissellement, des circulations d'eau souterraines et la création de zones humides à dépollution végétale qu'il faut envisager. Bassins de rétention (déjà prévu) mais aussi la possibilité de les relier à des noues et fontaines du parc du Plateau. Elles pourront ainsi abriter des espèces particulièrement vulnérables et contribuer à la continuité des trames bleue et verte.en particulier doivent figurer dans un cahier des charges contraignant pour les entreprises qui vont s'y installer. En effet ce site abrite une faune et une flore variée, plutôt riche en milieu urbain avec certaines espèces protégées qu'il serait important de voir s'acclimater à ce nouvel environnement urbain.... il serait bon de laisser à la faune et à la flore une place et une visibilité marquées et ainsi en faire un atout pour les villes traversées et les entreprises qui s'y installeront.... »

3.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Etude d'impact Pièce B résumé non technique

La doctrine nationale du ministère en charge de l'écologie relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel, mise à jour au 6 mars 2012, présente l'ensemble de la démarche :

Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de « séquence éviter, réduire, compenser ». La séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur l'environnement concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment les milieux naturels. ... Cette démarche doit conduire à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets d'autant plus que l'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas mettre, en cause le projet.

Faune et flore

Les enjeux écologiques apparaissent forts au niveau des friches et sur les haies/fourrés spontanés. Ils sont faibles sur les haies anthropiques et notamment sur la haie de SUMAC au droit de la RD10 et du Golf.

La rupture de corridors écologiques avérés entraîne obligatoirement des mesures de rétablissement. Dans le cadre du projet Altival, il s'agit de rétablir la liaison reconnue pour son intérêt écologique, identifiée dans le SRCE comme la principale continuité en place.

Le nombre d'espèces et la superficie considérables d'espèces floristiques invasives est également un enjeu fort sur la zone d'étude. La remobilisation des terres sans précaution pourrait donc favoriser leur dispersion.

Il conviendra d'établir avec les services l'état boisé du secteur à défricher afin de confirmer ou non la nécessité d'un dossier d'autorisation de défrichement.

La réalisation des travaux de défrichement et de construction est source de nuisances pour les populations animales locales et notamment l'avifaune et les chiroptères. Les travaux sont susceptibles à ce titre d'endommager la fonctionnalité du milieu naturel. S'il existe un réel effet perturbateur pour la faune du site et ses environs, celle-ci n'est pas particulièrement sensible puisque les milieux adjacents non impactés offrent des alternatives pour l'habitat (boisement et haies non impactés par le projet).

Etude d'impact page 126

Les enjeux écologiques apparaissent forts au niveau des friches et sur les haies/fourrés spontanés. Ils sont faibles sur les haies anthropiques et notamment sur la haie de Sumac au droit de la RD10 et du Golf. Dans ce contexte, l'aménagement actuel du territoire implique un impact cumulé important sur ces enjeux écologiques ...

Dans ce cadre, les friches sur le tracé seront conservées en état (sections 4 et 7 au moins en partie) pour les compensations de la ZNIEFF traversée par le projet (section 5). Par ailleurs, deux dépressions humides temporaires ont été identifiées avec la flore estivale (absence de sol hydromorphe). La première se situe sur la friche du plateau, elle est colonisée sur quasi toute sa surface par la Pulicaire dysentérique espèce sur la liste de l'annexe 2 de l'arrêté zone humide. La deuxième est colonisée par

L'Epilobe hirsute autre plante de l'arrêté au niveau de la friche du Mac Donald's (section 7) sur laquelle la Mante religieuse et la Cétoine dorée ont aussi été observées.

Le nombre d'espèces et la superficie considérables d'espèces floristiques invasives est également un enjeu fort sur la zone d'étude. La remobilisation des terres sans précaution pourrait donc favoriser leur dispersion. Une richesse écologique remarquable a été constatée durant les inventaires mais certains habitats sont actuellement détruits par les aménagements ainsi que la dissémination des espèces invasives dont les populations ne sont pas gérées avant travaux.

Le projet Altival impacte donc certaines friches et milieux naturels à forts enjeux écologiques. L'Autorité environnementale sera rencontrée dans le cadre du projet afin de définir la nécessité d'un dossier CNPN ainsi que le coefficient de compensation des surfaces impactées. Des terrains similaires doivent être recherchés sur les communes et pourront être inscrits en Zone Naturelle au PLU, l'idéal serait de préserver certaines zones existantes.

La rupture de corridors écologiques avérés entraîne obligatoirement des mesures de rétablissement. Dans le cadre du projet Altival, il s'agit de rétablir la liaison reconnue pour son intérêt écologique, identifiée dans le SRCE comme la principale continuité en place.

3.2.1.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

On notera que les questions environnementales sont traitées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête d'utilité publique et qu'elles ont fait l'objet d'un complément apporté dans la réponse à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe), qui constitue également la pièce K du présent dossier d'enquête d'utilité publique.

La faiblesse relative de la pression urbaine sur ces ex-emprises autoroutières du secteur dit de la VDO a amené un développement de friches plus ou moins arborées présentant ponctuellement un intérêt écologique. La conception du projet est animée par une recherche d'économie d'espace pour limiter en particulier l'impact sur les milieux naturels. L'ensemble des fonctionnalités (voiture, bus, piétons, vélos, paysage) présente donc des largeurs limitées.

Au niveau des logements existants, certaines zones ont été évitées par le projet pour permettre le maintien de secteurs qui ne devraient pas être urbanisés et pour créer des zones tampons avec les résidences.

Le projet nécessite toutefois, notamment à Champigny et Chennevières, la réalisation d'infrastructures impactant partiellement le milieu naturel. Il fera ainsi l'objet d'une demande d'autorisation environnementale avec enquête publique à l'issue des études d'avant-projet.

L'analyse des milieux naturels montre que la continuité écologique n'est pas réellement fonctionnelle en l'état actuel du fait, notamment, de la présence des infrastructures existantes. Le projet s'attachera ainsi à améliorer la continuité écologique de ces milieux en cherchant à mailler les espaces naturels et les espaces verts qui seront réalisés dans le cadre du présent dossier. Le projet Altival présente ainsi un parti paysager qui envisage de répondre à ces enjeux écologiques. Ces espaces verts contribueront évidemment à l'insertion paysagère du projet mais ils sont également étudiés pour obtenir une réelle fonctionnalité écologique. Le cortège végétal sera ainsi orienté vers des espèces locales et des milieux diversifiés favorables à l'habitat et au nourrissage de la faune.

Les études opérationnelles seront réalisées avec un souci de détail et de mutualisation des aménagements au profit de l'efficacité de la continuité écologique.

3.2.1.4. Appréciations de la commission d'enquête

Les réponses du maître d'ouvrage témoignent de la volonté de ce dernier de limiter la consommation d'espace pour préserver le plus possible les milieux naturels et d'améliorer, voire de créer une réelle continuité écologique.

La commission constate avec intérêt que cette volonté se retrouve dans les orientations qui doivent présider aux futures études opérationnelles.

En l'occurrence, il serait souhaitable que les études d'avant-projet examinent tout particulièrement les sites de Champigny et Chennevières qui demeurent actuellement un point névralgique en matière d'impact sur le milieu naturel.

3.2.1.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.1.5.1. Question N°1 :

Les carrefours vont rompre le cheminement possible de la petite faune, notamment les batraciens.

Quelles sont les mesures concrètes envisagées pour éviter de rompre cette continuité.

3.2.1.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Des aménagements seront développés pour la faune, en particulier pour favoriser les déplacements. Bien que la sensibilité au regard des populations de batraciens n'a pas été identifiée au stade de l'étude d'impact, la continuité écologique des espaces verts pour la faune sera analysée au stade des études opérationnelles. Des traversées sous chaussées seront étudiées. Ces traversées nécessiteront la réalisation de passages complexes à mettre en œuvre car nécessitant la conservation d'un sol naturel, ainsi qu'une aération et une luminosité suffisante.

Il est également envisagé de réduire la coupure écologique que constitue l'autoroute A4 et son franchissement au-dessus du boulevard Pasteur. Sous l'ouvrage, il est envisagé de reconstituer un sol pour assurer une « continuité brune » permettant la migration de la microfaune du sol. Il est également envisagé sur l'ouvrage une continuité entre les talus autoroutiers. Ces problématiques seront étudiées dans le cadre des études opérationnelles.

3.2.1.5.3. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête note avec intérêt les réponses apportées à ses interrogations.

Elle considère que les mesures concrètes énoncées pour respecter le cheminement de la petite faune et la continuité écologique, semblent de nature à répondre favorablement à cette problématique et souhaite vivement que les études opérationnelles se déterminent en ce sens.

3.2.1.5.4. Question N°2 :

Le projet contribuera à l'imperméabilisation des sols obligeant à gérer les eaux de surface. Est-il envisagé de favoriser les revêtements poreux pour les voies de circulation bus, voitures, vélos, piétons ?

3.2.1.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Le projet s'inscrit dans un objectif d'infiltration maximale des eaux pluviales pour restituer aux sols et aux milieux naturels les eaux des précipitations qui ruisselleront sur les infrastructures existantes ou créées. Il est en particulier envisagé de déconnecter tout ou partie des surfaces de chaussées existantes impactées par le projet des réseaux d'eaux pluviales existants.

Le parti paysager et écologique comprend également des noues et bassins végétalisés à ciel ouvert qui permettront de recueillir la majorité des eaux de pluies qui ruisselleront sur les chaussées et trottoirs, avec pour objectif d'infiltrer les eaux pour les restituer aux sols. Ces milieux humides seront également de nature à favoriser la biodiversité localement. Les études opérationnelles s'attacheront à envisager la connexion de ces espaces pour assurer des continuités écologiques.

Il sera également prévu d'infiltrer partiellement les eaux de pluies sur les stationnements créés et les trottoirs par la mise en place de pavés et de structures drainantes.

On notera que les questions de gestion des eaux pluviales seront traitées dans le cadre d'une autre enquête publique, le dossier étant soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau. Ce dossier sera réalisé à partir des études opérationnelles qui apporteront un niveau de détail supplémentaire au présent dossier d'enquête d'utilité publique.

3.2.1.5.6. Appréciations de la commission d'enquête

La gestion des eaux pluviales fera l'objet d'une autorisation au titre de la Loi sur l'Eau mais d'ores et déjà, le Département se préoccupe de la prise en compte de l'infiltration maximale des eaux pluviales, c'est un des sujets qui seront étudiés lors des études opérationnelles.

La réponse du maître d'ouvrage montre que celui-ci a appréhendé les risques et mis en place des mesures visant à les réduire, notamment la création de noues et la prévision d'infiltrer les eaux de pluies sur les stationnements créés et les trottoirs par la mise en place de structure drainantes.

La commission d'enquête accueille favorablement cette démarche.

3.2.1.5.7. Question N°3 :

Quelles mesures a-t-on prévues pour l'éclairage des infrastructures : Mode d'alimentation des leds ? Eclairage interrompu ou atténué la nuit, éclairages intelligents ne s'éclairement qu'à l'arrivée des véhicules ?

3.2.1.5.8. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

La promenade géographique constituera une « clairière nocturne » (ou plutôt une lisière nocturne de par son caractère linéaire) d'une part parce que le site propre bus ne sera pas éclairé la nuit en tant que tel (hors traversées piétonnes et carrefours) et d'autre part grâce à un système d'éclairage à détection dynamique accompagnant le déplacement des piétons et des cycles aux heures les plus creuses de la nuit. Ce système associé à un éclairage Leds permettra de limiter l'impact sur la « trame noire » mais également de réaliser des économies d'énergies significatives.

3.2.1.5.9. Appréciations de la commission d'enquête

Le Département apporte une réponse détaillée aux interrogations de la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère que les mesures qui seront mises en œuvre paraissent adaptées à la problématique, notamment le système à détection dynamique, qui tout en respectant la sécurité des piétons la nuit et la biodiversité limitera les dépenses d'énergie.



3.2.2.

Thème N°2 : Itinéraire /desserte et rabattement

3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème

41 % des observations reçues concerne le thème N°2. Les déposants sont en faveur de l'infrastructure collectrice de bus ; ils souhaitent des bus plus rapides et plus fréquent permettant à « tous » de rejoindre les gares du RER A, E et la ligne 15.

9 déposants sur 41 regrettent que la prolongation d'Altival entre le Fort de Champigny et le centre commercial de Pincevincent ne fasse pas partie de l'enquête publique. 13 observations soulignent la nécessité de désenclaver certains quartiers particulièrement situés sur le flanc Est du projet.

Enfin les associations « vélo » en faveur de l'infrastructure collectrice de bus souhaite une piste continue exclusivement dédiée aux vélos. Elle propose l'utilisation du vélo comme outil de rabattement vers les zones désenclavées. Elles regrettent la prolongation de la RD10 sur l'ex VDO.

Mail N° 3 – M. Martin GONZALES d'Ormesson :

« Je suis favorable au **prolongement de la ligne jusqu'à Pincevincent** afin que nos enfants ne soient pas enclavés. »

Mail N°4 – M. LANTIER DE Villiers : **souhaite un arrêt supplémentaire « les Hautes Noues »** situé sur le Boulevard Jean Monnet immédiatement avant la fin de la séquence 2. Il écrit :

« Concernant l'arrêt des Hauts de Bry : Cet arrêt se situe à 300 m de la pointe sud-ouest du quartier des Hautes Noues et impose de traverser le boulevard Jean Monnet (route à 3 voies sans feu de signalisation au niveau du passage piéton) puis de passer sous l'autoroute A4. Ces obstacles et cette distance sont autant de barrières difficiles à franchir pour des personnes avec une poussette, des enfants ou bien des personnes qui ont des difficultés à se déplacer (personnes âgées et personnes handicapées) ». .

Concernant l'arrêt Jean Monnet : L'arrêt se situe à 500 m de la pointe sud-ouest du quartier des Hautes Noues, il s'agit d'une distance importante pour n'importe quel piéton... ».

Mail N°6 – M. DRIESCH de Chennevières déclare : » Il est urgent pour ses habitants d'avoir d'autres moyens de transports que les voitures individuelles. Sortir de la ville en direction des gares RER est depuis longtemps synonyme d'une perte de temps d'environ 45mn (aller-retour) aux heures de pointes. **Il est également indispensable de lier le développement urbain avec la mise en place préalable de dessertes efficaces.** ».

Mail N°8 – M. BALAS de Champigny et habitant le quartier d'de Coeuilly signale :

« **Notre quartier est très mal desservi**, pour utiliser la ligne RER E...je travaille actuellement à Bry Sur Marne, à l'occurrence proximité du Centre Commercial d'Arcade. »

« J'ai 4 Km à parcourir depuis mon domicile ... soit à pieds, 45', à pieds en utilisant les BUS 50', voire plus, à pieds en utilisant les RER E puis A, plus de 50', 4. En voiture à partir de 15', jusqu'à 40', en vélo, 20' (mais pas de piste cyclable sécurisé durant le parcours, ni autorisation emprunter le contre sens pour route à sens unique. En conclusion, c'est très contraignant et polluant, mais pour gagner 1h quotidien, en étant être sécurisée, je suis obligée d'utiliser la voiture ».

Mail N°12 - Mme TALON Habitante de Chennevières, face au Bois l'Abbé déclare :

« **Je me sens exclue d'un projet sensé améliorer ma vie.** ...partir de la rue d'Auvergne pour le RER A Champigny ou la gare de Villiers RER E est un "voyage" variant entre 25 minutes et 1 heure ...Tout est fait pour que nous restions dans le quartier, tant pis pour notre droit au travail... »

Mail N°14 – M. BAFOIL habitant la Queue en Brie à Chennevières déclare :

« Je suis POUR avec : (1) un tracé passant par La Queue-en-Brie. (2) une fréquence et une amplitude horaire qui s'adaptent à des personnes travaillant sur Paris. (3) une redéfinition des réseaux de bus actuels (Transdev ligne 7 comme RATP ligne 207) pour prendre en compte l'Altival. (4) une desserte rapide de la station de Métro 15 Bry-Villiers-Champigny. ».

Mail N°23 – Mme BADRI écrit : « Pouvez-vous donc s'il vous plaît mettre des arrêts sur l'avenue Coeuilly et sur la Rn4 mais dans tous les cas il faut des arrêts à Chennevières sur la première phase du projet. »

Mail N°25 – M. LANDAIS : « Le projet Altival est plus que nécessaire pour le **désenclavement de toute la partie Est du département**. De plus, il est absolument nécessaire d'effectuer le **prolongement d'Altival entre le fort de Champigny et le centre commercial de Pincevent Ormesson**. En effet, le désenclavement du territoire Est passe par le prolongement jusqu' Pincevent pour permettre un accès au Super métro ... ». M. Landais termine en écrivant : « Ce projet de manière générale qui ira jusqu' Pincevent est une nécessité ! Et qu'il soit **achevé jusqu'à Pincevent en 2024** est également une bonne chose car on a déjà beaucoup attendu. ? ».

Mail N°26 – M. RIBAILLY de Saint Maur des Fossés écrit à propos de l'itinéraire vélo :

« Merci de veiller à **la continuité cyclable** et non à l'évanouissement à l'approche des carrefours »

Mail N°29 – ANONYME : « Il est **indispensable d'améliorer le réseau de bus** dans le secteur. Des bus supplémentaires doivent être mis en place par le STIF ! Les habitants et les élus le demandent depuis trop longtemps. ».

Mail N°30 – M. FISCHER : « Il faut aussi bien penser à **la continuité des liaisons en particulier avec le centre-ville de Bry en transport en commun**, et aux prolongations de parcours en **site propre à vélo**. »

Mail N°31 – Mme AZAIS de Champigny sur Marne : « Le **quartier de Coeuilly est très mal desservi** par les transports en COMMUN. Je suis obligée d'aller travailler en voiture car le trajet en transports en commun est trop long. Tous les bus doivent permettre aux habitants de rejoindre Altival, le TVM ou le métro. ».

Mail N°32 – L'ASSOCIATION « Place du vélo à Saint Maur » écrit « La création d'une voie exclusivement dédiée au bus est en cela une bonne nouvelle. Il est aussi indispensable de prendre en compte le fort potentiel du vélo comme moyen de rabattement efficace et peu encombrant vers les gares RER et du Grand Paris Express. ».

Le Collectif Vélo Île-de-France poursuit en demandant des pistes cyclables sécurisées : « Des **pistes cyclables** séparées des voitures (séparateur ou espace tampon) et des piétons (décaissement de 5 cm chanfreiné et couleur si nécessaire). Elle **doit être conçue comme un troisième domaine de voirie, au même titre que la chaussée et le trottoir...** ».

Mail N°33 – M. GOBITZ Vice-président de l'Association des Usagers des Transports /FNAUT Île de France : écrit

« Le site propre ALTIVAL sera utilisé par différentes lignes **pour irriguer les quartiers de Champigny, Chennevières et Ormesson notamment**. ».

« Il est nécessaire qu'IDF Mobilités précise, d'ici l'avant-projet, le tracé et le niveau de service des lignes qui ont vocation à utiliser ce site propre. Une offre étendue, similaire à ce qui est proposé pour la ligne 393, est attendue pour favoriser le report modal ».

« Construits à une époque où l'automobile semblait devoir être l'avenir des déplacements, **les quartiers du Bois-l'Abbé et des Mordacs à Champigny n'ont jamais bénéficié d'une desserte satisfaisante par les transports publics**. ».

« En mettant ces quartiers périphériques en relation avec les deux grandes des gares citées, Altival contribuera à les sortir de leur isolement. »

Mail N°37– M. LOBRY de Villiers sur Marne écrit : « Je vous remercie en conséquence de recommander dans vos conclusions ...la **création d'un arrêt sur la partie Villiéraine du tracé** ».

Cour 1 – M. JOYEUX écrit : regrette que les **aménagements de la RD4 à Chennevières et Ormesson ne soient pas retenus pour l'enquête publique**. M. Joyeux écrit :

« Pourtant lors du début de la concertation nous avons sollicité les aménagements de la RD4 à Chennevières et Ormesson, ils ne sont pas retenus pour l'enquête publique ! ... ».

Cour. 2 – ILE DE FRANCE MOBILITÉ écrit : « Île-de-France Mobilités propose qu'une **station soit située à proximité de la RD 4**. Cette station permettra ainsi de constituer un pôle bus, **facilitant les correspondances avec les lignes en provenance ou à destination du centre-ville de Champigny, de Chennevières-sur-Marne et d'Ormesson-sur-Marne**. ».

3.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Pièce A : note explicative p 4

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.**

Pièce K : mémoire de réponse à l'autorité environnementale p 60

La conception du projet doit s'analyser de façon globale, le projet « routier » de prolongement de la RD10 et le projet d'infrastructure de transport étant indissociables. En effet, la réalisation du site propre s'inscrit pleinement dans la desserte du secteur de la VDO qui accueillera à moyen terme un nouveau développement urbain conformément aux prescriptions du SDRIF. Or la desserte en transport de ce secteur n'est pas suffisante pour permettre l'accessibilité de ces poches de développement. Aussi, **il est essentiel de constituer en plus du projet de transport un axe routier qui se veut être un boulevard urbain assurant à la fois une fonction nouvelle de desserte locale mais aussi un axe de transit à l'échelle intercommunale / départemental.**

Par ailleurs, **la constitution d'un unique site propre bus** en milieu urbain moyennement dense, même s'il est en devenir, **sans voirie associée reste peu réaliste**. En effet, la pression urbaine est relativement importante dans le secteur et il sera très complexe d'empêcher sur le long terme les riverains d'accéder même ponctuellement aux rives de leurs parcelles et aux usagers d'emprunter cette voie pour effectuer des trajets Nord-Sud par exemple pour rejoindre l'A4.

C'est pourquoi, la variante comportant uniquement la création de l'infrastructure dédiée aux bus et aux modes doux (piétons, vélos), sans le prolongement routier n'a pas été étudiée car elle ne correspond pas au programme fixé par les acteurs locaux. Le projet de boulevard urbain laissant une large place aux circulations douces et aux transports en commun a ainsi été conçu comme un axe structurant de l'ensemble des projets urbains alentours.

Pièce B3 : étude d'impact p 170

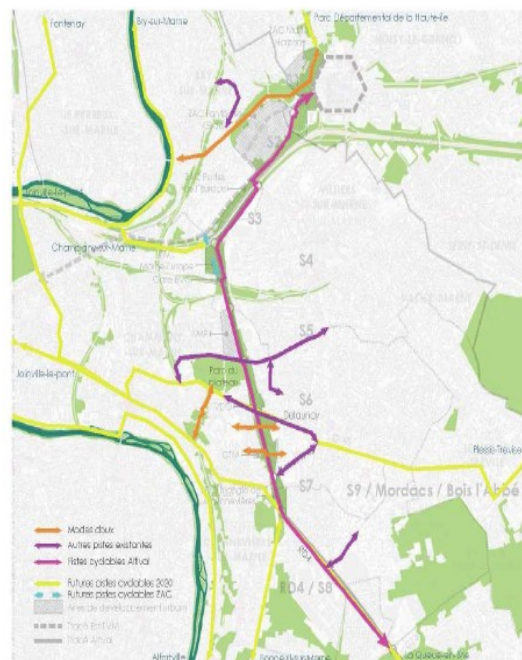
ALTIVAL- ETUDE D'IMPACT
Impacts et mesures

Les aménagements cyclables sur ce secteur vont profiter d'opportunités liées aux projets urbains voisins, comme le Jardin Métropolitain de la ZAC Marne Europe, et ainsi permettre un maillage cyclable global sur l'ensemble de ce périmètre.

Cette promenade géographique reliera à court terme, le Fort de Champigny au Parc du Plateau et au Parc du Coteau à Bry-sur-Marne, à moyen terme la vallée du Morbras à la Marne à Noisy-le-Grand, et à long terme la « Marne des Guinguettes » à Sucy à la « Marne des Grands Parcs » au-delà de Noisy-le-Grand.

La promenade plantée sera conçue non seulement comme un système de déplacements doux pour les déplacements du quotidien, pour les déplacements de loisirs, et vers les gares et les zones d'activités économiques, mais aussi comme un système de continuité écologique.

Nature de l'impact	Intensité de l'impact	Durée de l'impact	Apparition de l'impact
Positif	Direct	Fort	Permanent
			Court terme



Carte des modes doux portés en continuité de l'existant

Figure 101 : Carte des modes doux portés par le projet Altival, en continuité de l'existant (source : Etude préliminaire Altival, département du Val de Marne, octobre 2018)

Le projet permet de structurer le réseau des modes doux à l'échelle du territoire val-de-marnais et d'assurer des continuités confortables et sécurisées pour ces derniers. L'impact est donc positif et fort.

MESURES

Aucune mesure n'est envisagée compte tenu de l'impact positif du projet sur le réseau de déplacements doux.

Pièce B3 : étude d'impact p 170

Pièce K : Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale p 21

La Maîtrise d'ouvrage rappelle que **dans le tissu urbain projeté, seuls les projets d'infrastructures sont relativement bien définis (Gare de la ligne 15, gare de RER E / ligne P et Est-TVM)** mais qu'aucun des projets de développement urbain aux abords d'Altival n'est aujourd'hui stabilisé, y compris certains pris en compte dans l'analyse des effets cumulés...

Les projets prévus sur les emprises de l'ex-VDO ne sont pas connus actuellement. Des mutualisations sont toutefois envisagées conjointement avec l'aménageur de la zone (EPA Marne) **dans le cadre du Contrat d'Intérêt National portant sur l'ancienne voie de desserte orientale entre les gares de Villiers-sur-Marne et de Sucy-en-Brie.**

ALTIVAL- ETUDE D'IMPACT
Impacts et mesures

Les aménagements cyclables sur ce secteur vont profiter d'opportunités liées aux projets urbains voisins, comme le Jardin Métropolitain de la ZAC Marne Europe, et ainsi permettre un maillage cyclable global sur l'ensemble de ce périmètre.

Cette promenade géographique reliera à court terme, le Fort de Champigny au Parc du Plateau et au Parc du Coteau à Bry-sur-Marne, à moyen terme la vallée du Morbras à la Mame à Noisy-le Grand, et à long terme la « Marne des Guinguettes » à Sucy à la « Marne des Grands Paros » au-delà de Noisy-le-Grand.

La promenade plantée sera conçue non seulement comme un système de déplacements doux pour les déplacements du quotidien, pour les déplacements de loisirs, et vers les gares et les zones d'activités économiques, mais aussi comme un système de continuité écologique.

Nature de l'impact	Intensité de l'impact	Durée de l'impact	Apparition de l'impact
Positif	Direct	Fort	Permanent
			Court terme



Carte des modes doux portée en continuité de l'existant

Figure 101 : Carte des modes doux portés par le projet Altival, en continuité de l'existant (source : Etude préliminaire Altival, département du Val de Marne, octobre 2018)

Le projet permet de structurer le réseau des modes doux à l'échelle du territoire val-de-marne et d'assurer des continuités confortables et sécurisées pour ces derniers. L'impact est donc positif et fort.

MESURES

Aucune mesure n'est envisagée compte tenu de l'impact positif du projet sur le réseau de déplacements doux.

3.2.2.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

La desserte bus

Le projet Altival consiste à réaliser un site propre bus pour collecter une partie des lignes de bus du secteur et permettre d'améliorer la desserte locale et son efficacité. Le projet présenté à la présente enquête publique ne traite pas de la réorganisation de la desserte en transports en commun (cf. ci-dessous) gérée par le syndicat des transports d'Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités (IDFM).

Altival permettra à une quinzaine de lignes de bus qui emprunteront le site propre au moins sur une partie de leur tracé de gagner du temps et de la régularité au bénéfice des voyageurs. Le projet Altival s'inscrit ainsi pleinement dans cette optique de développement des transports en commun pour désenclaver les villes situées au Sud des futures gares Bry-Villiers-Champigny.

Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités (IDFM), qui est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, étudie actuellement une réorganisation des lignes de bus du secteur en vue de la réalisation de la gare Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 du métro. Cette réorganisation n'est pas encore actée et les besoins

en transports en commun identifiés sur le secteur dans le cadre du projet Altival sont systématiquement remontés à IDFM.

Les éléments d'études transmis par IDFM sont présentés sur une carte du Bilan socio-économique qui constitue la pièce G du présent dossier d'enquête publique. Ils sont rappelés succinctement ci-dessous.

A ce stade des études, Ile-de-France Mobilités indique que plusieurs lignes 206, 207, 208, 106, 108 et 308 desservirait partiellement le quartier de Coeuilly. Certaines lignes bénéficieraient donc de l'infrastructure Altival.

Au moins trois lignes de bus sont envisagées dans le cadre de la réorganisation d'IDFM pour desservir le quartier du Bois l'Abbé, à savoir les lignes 108, 308 et 106. Ces deux dernières lignes (308 et 106) emprunteront Altival sur une partie de leur tracé pour rejoindre la gare Bry-Villiers-Champigny. Les lignes 308 et 108 bénéficieront également de couloirs bus sur la rue Sonia Delaunay pour faciliter la connexion avec les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé. Ces aménagements ponctuels en amorce du tracé Altival permettront aux usagers des gains de temps et de régularité

Le projet présenté à l'enquête d'utilité publique concerne le projet Altival qui ne prend pas en compte le réaménagement de la RD4 à Chennevières et Ormesson. Le Département du Val-de-Marne a conscience des besoins de liaison en transports en commun sur le secteur et notamment sur la commune d'Ormesson. Il a ainsi souhaité poursuivre cette réflexion dans le cadre des études préalables au schéma de principe du projet Altival. Le projet portant sur la RD4 fait donc l'objet d'études indépendantes des études du projet Altival, conformément aux conclusions des études antérieures menées par Île-de-France Mobilités, ce projet n'est pas intégré au schéma de principe du projet Altival car il est indépendant du projet.

Dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus pilotée par Ile-de-France Mobilités qui est en cours d'étude, il est envisagé la constitution d'une nouvelle ligne de bus nommée provisoirement D8 en terminus à la gare Bry-Villiers-Champigny et qui circulerait sur la RD4 vers l'Est, au-delà du secteur de Pincevent.

Enfin, dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus pilotée par Ile-de-France Mobilités, il est envisagé la constitution de la nouvelle ligne de bus nommée provisoirement Sx en terminus à la gare Bry-Villiers-Champigny et qui circulerait vers le centre-ville de Chennevières au Sud.

Il convient de noter que le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France prévoit en outre un prolongement d'Altival au Sud vers la gare de Sucy-Bonneuil par les territoires des communes de Chennevières, Ormesson et Sucy-en-Brie. Ce prolongement fait l'objet de réflexions menées par EPA Marne en tant qu'aménageur de l'Etat dans le cadre du Contrat d'Intérêt National

Les stations bus

Les Hautes Noues

Le quartier des Hautes Noues jouxte le tracé Altival au droit du passage sous l'autoroute A4.

Le Département du Val-de-Marne prend note de cette remarque et étudiera la création d'une station de bus plus proche du quartier des Hautes Noues. La création d'une station supplémentaire est contrainte techniquement car un nouvel arrêt pénaliserait la vitesse commerciale des bus empruntant Altival. Cependant, une solution technique sera recherchée au stade des études d'Avant-Projet au sud de l'ouvrage de l'autoroute A4 pour déplacer la station des Armoiries et la rapprocher de façon optimale des Hautes Noues tout en desservant le centre commercial.

Une étude plus approfondie devrait permettre de minimiser l'impact sur le talus autoroutier en recherchant le maintien de la fluidité de la circulation générale et la sécurité des usagers. Il est possible toutefois que cette solution amène la suppression des plantations d'alignement au droit de la station voire jusqu'au carrefour giratoire afin d'assurer toutes les fonctionnalités du carrefour et notamment la circulation des piétons en toute sécurité.

Compte tenu des analyses de trafics qui ont été réalisées et qui montrent un dysfonctionnement important d'une solution à feux au vu du nombre de branches du carrefour, le Département privilégie la solution du carrefour giratoire au sud de l'ouvrage de l'autoroute A4. Ce carrefour est par ailleurs très lié au carrefour situé de l'autre côté de l'autoroute A4 (intersection avec le boulevard Méliès), également très chargé. Ce

système de carrefour est ainsi tributaire d'un trafic très élevé puisqu'il constitue un des rares franchissements de l'autoroute A4, importante coupure urbaine. Ce système concentre ainsi beaucoup de flux automobiles. La possibilité de modifier le fonctionnement du carrefour Jean Monnet / Pasteur a donc été écartée.

La station de la RD4

La question de la desserte de la RD4 posée par Ile-de-France Mobilités est reprise par la ville de Chennevières dans son avis qui a fait l'objet de la délibération N°2019/020 du Conseil municipal du 15 avril 2019. En effet, la ville de Chennevières a engagé une réflexion urbaine sur son entrée de ville Nord avec l'implantation d'un équipement public et propose notamment dans ce cadre la mise en place d'une station bus au plus près de la RD4.

Cette proposition est retenue par le Département du Val-de-Marne qui étudiera dans les études opérationnelles d'Altival la création d'une station bus plus proche de la RD4 pour favoriser les correspondances. La station dite « 8 mai 1945 » pourra par ailleurs être déplacée vers le Nord ce qui permettra de respecter une distance acceptable entre les stations.

Les aménagements du projet Altival seront modifiés pour permettre le développement du projet urbain de la ville de Chennevières.

Les aménagements cyclables

Les objectifs du Département

Ce secteur de l'ex-VDO est repéré au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) 2030 comme secteur à fort potentiel de densification. La question de l'équilibre entre renforcement des infrastructures de transport et équipements, développement économique et préservation de l'environnement est posée dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et s'applique entièrement au site concerné (urbanisation + voie verte + continuité écologique + Infrastructure de transport). Le projet Altival est bien dans cette traduction du SDRIF avec la recherche d'un équilibre localement, mais également à l'échelle de la Métropole. Le projet s'inscrit en effet dans un environnement urbain en mutation où seront créés des emplois et du logement pour répondre aux besoins des habitants du secteur de l'est de la Métropole. Ce développement, en particulier économique, permettra aussi de participer à limiter le déséquilibre est-ouest de la métropole puisque l'est connaît un niveau de sous-emploi important. Les politiques publiques engagées sur le secteur d'étude visent à privilégier des emplois locaux, au plus près des habitations, pour réduire les déplacements domicile-travail. La recherche de cette forme d'équilibre entre développement urbain et respect de l'environnement doit effectivement s'accompagner d'une limitation de l'usage de la voiture et du développement des modes alternatifs.

Aussi, les objectifs du Département du Val-de-Marne sont bien de favoriser et développer l'usage du vélo en tant que mode de déplacement à part entière pour les trajets du quotidien. Les aménagements cyclables développés dans le projet Altival visent donc dans un premier temps à desservir les nouveaux quartiers et les quartiers existants, et permettent également un rabattement vers la future gare Bry-Villiers-Champigny ainsi que vers la gare du RER A à Noisy-le-Grand.

Dans un second temps, le Département du Val-de-Marne souhaite que la constitution de ce nouvel axe structurant entre Chennevières et le secteur de Bry et Villiers-sur-Marne permette aux Val-de-Marnais des déplacements en vélos sur des distances importantes, conformément aux itinéraires définis dans le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne. En effet, les aménagements cyclables associés à Altival permettront de constituer une partie des itinéraires n°20 entre Vitry-sur-Seine et Bry-sur-Marne et n°18 entre Champigny et Sucy-en-Brie. Enfin, on notera que cette portion de l'itinéraire reliera le Parc Départemental du Plateau et le Fort de Champigny dont les espaces verts font l'objet d'un projet d'ouverture au public. Aussi, l'objectif premier de favoriser les modes actifs comme mode de déplacements au quotidien se double également à un objectif de promenade de loisir.

La limitation des changements de côté des aménagements cyclables

Le Département du Val-de-Marne s'est attaché à conserver autant que faire se peut les aménagements cyclables d'un même côté de l'axe de la voirie, avec notamment la desserte du pôle Bry-Villiers-

Champigny situé à l'ouest de la RD10 et d'Altival. Ce positionnement continu à l'ouest des aménagements cyclables s'étend notamment de la limite sud du projet à Chennevières jusqu'au secteur Marne Europe sur la majorité du tracé, soit près de 3 km. La voirie et le site propre basculent à l'est à Champigny, sans impact sur la piste cyclable.

Au droit du boulevard Jean Monnet, de constitution relativement récente, situé entre les contraintes fortes de l'autoroute A4, le département a cherché à conserver dans la mesure du possible les alignements d'arbres. Le passage sous l'autoroute A4, qui constitue un point stratégique pour l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, usagers des transports) amène également des traversées cyclistes importantes. Le Département a ainsi souhaité doubler l'aménagement cyclable en réalisant 2 pistes bidirectionnelles, une de chaque côté de la voie, pour favoriser les mouvements de chaque mode et faciliter le passage sous l'ouvrage de l'autoroute A4.

Concernant le boulevard Méliès, deux solutions ont été étudiées et présentées au présent dossier d'enquête publique. La solution avec un aménagement cyclable au nord a été privilégiée en concertation avec les acteurs locaux pour permettre une desserte future de la ZAC des Fontaines Giroux (Secteur de l'INA), ainsi que des nouveaux quartiers de la ville de Bry-sur-Marne plus à l'ouest. Cette solution impacte un alignement d'arbres du boulevard et nécessite des reprises plus importantes de la voirie. Il est proposé que ce choix soit réétudié lors des études opérationnelles avec les acteurs locaux pour favoriser le maintien d'un itinéraire cyclable continu au sud, qui permettrait également de conserver les 2 alignements d'arbres.

Les rayons de giration

Si les études préliminaires s'attachaient principalement à définir la position et les grands principes de conception des aménagements cyclables, les études opérationnelles s'attacheront à préciser la géométrie des aménagements notamment dans les carrefours.

Les contributions indiquent par ailleurs que « les vélos roulent en courbes, comme les voitures » et que « des angles durs font perdre en confort, en sécurité, et en capacité de la piste. ». Aussi, une attention particulière sera apportée sur l'alignement des aménagements cyclables et les courbures engendrées. Des courbures plus amples seront proposées autant que possible.

Il est rappelé que les changements de directions dans les carrefours amènent des rayons de giration plus courts pour les cyclistes comme pour les autres véhicules, ce qui induit une réduction de vitesse globalement souhaitable aux niveaux des intersections.

La cohérence des aménagements entre les différents départements

Le Département du Val-de-Marne assure pour l'instant la maîtrise d'ouvrage du projet Altival et du projet Est-TVM qui pourrait être réalisé concomitamment sur le secteur du Mont d'Est à Noisy-le-Grand. Cette solution permettrait de garantir, a minima, une cohérence des aménagements cyclables sur les communes de Bry, Villiers et Noisy-le-Grand dont les territoires sont très imbriqués sur le tracé du projet.

Le Département de Seine Saint-Denis a été saisi pour connaître sa position sur la répartition des maîtrises d'ouvrage.

3.2.2.4. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate l'attachement du maître d'ouvrage à la mobilité et au confort des utilisateurs sur le parcours Altival tel qu'il est défini dans le projet mais aussi au-delà vers Sucy en Brie comme inscrit dans le SDRIF.

➔ **Sur la desserte de bus**, le maître d'ouvrage précise qu'Altival pourra accueillir une quinzaine de lignes au moins partiellement sur son site propre, notamment les lignes qui contribueront au désenclavement des quartiers de Coeuilly, Bois l'Abbé, Mordacs selon les hypothèses de travail d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) chargé de la réorganisation des lignes de bus pour le projet Altival.

La commission d'enquête apprécie les précisions apportées par le maître d'ouvrage. Les dispositions présentées contribueront au désenclavement de certains quartiers et à la diminution des déplacements en voiture.

Par ailleurs, la commission d'enquête a bien retenu le projet de réorganisation du réseau par IDFM qui

selon le département envisage la constitution de 2 nouvelles lignes de bus :

- (D8) en terminus à la gare Bry-Villiers-Champigny qui circulerait sur la RD4 vers l'Est, au-delà du secteur de Pincevent
- Sx en terminus à la gare Bry-Villiers-Champigny et qui circulerait vers le centre-ville de Chennevières au Sud.

→ Sur les stations de bus

Hautes Noues

La commission d'enquête accueille favorablement la proposition d'une station de bus à proximité du quartier des Hautes Noues, et l'hypothèse du déplacement de la station des Armoiries - un nouvel arrêt pourrait pénaliser la vitesse commerciale des bus-

Concrètement la recherche d'une solution technique au stade d'avant-projet est intéressante.

Cependant, la commission regrette que des carrefours à feux ne puissent être mis en œuvre en amont et en aval de la traversée de l'autoroute A4 compte tenu du trafic fort élevé. A défaut de feux, la commission d'enquête suggère, la création d'un passage souterrain pour sécuriser la circulation des piétons et cyclistes.

Station de la DR4

La commission d'enquête adhère au projet de création d'une station de bus plus proche de la RD4 posée par IDFM et plébiscitée par la ville de Chennevières qui devrait faciliter les correspondances avec les lignes en provenance ou à destination du centre-ville de Champigny-sur-Marne, de Chennevières-sur-Marne et d'Ormesson-sur-Marne et contribuer au développement de la ville de Chennevières-sur-Marne.

→ Sur les aménagements cyclables

La commission d'enquête constate l'attachement du département au confort des pistes cyclables. Il s'est efforcé de conserver les aménagements cyclables du même côté de l'axe de la voirie à l'exception du boulevard Méliès où un aménagement cyclable a été privilégié au nord en concertation avec les acteurs locaux. Toutefois, le maître d'ouvrage tenant compte des remarques qui lui ont été adressées, propose de réétudier ce choix lors des études opérationnelles avec les acteurs locaux pour favoriser le maintien d'un itinéraire cyclable continu au sud. Il en résulterait également le maintien des 2 alignements d'arbres.

La commission d'enquête apprécie cette proposition qui non seulement est intéressante pour les cyclistes mais favorise les déplacements doux et le maintien des alignements d'arbres.

Pour les rayons de giration des cyclistes, la commission d'enquête note avec satisfaction que le maître d'ouvrage recherchera des courbures plus amples, conscient que les angles durs nuisent au confort et à la sécurité des cyclistes.

De façon plus générale, la commission d'enquête émet des doutes concernant le dimensionnement des infrastructures pour les modes de déplacements « doux » dans le futur. En effet, les besoins de tous les déplacements ne font que croître qu'ils soient motorisés ou non...

3.2.2.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.2.5.1. Question N°1 :

Les voies de circulation des bus et des voitures sont interrompues par 14 intersections. La fluidité du trafic des bus et leur vitesse seront garanties par des feux « prioritaires ». Qu'en est-il pour les voitures ? **Le temps d'arrêt des piétons et cyclistes souhaitant traverser le couloir de bus mais aussi la RD10 ne risque-t-il pas de devenir trop long suite** à l'augmentation probable du trafic motorisé ? Dans l'affirmative, quels seraient les aménagements possibles tenant compte des développements des transports « doux » vélos, trottinettes, piétons (Cf. Pièce K Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale p 36) ?

A titre d'information et selon les hypothèses de travail, la fréquence des bus le matin aux heures de pointe pourrait être de 3,2 bus par minute vers la Gare Bry-Villiers-Champigny, depuis la rue Jean Jaurès jusqu'à Bernaü (B3 Impact et Mesure p 13).

3.2.2.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

S'agissant d'une infrastructure de collecte des lignes de bus, 14 carrefours sont effectivement situés le

long du faisceau Altival et permettront les entrées et sorties du site propre bus. L'implantation latérale du site propre permet de réduire le risque de création de carrefours supplémentaires sur l'infrastructure bus pour garantir l'efficacité d'Altival.

Les projets d'aménagement le long d'Altival privilégient leur desserte par des voiries secondaires dont les principes d'implantation sont connus. Les carrefours intermédiaires desservant ces opérations sont tous dimensionnés « a maxima » dans les présentes études.

Les bus sont détectés à l'approche des carrefours afin d'assurer leur passage au vert par la mise en place d'un système de priorité bus aux feux.

Le système de détection traditionnel consiste en l'aménagement de boucles de détections dans le sol, associé à des systèmes radio. Cette solution nécessite l'équipement en émetteurs de l'ensemble des bus du secteur, ce qui représente un très grand nombre de véhicules. D'autres solutions innovantes et fiables, telle que la vidéo, pourront être recherchées en concertation avec Île-de-France Mobilités lors des phases ultérieures du projet.

Les échanges ont été dimensionnés au niveau des carrefours existants en prenant en compte non seulement le trafic actuel mais aussi le trafic prévu à l'horizon de l'achèvement des projets de développement urbains envisagés sur le secteur, tout en favorisant autant que possible les transports en commun. La priorité bus est bien intégrée aux études de trafic.

Les hypothèses de dimensionnement ont été modélisées également à l'horizon de l'achèvement des projets urbains connexes (étude CDVia).

Les différents carrefours présentés sont ceux qui permettent d'écouler les trafics envisagés à terme avec un niveau acceptable de congestion aux heures de pointes du matin ou du soir et les samedis. Par ailleurs, sur les Secteurs 3 et 4, les heures de pointes des samedis ont également été prises en compte pour le dimensionnement des carrefours stratégiques pour les grands commerces de ces secteurs (Bricorama, Ikea, Les Armoiries, etc.).

Au droit des portions de site propre les plus empruntées par les bus (gare BVC notamment), des temps de feu vert sont toutefois attribués de façon cyclique pour permettre le non blocage des carrefours pour la circulation générale.

Les traversées des modes actifs (piétons, vélos, trottinettes...) sont également intégrées et bénéficient de temps de sécurité conformément à la réglementation.

Le détail de la gestion prévisionnelle des carrefours sera traité lors des études opérationnelles. Des simulations dynamiques du trafic seront notamment réalisées en Heure de Pointe du Matin, du Soir et du Samedi. Ces études permettront d'optimiser ponctuellement la géométrie des aménagements de voirie pour garantir le fonctionnement des carrefours pour l'ensemble des modes.

3.2.2.5.3. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête note que pour les carrefours dotés de feux, des dispositifs de régulation adaptés et attribués de façon cyclique permettront d'éviter les engorgements de véhicules ;

S'agissant des carrefours sans feux, la commission d'enquête s'interroge sur la réponse peu convaincante du maître d'ouvrage : « *la géométrie des aménagements de voirie pour garantir le fonctionnement des carrefours pour l'ensemble des modes sera optimisée à la suite des résultats des études de simulations dynamiques du trafic réalisées notamment en heure de pointe du matin, du soir et du Samedi* » ?

3.2.2.5.4. Question N°2 :

La piste cyclable semble être interrompue en plusieurs endroits par exemple gare BVC, Carrefour R10 Fourny remanié, station des Luats... Par ailleurs, la traversée de l'infrastructure Altival par la piste cyclable n'est pas toujours indiquée particulièrement sur la section 5. **Comment envisagez-vous l'utilisation du vélo ou de la trottinette** dans ces cas en considérant que ces moyens de déplacements pourraient efficacement contribuer au désenclavement de quartier isolés (Cf. Plan général des travaux) ?

3.2.2.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Le Département du Val-de-Marne s'est attaché à assurer une continuité des aménagements cyclables tout au long du tracé et de permettre aux cyclistes de se rabattre efficacement sur le pôle Bry-Villiers-Champigny.

Ce pôle de transport présente la particularité de permettre, à terme, une connexion au caractère exceptionnel entre la gare de la ligne 15 sud du métro et la future gare du RER E et la ligne P. Ce pôle sera desservi également par au moins 7 lignes de bus dont la plupart bénéficieront d'un arrêt sur Altival, à proximité des entrées. Ce rabattement entre les différents modes de transport en commun fait de ce site un pôle véritablement structurant à l'échelle de la métropole.

Par ailleurs, les études de pôles engagées par le Département en lien avec les partenaires institutionnels et les acteurs locaux amènent également à réfléchir sur l'accessibilité de ce pôle pour les piétons et les cyclistes. Ainsi, il est envisagé près de 900 places de stationnements vélos (abritées, sécurisées et/ou libres) au plus près de l'entrée des gares. Aussi, le projet Altival s'est attaché à permettre aux cyclistes, via les nouvelles pistes cyclables, de rejoindre ces stationnements directement sans avoir à traverser la RD10. Le choix d'une desserte directe du parvis de la gare, à l'ouest des infrastructures, a donc été retenu.

La traversée cyclable du parvis se heurte toutefois à l'étroitesse de l'espace disponible entre la gare de la ligne 15 sud, déjà en travaux, et les quais de bus envisagés sur Altival, d'autant que la voirie existante est située sur un ouvrage de franchissement du faisceau ferré. Ce parvis concentre ainsi sur un espace restreint des flux de transit et de rabattement bus extrêmement importants, qui amènent une très forte densité de piétons et de cyclistes. Malgré la matérialisation d'un aménagement cyclable, cette densité engendrerait des traversées intempestives des piétons qui seraient de nature à générer des conflits quasi permanents et donc des situations dangereuses.

Les contraintes techniques et le niveau de desserte attendu ne permettent pas de modifier suffisamment les quais bus pour gagner l'espace nécessaire au passage des piétons et des cyclistes. La mise en sens unique de la RD10 qui entraîne la dégradation de la fonctionnalité de la voie n'a pas non plus été retenue par le Département et les acteurs locaux. Cette voie constitue en effet une liaison nord-sud importante du secteur permettant en particulier de franchir les faisceaux ferrés et donc de limiter les coupures urbaines.

Il a donc été retenu au stade de l'enquête publique de demander aux cyclistes de mettre pied à terre au niveau du parvis pour rejoindre des espaces de stationnement vélos attenants (en cours de définition dans les études du pôle) et pour traverser le parvis.

Néanmoins, le Département engagera une réflexion lors des études opérationnelles sur la réalisation d'un aménagement cyclable complémentaire coté est de la RD10 pour permettre aux cyclistes qui ne souhaitent pas se rabattre sur le pôle Bry-Villiers-Champigny de traverser le secteur.

Cet aménagement serait réalisé à l'est au détriment des emplacements de stationnement envisagés sur ce côté. Il convient de noter que ces emplacements de stationnement matérialisés dans le dossier d'enquête d'utilité publique n'avaient pas vocation à accueillir un rabattement automobile à proprement parler. Il est rappelé que le pôle Bry-Villiers-Champigny ne prévoit pas de place de stationnement automobile au sens strict. Ces emplacements envisagés le long de la RD10 et d'Altival avaient pour vocation d'accueillir une station de taxi, des déposes-minutes, des stationnements motos, des emplacements de stationnement pour les personnes handicapées et des stationnements pour d'autres modes de déplacements éventuels (partage de véhicules, automobile...). La réalisation d'un aménagement cyclable sur ces emplacements amènera à trouver d'autres espaces au sein du futur quartier Marne Europe pour accueillir ces usages.

Cette proposition sera ainsi discutée avec l'ensemble des acteurs du pôle et en particulier l'aménageur du secteur également propriétaire de la majorité des terrains.

Concernant le carrefour RD10/Fourny, la piste cyclable suit le site propre bus à l'ouest, et n'est pas interrompue au droit du carrefour. En revanche, au droit de la station des Luats, juste au sud, la continuité vélo sera reprise dans le cadre des études opérationnelles et l'aménagement cyclable sera réalisé dans la continuité en arrière de la station.

3.2.2.5.6. Appréciations de la commission d'enquête

→ **Sur la continuité de la piste cyclable à hauteur du parvis de la gare BVC (Bry-Villiers-Champigny)** la commission d'enquête constate que le département est bien conscient de l'interruption de la piste cyclable à hauteur du parvis de la gare BVC et du risque que représenterait la cohabitation des piétons et des cyclistes sur le parvis exigu de la gare BVC.

La commission d'enquête partage cette vision du risque et se montre très réservée quant à la cohabitation des cyclistes, même pied à terre, avec les piétons.

La commission d'enquête note avec intérêt la proposition du maître d'ouvrage d'aménager un espace cyclable complémentaire coté Est de la RD10 pour permettre aux cyclistes de traverser le secteur. Cependant, elle considère que le maintien des emplacements de stationnement temporaires pour les véhicules des personnes handicapées et des taxis est indispensable ; il lui paraît souhaitable que le Département engage une réflexion sur le sujet et recherche une solution avec l'ensemble des acteurs du pôle et en particulier l'aménageur du secteur également propriétaire de la majorité des terrains.

- ➔ **Sur la continuité de la piste cyclable au niveau du carrefour RD10/Fourny et au droit de la station des Luats**, la Commission d'enquête constate en effet que la piste cyclable au niveau du carrefour RD10/Fourny suit le site propre bus à l'ouest, et n'est pas interrompue au droit du carrefour. Elle adhère à l'idée que le maître d'ouvrage reprenne l'aménagement cyclable au droit de la station des Luats dans la continuité, en arrière de la station.



3.2.3. Thème N°3 : La sécurité de la voirie

Pour les déposants, en majorité des associations, la sécurité de la voirie passe en grande partie par l'installation / l'amélioration et la sécurisation de pistes cyclables.

Ce mode individuel de circulation devrait limiter l'usage de la voiture et être reconnu comme un troisième domaine de la voirie au même titre que la chaussée ou le trottoir.

L'idée de transformer les parkings existants en parking à vélos ou trottinettes a été évoquée.

3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème

Obs N°6 M. DRIESCH : « ... Chennevières sur Marne a trop longtemps été la grande oubliée dans le développement des transports. Il est urgent pour ses habitants d'avoir d'autres moyens de transports que les voitures individuelles ».

Obs N°10 Mme REBOUL : « ...En matière de stationnement, dans quelques années les parkings pour voitures seront moins importants, au bénéfice de ceux pour vélos et trottinettes. Ne peut-on pas imaginer des parkings, qui au fil du temps et donc des besoins pourraient se transformer petit à petit en parkings pour vélos, trottinettes et autres ?

Est-ce nécessaire de joindre deux voies pour voitures aux deux voies de bus ? Le but étant de favoriser la circulation des transports collectifs ou les circulations douces.

Il faudrait également éviter de concentrer le stationnement de centaines de voitures près de cette nouvelle gare, qui empêche les stationnements des riverains dans les quartiers voisins... »

Obs N°15 M. BEIX : « ...Il est important que le vélo ait une vraie place dans votre projet aussi je demande :

Des pistes cyclables séparées des voitures (séparateur ou espace tampon*) ** et des piétons *(décaissement de 5 cm chanfrein et couleur si nécessaire). Elle doit être connue comme un troisième domaine de voirie, au même titre que la chaussée et le trottoir.... Des intersections sécurisées* : continuité de la piste cyclable et du trottoir aux intersections avec des voies secondaires (pas de bordure et plateau surélevé), continuité du marquage au sol ou du revêtement coloré ailleurs.... Protéger les cyclistes aux entrées/sorties de parkings des grandes surfaces et centres commerciaux.... Donner la priorité aux cyclistes aux intersections, comme c'est le cas pour les piétons...des carrefours et giratoires protégés »*

Obs N°17 M. LESAGE : « ... Ce projet doit inclure des pistes cyclables, bien séparées des voitures par une séparation physique. La séparation doit être faite aussi des piétons. Sans ces 2 éléments, les pistes cyclables seront comme toujours squattées par les voitures ou inutilisable du fait de la divagation des piétons sur la piste. Seule gestion saine de la part vélo ».

Obs N° 18 M. UNGERRER association partage ta rue : « ... La volonté des porteurs du projet de créer des pistes cyclables séparées de la circulation automobile va dans le bon sens. La piste cyclable ne doit pas s'interrompre au niveau des intersections ou à l'arrivée sur le parvis de la gare de Bry-Villiers-Champigny. Prolonger les pistes cyclables dans les carrefours en veillant à leur protection (lots), prévoir des pistes cyclables protégées dans les giratoires »

Obs N° 26 M. RIBAILLY : « ...Merci de veiller à la continuité cyclable et non à l'évanouissement à l'approche des carrefours : au besoin le marquage au sol doit clairement signifier aux motorisés la jonction des deux voies et leur ralentissement (coussin berlinois requis ; on ne déboule pas à 50 sur une intersection et se ralentir quelques mètres en amont doublera les sécurités pour tous) Et que dire des pistes cyclables à Champigny, pas du tout sécurisées et très insuffisantes »

Obs N° 27 M. Mme GUERIN : «...si ce projet a bien lieu, intégrer les voitures est une énorme erreur ».

Obs N° 28 M. CAPORAL Ecologie les verts Champigny : « ...La circulation automobile et le stationnement cristallisent toujours beaucoup de passions, néanmoins l'objectif de ce grand projet utile à tous, est de les réduire. Le tronçon Chennevières Champigny prévoit des arrêts minute et PMR, ce serait bien l'étendre à tout le parcours d'Altival, plutôt que de prévoir des stationnements classiques. »

Obs N° 22 M. BASTIEN : « Il conviendra aussi d'éviter que les voix de circulations automobiles ne soient pas encombrées par des véhicules trop lourds (semi-remorques) afin de parvenir à une occupation apaisée : autobus non polluants, cyclistes, piétons chacun sur leur espace »

Obs N° 26 M. RIBAILLY : « ...Aussi le prolongement du CD10 ne doit pas se faire par accès automobiles particulières mais uniquement T.E.C. et vélos. »

Obs N° 30 M. FISCHER : « Il n'est pas nécessaire de renforcer l'offre pour la circulation automobile, il y a bien assez de solutions. Il serait mieux de laisser le maximum de friche en espace naturel, et là où une nouvelle voie est créée de la dédier exclusivement aux bus et aux vélos, en créant une voie rapide pour ces derniers. »

Obs N° 32 ASSOCIATION Place du vélo à Saint- Maur : « ...Altival peut contribuer à amener du vélo dans une zone actuellement inhospitalière pour les cyclistes...pour inciter à la pratique du vélo par toutes et tous, quels que soient leur âge ou leur niveau, des aménagements cyclables sécurisés, larges, confortables et continus sont nécessaires... des pistes cyclables séparées des voitures (séparateur ou espace tampon) et des piétons (décaissement de 5 cm chanfreiné et couleur si nécessaire) ... Elle doit être conçue comme un troisième domaine de voirie, au même titre que la chaussée et le trottoir.... Des carrefours et giratoires protégés...prolonger les pistes cyclables dans les carrefours en veillant à leur protection (îlots), prévoir des pistes cyclables protégées dans les giratoires...des intersections sécurisées...continuité de la piste cyclable et du trottoir aux intersections avec des voies secondaires : trottoirs-pistes traversants (pas de bordure en travers de la piste et pas de plateau traversant qui n'envoie pas le message correct de qui a la priorité »

3.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Le dossier fait état des pistes cyclables qui seront réalisées le long du tracé ; quelques éléments en précisent les caractéristiques.

Pièce E Caractéristiques du projet page 13

Compte tenu de l'échelle du projet, de sa continuité, de sa lisibilité et de son attractivité, les circulations cyclables ont été privilégiées hors chaussée dans un environnement apaisé, le long des trottoirs, offrant des dimensions confortables pour une vaste promenade tous modes de 5 mètres de largeur (une piste bidirectionnelle de 3 m de largeur, un trottoir de 2m de largeur).

Dans les cas où les pistes cyclables longent des stationnements automobiles, un dispositif visuel d'écartement matérialisera une zone de danger d'ouverture des portières d'une cinquantaine de centimètres (marquage au sol, ou cloutage).

3.2.3.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

La place de la voiture dans le projet

Il est rappelé sur la question de l'automobile dans le projet que le secteur dit de la VDO avait pour vocation d'accueillir une infrastructure autoroutière reliant l'ancienne route nationale 4 (RD4 aujourd'hui) à l'autoroute A4. Aussi, le projet Altival, qui porte des enjeux forts en matière de transport en commun et de circulations des modes actifs, va bien dans le sens d'une réduction de l'usage automobile sur ce secteur.

La question de l'équilibre entre renforcement des infrastructures de transport et équipements, développement économique et préservation de l'environnement est posée dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) et s'applique entièrement au site concerné. Le projet Altival est bien dans cette traduction du SDRIF avec la recherche d'un équilibre localement, mais également à l'échelle de la Métropole. Le projet s'inscrit en effet dans un environnement urbain en mutation où seront créés des emplois et du logement pour répondre aux besoins des habitants du secteur de l'est de la Métropole. Ce développement, en particulier économique, permettra aussi de participer à limiter le déséquilibre est-ouest de la métropole puisque l'est connaît un niveau de sous-emploi important. Les politiques publiques engagées sur le secteur d'étude visent à privilégier des emplois locaux, au plus près des habitations, pour réduire les déplacements domicile-travail. La recherche de cette forme d'équilibre entre développement urbain et respect de l'environnement doit effectivement s'accompagner d'une limitation de l'usage de la voiture autant que possible, au profit des modes alternatifs.

La réalisation du projet Altival accompagne donc bien une mutation urbaine. A l'heure actuelle, l'aménagement d'un nouveau quartier nécessite l'aménagement d'une nouvelle desserte, d'autant que la

desserte des zones d'activités existantes est déjà très compliquée. Ainsi le boulevard urbain associé à l'infrastructure de transport en commun aura également une fonction de desserte locale. Le Département du Val-de-Marne a ainsi fait le choix d'associer l'infrastructure bus Altival à un boulevard urbain reconfiguré ou à créer qui supportera aussi toutes les fonctionnalités vélos et piétons, ainsi qu'un paysagement. Ce boulevard est configuré en section courante à 2x1 voies permettant d'assurer correctement la desserte automobile sans pour autant créer un appel d'air pour le flux autoroutier. Le boulevard Méliès à Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne, par exemple, sera reconfiguré et sa largeur se verra réduite pour la circulation générale.

Le prolongement de la RD10 vers la RD4 à Chennevières complètera cette voirie et permettra également de réduire la pression du trafic automobile sur plusieurs voiries du secteur et notamment la RD233 qui dessert le centre-ville de Villiers.

Les carrefours prévoient des voies de tourne à gauche et/ou de tourne à droite afin de faciliter ces mouvements mais leur calibrage à terme, en cours de configuration, révèle une charge importante de cet axe donnant clairement la priorité aux transports en commun grâce à la priorisation aux feux.

Les aménagements cyclables

Les principes de conception des aménagements cyclables

La conception de l'ensemble du projet Altival et des voiries associées est animée par une recherche d'économie d'espace pour limiter en particulier l'impact sur les milieux naturels. L'ensemble des fonctionnalités (voiture, bus, piétons, vélos, paysage) présente donc des largeurs limitées mais réglementaires. Cette recherche d'économie d'espace s'inscrit d'ailleurs dans un contexte de densification urbaine que les grandes opérations d'aménagement contraignent aussi fortement.

Ce principe a amené le Département à positionner les aménagements vélos sur trottoir pour offrir aux modes actifs un espace confortable et ainsi éviter une chaussée circulée de taille trop importante au détriment de l'espace public perçu et vécu par les piétons et les cyclistes. Cette problématique est d'autant plus sensible dans les carrefours où l'élargissement des chaussées lié à la nécessité d'avoir des voies de tourne à gauche pour les voitures, en fonction du trafic, amène la création d'ilots supplémentaires pour les traversées piétonnes et donc des surlargeurs supplémentaires de la chaussée.

Lors de la conception du projet, il a été considéré que la largeur des trottoirs (environ 5m) permettait d'envisager une cohabitation acceptable entre les cyclistes et les piétons. La séparation entre les piétons et les cyclistes sur trottoirs sera étudiée de façon plus détaillée lors des études opérationnelles. Plusieurs solutions sont présentées dans le paragraphe « La séparation des modes » ci-après.

Ce choix d'aménagement est par ailleurs confirmé par le niveau de trafic routier existant et futur important de ce secteur et par la présence de poids lourds sur ces axes, rendue nécessaire par la desserte des zones d'activités existantes et qui seront étendues dans le cadre du projet urbain souhaité par les acteurs locaux.

La largeur des pistes cyclables

Les aménagements cyclables envisagés sont globalement constitués d'une piste bidirectionnelle de 3 m de large conformément à la réglementation en vigueur. Cette largeur permet de conserver toutes les fonctionnalités du boulevard urbain qui est associé au projet d'infrastructure de transport en commun Altival.

L'élargissement des aménagements cyclables s'avère difficile dans les secteurs les plus contraints foncièrement. C'est notamment le cas au droit des futurs quartiers urbains qui sont portés par l'Etablissement Public d'Aménagement EPAMARNE, dont le foncier lui appartient, et qui impose également une restriction de la taille des infrastructures.

Au droit du Centre d'Exploitation et de Maintenance, l'aménagement cyclable pourra être élargi au détriment d'un espace vert résiduel. Cette proposition sera également analysée avec la Société du Grand Paris qui présente une interface altimétrique complexe avec le projet Altival sur ce site.

La séparation des modes

Le Département est attentif à la séparation des modes qui permet à chaque usager de trouver sa place et

de se sentir en sécurité sur le domaine public routier. Cependant, ces effets de séparation doivent également être maîtrisés afin de limiter les effets de coupures et favoriser l'insertion des voies publiques dans leur environnement.

Les études préliminaires qui ont permis l'élaboration du Dossier d'enquête d'Utilité Publique ne traitent pas dans le détail de la séparation entre cyclistes et piétons, bien qu'elle soit prévue.

A minima une signalisation horizontale sera réalisée avec une ligne blanche et la mise en place de logo vélos qui permettra de bien signaler la place de chaque usager. Un marquage au sol sera également réalisé sur les pistes cyclables au droit des nécessaires traversées piétonnes. Il est également envisagé à ce stade une différence de revêtement et donc de couleur des matériaux entre la piste cyclable et les aménagements cyclables. Enfin, une séparation physique entre les 2 aménagements est à l'étude mais la faisabilité d'une différence de niveau reste à étudier (accessibilités pour les piétons au niveau des traversées, gestion des eaux pluviales, niveau de sécurité acceptable...).

Ces questions seront traitées lors des études opérationnelles.

Sur le pôle Bry-Villiers-Champigny, le Département engagera une réflexion lors des études opérationnelles pour la réalisation d'un aménagement cyclable complémentaire coté est de la RD10 pour permettre aux cyclistes qui ne souhaitent pas se rabattre sur le pôle Bry-Villiers-Champigny de traverser le secteur sans discontinuité.

Cet aménagement serait réalisé au détriment des emplacements de stationnement envisagés sur ce côté. Il convient de noter que ces emplacements de stationnement matérialisés dans le dossier d'enquête d'utilité publique n'avaient pas vocation à accueillir un rabattement automobile à proprement parler. Il est rappelé que le pôle Bry-Villiers-Champigny ne prévoit pas de places de stationnement automobile au sens strict. Ces emplacements envisagés le long de la RD10 et d'Altival avaient pour vocation d'accueillir une station de taxi, des déposes-minutes, des stationnements motos, des emplacements de stationnement pour les personnes handicapées et des stationnements pour d'autres modes de déplacements éventuels (partage de véhicules, automobile...). La réalisation d'un aménagement cyclable sur ces emplacements amènera à trouver d'autres espaces au sein du futur quartier Marne Europe pour accueillir ces usages.

3.2.3.4. Appréciations de la commission d'enquête

Il ressort des réponses ci-dessus la ferme volonté du maître d'ouvrage de réduire l'usage de la voiture au profit de modes alternatifs, notamment de la bicyclette.

La commission d'enquête note cependant que différents acteurs interviennent dans l'aménagement des pistes cyclables et que des interrogations sont encore présentes quant à leur structure définitive.

Les mesures proposées, marquage au sol, logos vélos, différence de couleur des matériaux entre les espaces respectifs des piétons et des vélos répondent, *a minima*, à une séparation des modes.

Toutefois, la commission d'enquête prend note que des aménagements complémentaires pourraient être apportés lors des études opérationnelles, études qu'elle engage le département à poursuivre.

S'agissant de l'aménagement cyclable complémentaire le long de la RD10, la commission d'enquête tout en étant favorable au développement des modes alternatifs, est réservée quant à la proposition d'aménager une piste cyclable complémentaire côté est de la RD10. En effet la vocation initiale de cet emplacement lui semble répondre davantage à un besoin de l'ensemble des usagers.

3.2.3.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.3.5.1. Question N°1 :

Des refuges couverts sont-ils prévus sur le tracé des pistes cyclables ?

3.2.3.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Il n'est pas prévu de refuges couverts spécifiques le long du tracé des aménagements cyclables et donc du site propre bus.

Cependant, le Département étudie en lien avec ses partenaires dans le cadre des études de conception du pôle multimodal Bry-Villiers-Champigny la mise en place de stationnements vélos (près de 900

emplacements envisagés). Ces stationnements vélos seront diversifiés pour répondre aux différentes demandes et besoins des usagers (abris, sécurisation, mobiliers...).

Cette problématique de stationnement vélo à la gare Bry-Villiers-Champigny n'entre pas dans le cadre du projet Altival. Elle lui est connexe et sera traitée par ailleurs. Cependant, des espaces constitués dans le cadre du projet Altival comme le parvis de la gare pourront accueillir des espaces de stationnement vélos. Par ailleurs, le long du tracé, des arceaux vélos seront disposés ponctuellement à proximité des stations bus qui seront abritées pour permettre un rabattement optimal des cyclistes.

3.2.3.5.3. Appréciations de la commission d'enquête

Bien que le stationnement des vélos à la gare Bry-Villiers-Champigny n'entre pas dans le cadre de la présente enquête, la commission d'enquête a donc bien noté que des refuges couverts ne sont pas prévus le long du tracé Altival.

Pour ce qui est du stationnement des cycles en général, il est prévu des espaces de stationnement vélos à proximité des stations bus, ce qui laisse supposer que les cyclistes devraient effectuer leur cheminement vers la gare en deux temps, vélo et bus. La commission considère que cette problématique mériterait d'être approfondie.

3.2.3.5.4. Question N°2 :

Comment s'effectue la continuité de la piste dans les carrefours ?

3.2.3.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Si les études préliminaires s'attachaient principalement à définir la position et les grands principes de conception des aménagements cyclables, les études opérationnelles s'attacheront à préciser la géométrie des aménagements notamment dans les carrefours.

L'aménagement cyclable étant proposé en parallèle des cheminements piétons, les traversées des cycles se dérouleront globalement en même temps et avec les mêmes priorités que celles des piétons. Les îlots de protection des traversées piétonnes seront suffisamment larges pour accueillir le flux vélo.

Le nivellement de la traversée des cycles sera réalisé le plus possible à niveau avec des bordures arasées, les bordures étant, à ce stade du projet, nécessaires à la réalisation de surfaces de chaussées différentes et indépendantes. Une attention restera portée sur ce nivellement qui ne devra pas favoriser les accumulations d'eau en points bas. Le marquage au sol marquera également la traversée piétonne. Dans les carrefours giratoires, une attention particulière sera apportée sur la sécurité des usagers.

3.2.3.5.6. Appréciations de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage expose sa position quant au principe relatif aux aménagements cyclables dans les carrefours : la traversée des cycles se fera en parallèle à celle des piétons, sur des chaussées différentes et indépendantes et les îlots de protection des traversées piétonnes seront suffisamment larges pour accueillir le flux vélo.

La commission d'enquête adhère à ce concept qui sera développé lors des études opérationnelles. Elle fait cependant remarquer que les critères actuels qui ont présidé à l'étude des flux risquent d'être rapidement obsolètes.

En effet, l'automobile est en constante régression et cette régression devrait se poursuivre au profit des modes de circulation doux, il semble donc indispensable de tenir compte de ce contexte lors du dimensionnement des îlots de protection des traversées.



3.2.4. Thème N°4 : Nuisances - Travaux

Le thème N°4 concerne les « Nuisances liées aux travaux » en dehors des questions écologiques traitées dans le thème 1 « l'environnement ». Il inclut le sous thème « Information / concertation ».

6 déposants sur 41 font parvenir des remarques classées sous ce thème « Nuisances – travaux ».

Parmi ceux-ci, 2 sont concernés par le sous thème « Informations et concertations » ; les 4 autres émettent des remarques sur les nuisances liées aux travaux.

La plupart des remarques sont émises par des personnes publiques. Elles concernent les nuisances potentielles liées au projet, à limiter ou à éviter par des mesures et des aménagements adaptés. Une attention particulière est portée sur l'impact des modifications altimétriques le long de la RD10 au droit du SMR, sur la nécessité d'une coordination étroite de la réalisation du projet Altival avec la réalisation des autres projets : Projet Est-TV, Gare Bry-Villiers-Champigny, projets urbains en rives et la future trame viaire projetée...

3.2.4.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème

Nuisances liées aux travaux

Mail N°10 - Mme REBOUL s'interroge sur **les nuisances sonores pour les riverains** et résultants du projet Altival

« Les habitations proches de cette voie Altival, subiront des nuisances sonores, des nuisances dues aux passages amplifiés des personnes des bus, des voitures...a-t-on prévu un espace et des matériaux qui les isoleraient de cette "pollution" ? ».

Mail N°24 - SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (SGP) : la SGP rappelle que **la mise en service d'ALTIVAL doit coïncider avec celle de la ligne 15 sud** pour assurer sa desserte et souligne **l'impact conséquent des modifications altimétriques au droit du SMR sur les aménagements**. Elle rappelle ainsi les points de vigilance :

Pour la gare BVC

- *« **La coordination entre les chantiers devra être organisée** afin de ne pas causer de retard dans la mise en service de la ligne 15 sud, en particulier concernant le franchissement des voies ferrées*
- *« L'insertion de la station ALTIVAL aux abords de la gare BVC doit permettre l'implantation de la gare en **conformité avec les règles d'accessibilité et de sécurité incendie** »*
- *« **L'accès aux camions de maintenance en poste ENEDIS doit être assuré** en permettant aux camions de circuler sur la voie de bus et stationner à moins de 20 m du local »*
- *« La SGP met l'accent sur le fait que la réalisation **d'ALTIVAL ne doit pas obérer celle de la ligne 15 sud** ; elle précise également que le CD du Val de Marne devra lui communiquer ses besoins d'emprises chantiers liés à l'ouvrage de franchissement des voies ferrées d'ALTIVAL ; enfin **ALTIVAL devra prendre en compte la présence des ouvrages du GPE en souterrain, notamment ceux présents sous la rue Bernaü à Champigny.** ».*

Pour le terrassement de la R10 La SGP précise :

- *« le terrassement de la RD10 est réalisé pour l'aménagement de la voie dédiée à ALTIVAL ; **l'altimétrie a été modifiée par la maîtrise d'ouvrage du projet ALTIVAL par rapport aux données arrêtées avec la SGP en 2012. Dans cette nouvelle configuration un mur de 0.2 à 3.38 m longera la route départementale ce qui réduit la qualité de l'intégration urbaine et paysagère du centre d'exploitation qui sera désormais en émergence par rapport au terrain naturel.** »*
- *« **Ces modifications imposent un traitement qualitatif de façades supplémentaires et réduisent les vues environnantes** ; des solutions d'insertion urbaine et paysagère doivent être recherchées en lien avec la ville de Champigny notamment pour garantir l'accessibilité du centre d'exploitation »*

- « La modification de l'altimétrie de la RD10 a également pour conséquence l'augmentation des terrassements nécessaires à la construction du centre et impacte le génie civil, l'accès à la toiture et les clôtures du centre »
- « Concernant le projet de construction de logements sur le site du centre la modification de la RD10 aura **des conséquences négatives en termes de constructibilité** et réduira les vues depuis les étages inférieurs »
- « En phase chantier, **les travaux de la RD10 ne devront pas obérer la réalisation de ce projet immobilier** ».

Registre de la commune de Chennevières _Obs N°1 – M. DELLA MUSSA : M. Della Mussa note que le **développement des voies routières associé à l'extension des zones d'activités et d'habitats contribuera à l'augmentation du trafic** et par voie de conséquence à l'asphyxie de la population et au réchauffement climatique.

- « J'ai noté que des terrains sur l'Ex VDO sont réservés, pour l'instant, à l'extension de zones d'activités et d'habitats avec des voies routières (encore des couts pour la collectivité) accédant à la RD10 voie routière accompagnant le TCSP ALTIVAL... »
- « En état, ce genre de projet ne fera, s'il n'est pas revu avec les études environnementales déjà faites par le STIF en 2014, qu'accentuer les phénomènes de dérèglement climatique »

Registre de la commune de Champigny _Obs N°1 - CABINET DU MAIRE : **le cabinet du Maire considère l'insertion urbaine du SMR insatisfaisante.** Elle ne permet pas une évolution urbaine optimale en termes de constructibilité et de paysage pour cette nouvelle entrée de ville et la qualité et le confort de l'espace public le long du site notamment pour les piétons. La ville de Champigny **souhaite la coordination des différents projets en cours afin d'éviter des situations de congestion urbaine, le blocage de chantiers et garantir le cheminement des usagers pour l'ensemble des modes de déplacements.**

- La ville de Champigny a bien pris note de cette proposition alternative qui vise à optimiser les travaux d'infrastructure en diminuant les travaux de remblaiement, à faciliter les raccordements avec les voiries existantes ainsi que le phasage de travaux et à diminuer les aléas de chantier liés aux incertitudes géotechniques. Cependant **l'insertion urbaine du SMR qui en résulte est jugée insatisfaisante** dans la mesure où elle conduit à rendre apparent une partie du bâtiment qui était destinée à être enterrée. La longueur de cette façade et la nature du programme nécessitent un soin tout particulier dans son adressage sur le boulevard. **Une mission d'étude a été passée par la commune à l'agence Richez** en accord avec le département et la SGP.... Les résultats de cette étude seront présentés... »
- Les Villes ont donc identifié la **nécessité de mettre en place une assistance à la coordination générale des projets, et ont confié à l'EPAMARNE le** lancement d'une mission Ordonnancement Pilotage Coordination Interchantiers (OPCI) dont l'objet vise en particulier à assurer un pilotage coordonné des chantiers et à **éviter des situations de congestion urbaine ou de blocage des chantiers mais aussi à garantir les cheminements des usagers** pour l'ensemble des modes de déplacements. Le projet Altival devra s'intégrer dans cette mission OPCI pilotée par l'EPAMARNE.
- Par ailleurs, il sera demandé au Conseil Départemental de **rechercher toutes les possibilités de mutualisation avec les chantiers proches, ainsi que la valorisation des terres excavées.**

Courrier N°2 – ILE DE FRANCE MOBILITÉS: Ile de France mobilité soucieuse de la performance du système de transport et de la vitesse commerciale élevée sur le site propre émet **une réserve sur la conception des carrefours RD10/Jaurès, du carrefour « Bricorama » et du carrefour Menu et Méliès** et recommande de veiller à l'articulation entre le projet de TCSP et les projets urbains en rives et la future trame viaire projetée et à la nécessaire concomitance des aménagements de voirie à Noisy-le-Grand prévus dans le cadre du projet Est TVM

- Réserve : « ...sur la conception des carrefours RDIO/Jaurès, du carrefour « Bricorama » et du carrefour Menu et Méliès. Conformément aux échanges tenus avec le Département au cours des études du schéma de principe, **Île-de-France Mobilités renouvelle la demande d'envisager un fonctionnement plus urbain avec des carrefours en croix qui permettront une meilleure vitesse commerciale des bus mais également une meilleure intégration des modes actifs** »
- Ile de France Mobilités émet deux recommandations. « Une première recommandation sur la vigilance à apporter à **l'articulation entre le projet de TCSP et les projets urbains en rives et la future trame viaire projetée** ; une seconde recommandation sur la nécessaire **concomitance des aménagements de voirie à Noisy-le-Grand prévus dans le cadre du projet Est TVM**, sous maîtrise d'ouvrage du Département, afin d'assurer la connexion à la gare du RER à Noisy- le-Grand Mont d'Est du projet Altival. »

3.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Pièce B3 : étude d'impact, impacts et mesures p 209

« **Sur les parties modifiées du projet** (sections 1 à 4)....**les niveaux sonores le long de la RD4 seront globalement stables** : accroissements de niveaux inférieurs à +1 dB(A), (négligeables).

Vis-à-vis des **voies nouvelles, des dépassements** de seuil de l'objectif acoustique **sont inventoriés**, ils concernent :

- Avenue des Grands Godets (Champigny) : les façades sud de deux maisons ;
- Résidence du Plateau (Champigny) : la façade du bâtiment collectif principal qui fait face au projet ;
- Avenue Maurice Thorez (Champigny) : Trois maisons sont en dépassement. Les deux maisons proches du projet appartiennent à l'Etat et ne doivent pas être protégées ; trois maisons restent à protéger.
- Avenue du 8 mai 1945 (Champigny) : une grande partie de la façade de l'immeuble collectif (situé au n°10). »

« Chaque façade des maisons concernée par le dépassement de seuil devra être contrôlée et le cas échéant,

Un isolement acoustique de DnT_{ATr} de 30 dB(A) devra être assuré pour les pièces principales en rez-de-chaussée et aux étages éventuels ».

Pièce B3 : étude d'impact, impacts et mesures p 54

« La **coordination** du projet Altival avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur **est un enjeu** déterminant pour assurer une desserte performante dès sa réalisation ; ils conditionnent bien souvent les choix d'insertion du projet ».

3.2.4.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Les travaux seront réalisés sans fermeture des axes principaux du secteur et notamment la RD10. C'est une contrainte du chantier qui s'appliquera également dans les secteurs vallonnés qui seront plus problématiques. Il faudra cependant envisager ponctuellement un resserrement de la voie et des difficultés de circulations. Les aspects liés à l'exploitation sous chantier seront également étudiés en phase plus opérationnelle.

Trois types de sections sont identifiés selon leurs enjeux en termes de gestion des chantiers et de contrôle des risques de dérive calendaire et financière afin d'assurer la mise en services des lignes de bus restructurées dans le cadre de l'ouverture des nouvelles gares de Bry-Villiers-Champigny :

➤ Enjeux faibles à très faibles :

- Sur la RD3 et sur les friches de la VDO, les équipes disposeront de la place nécessaire pour la réalisation des travaux.
- Sur les emprises de la VDO, les travaux pourront être réalisés dans la pleine largeur de l'emprise de l'infrastructure puisqu'il s'agit d'espaces non construits et non équipés aujourd'hui. Une attention particulière sera cependant apportée sur la conservation des milieux naturels et sur l'optimisation des emprises chantier.
- Le long de la RD3, l'emprise entre trottoirs est élargie, ce qui facilitera l'exploitation. La nouvelle voie bus pourra être mise à profit en phase travaux afin de garantir la continuité des circulations routières sur la route départementale. Le carrefour de l'Europe servira de point de bascule des différentes circulations entre chaque phase.
- Le long de Jean Monnet (Armoiries et Ikea), la chaussée existante est peu modifiée tandis qu'est créée une nouvelle voie pour les bus sur un espace libre existant. Ainsi lors des diffé-

rentes phases, la continuité des circulations pourra être aisément organisée en profitant du carrefour Hippocampe comme point de bascule entre les différentes phases.

➤ Enjeux forts de coactivité liés aux projets urbains connexes :

- Section Marne Europe : les travaux seront réalisés concomitamment aux travaux de la ZAC. De plus, la zone est enclavée entre un carrefour complexe (Jean Jaurès) et les ouvrages de franchissement des voies ferrées.
- Section Ouvrages d'Art : s'agissant du franchissement de voies ferrées, à proximité immédiate des travaux du Grand Paris et de la nouvelle gare RER, les enjeux de calendrier sont forts pour intercaler les travaux Altival dans les créneaux ferroviaires disponibles. Les travaux des ouvrages devront être également calés après les travaux de génie civil de la gare de la ligne 15 et avant les travaux de la gare du RER E. La réflexion menée par la SGP, la SNCF et le Département du Val-de-Marne a permis d'identifier un créneau de réalisation possible.

➤ Enjeux forts de circulation :

- Section sous A4 : les points de franchissement de l'autoroute A4 étant limités, le secteur sous A4 et les deux carrefours connexes constituent une section sensible vis-à-vis des circulations. Les phases de travaux seront étudiées afin de garantir en permanence un fonctionnement au moins satisfaisant des carrefours. Les mouvements seront conservés et la création de voies supplémentaires de stockage temporaire sera recherchée.
- Section CEM : la sous-section située entre la rue Pierre Clair et la rue Fourny sera fortement rehaussée, or il s'agit de l'un des accès au centre commercial Leclerc. Ainsi le phasage de l'opération visera à maintenir au minimum une voie de circulation sur cette section. Si possible, la continuité de desserte du centre commercial pourrait s'organiser par le sud, en anticipant la création de la RD10 sur la VDO entre Bernaü et la rue Serpente prolongée.
- Section Thorez : la section Thorez déconnecte la rue Thorez de la rue du 8 Mai en créant 2 carrefours distincts. Comme il s'agit de deux axes départementaux, il sera nécessaire de maintenir au maximum les circulations.

Les nuisances sonores

On notera que les questions environnementales sont traitées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête d'utilité publique et qu'elles ont fait l'objet d'un complément apporté dans la réponse à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe).

Les nuisances sonores en phase d'exploitation des infrastructures

Le tracé du projet s'avère relativement éloigné des logements existants puisqu'il traverse un secteur en mutation. Sur le secteur sud, les aménagements ne sont pas encore connus et l'aménageur prendra certainement en compte cette question sachant que le développement économique est privilégié à cet endroit-là. Sur Marne Europe, au niveau de la gare, les aménagements sont déjà en partie définis avec des densités importantes. Il s'agit d'aménagements véritablement urbains avec des nouveaux logements et des nouveaux bureaux construits en bordure des infrastructures. La largeur de trottoir pourra atteindre environ 8 m en phase définitive ce qui permettra de s'adapter à cette densité urbaine.

Seules la résidence de l'Avenue du 8 Mai 1945 à Champigny et la résidence du Plateau à Champigny jouxtent le projet. Le Département du Val-de-Marne a d'ailleurs proposé un tracé écarté d'environ 15 m au droit de ces résidences pour limiter l'impact sonore du projet et constituer une zone tampon naturelle à vocation également visuelle.

Les conclusions de l'étude acoustique indiquent que, pour les habitations les plus proches ne pouvant être protégées à la source du bruit, les objectifs d'isolement acoustique sont généralement peu exigeants (isolement acoustique standardisé pondéré pour un bruit de trafic (DnTAtr) de 30 dB(A) pour les pièces principales). Cela signifie que cet objectif est possiblement déjà atteint pour la plupart des logements concernés.

Un diagnostic, comprenant le contrôle de l'isolement acoustique des pièces principales en rez-de-chaussée et aux étages sera réalisé, afin de vérifier l'objectif d'isolement avec un DnTAtr de 30 dB(A). Ce

diagnostic interviendra ultérieurement à la mise en service d'Altival afin d'en vérifier l'efficacité en situation réelle.

Le Département du Val-de-Marne, maître d'ouvrage s'engage à contrôler les niveaux acoustiques dans les logements une fois les mesures d'isolation acoustique mises en place. Le cas échéant, des mesures correctives supplémentaires seront prévues.

Enfin, la question de mise en place de matériaux acoustiques sera analysée lors des études opérationnelles.

Les nuisances sonores lors du chantier

Le Département prévoit un ensemble de mesures pour atténuer les nuisances sonores du chantier :

- Les horaires, jours et plan de circulation du chantier seront communiqués aux entreprises et leurs fournisseurs, ainsi qu'aux riverains ;
- La vitesse de circulation à l'intérieur du chantier sera limitée et les moteurs devront être maintenus à l'arrêt durant les périodes d'attente ;
- Le stationnement des véhicules du personnel sera optimisé afin de limiter la gêne dans les rues voisines ; une réflexion sur l'acheminement du personnel sur le chantier devra être menée par les entreprises. Les entreprises chargées des approvisionnements seront tenues informées de la démarche qualité environnementale du chantier. Les approvisionnements seront planifiés sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe ou à des heures susceptibles de créer des nuisances pour le voisinage. La circulation sera pensée pour limiter le klaxon de recul des véhicules ;
- Les bases de travaux seront tenues éloignées dans la mesure du possible des habitations ;
- Les travaux de nuit seront limités aux travaux les plus impactants pour le fonctionnement de la voirie et les travaux les plus bruyants seront réalisés dans des tranches horaires limitées et moins sensibles

Le projet sera par ailleurs encadré par une charte chantier à faibles nuisances du Département qui sera mise en place dans les marchés publics et qui sera opposable aux entreprises intervenant sur le chantier. Elle pourra préciser notamment les niveaux de bruit à respecter pour le voisinage, le choix des équipements pour limiter les nuisances, les horaires et plans de circulations sur le chantier, etc.

L'insertion au droit du Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM ou SMR) et de la gare de la ligne de métro 15 Sud construits par la Société du Grand Paris

Les aspects fonciers

Le projet Altival s'inscrit dans un secteur en mutation avec notamment la création des infrastructures de la future ligne 15 Sud du métro en cours de chantier : gare Bry-Villiers-Champigny et Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM ou Site de Maintenance et de Remisage). Ces opérations seront donc en interface importante avec le projet Altival qui concourt pleinement, par ailleurs, à la desserte de cette future gare.

Sur les aspects fonciers, le projet Altival s'implante ponctuellement sur des parcelles appartenant à la Société du Grand Paris mais qui n'ont pas vocation à entrer dans le domaine foncier de la gare Bry-Villiers-Champigny et qui n'ont pas d'utilité à terme en dehors de la constitution de l'espace public qui sera opérée par Altival et qui permettra d'accéder à la gare et au CEM. Aussi, les projets sont totalement compatibles mais nécessitent une coordination fine en termes d'interface. Des réunions d'interfaces sont organisées avec les maîtres d'ouvrages des projets connexes et notamment la SGP, ce qui permet d'identifier et de prendre en compte les difficultés pour optimiser les projets. A noter notamment qu'une mission d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) interchantier est en cours depuis 2017 sur le secteur des gares Bry-Villiers-Champigny en interface avec les projets Marne Europe, et gares BVC M15 et RER, portée par EPA Marne en co-maîtrise d'ouvrage avec le département du Val-de-Marne, la SGP, la SNCF et la SADEV94. Dans le cadre de cette mission, des réflexions sont en cours afin d'optimiser les dates d'interventions sur les secteurs en interface, la localisation des emprises chantier et la circulation des engins de chantier à l'échelle de l'ensemble du secteur. Le Département a déjà sollicité le planning détaillé des interventions de la SGP afin de programmer les travaux d'Altival au mieux et pour limiter les perturbations des chantiers de la SGP et les nuisances globales et reste dans l'attente de ces éléments. Il est rappelé que les travaux d'Altival ne peuvent pas attendre la mise en service de la gare Bry-Villiers-Champigny puisque ses aménagements de voirie comprennent également les accès à la future gare.

L'interface avec le Centre d'Exploitation et de Maintenance

L'interface particulière entre le projet Altival et le Centre d'Exploitation et de Maintenance de la ligne 15 sud du métro (CEM) construit par la Société du Grand Paris fait l'objet de nombreux échanges entre la SGP, le Département mais aussi la ville de Champigny depuis 2012. La principale difficulté est liée à la nécessité de l'installation du CEM qui constitue un objet architectural et industriel de 8 hectares dans un environnement vallonné. Ainsi par rapport au terrain naturel, le niveau d'assiette du CEM est configuré à environ 5 m en hauteur de la rue Alexandre Fourny au droit de son insertion avec la RD10.

Le profil en long déterminé en 2012 partait du principe qu'il convenait de rendre le plus plat possible la totalité du linéaire d'Altival, et donc particulièrement au droit du secteur recevant le futur CEM pour favoriser l'insertion de cet ensemble immobilier. Ce profil posait un certain nombre de problèmes techniques, d'insertion et financiers.

De plus, les problèmes de desserte de la zone commerciale « Les Luats » et du Leclerc nécessitaient un phasage complexe, et la création d'ouvrages de soutènements importants en milieu de chaussée qui seraient ultérieurement soit démolis soit abandonnés (enterrés).

Il a alors été proposé à la Société du Grand Paris et à la ville de Champigny de rechercher un nivellement moins impactant pour Altival. Le nivellement proposé (« au cordeau ») augmentait progressivement la pente de l'infrastructure de la Rue du Docteur Pierre Clerc jusqu'à la rue Bernaü. Cette solution s'avère mieux insérée pour la rive Est du boulevard, moins impactante en termes de travaux et respecte le fonctionnement et les contraintes du CEM. L'économie en termes de coût de travaux de cette variante a été estimée à 2,5M€HT.

L'inconvénient de cette proposition est cependant architectural, aucune impossibilité technique n'ayant été trouvée y compris par les équipes de maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris. En effet, l'abaissement des nivellements fait apparaître un mur de 0 à 3m de hauteur sur 120m de long devant le CEM qui délimite en partie des locaux techniques enterrés du CEM. En phase provisoire (en attente du projet Altival en cas de désynchronisation des deux projets), la SGP a prévu de remblayer devant ce mur créant ainsi un talus de près de 5 m de haut au droit de la rue Fourny.

Le projet Altival tel qu'il est envisagé aujourd'hui s'inscrit dans une recherche d'équilibre raisonnable entre la faisabilité technique d'ouvrages très impactants et leur insertion urbaine et paysagère. Il en résulte que le projet, en l'état actuel, se traduit uniquement en termes d'impact avéré par une modification de la perception visuelle puisque le mur d'un des bâtiments de la SGP deviendrait apparent sur environ 120 m de long avec une hauteur variable de 0 à environ 3 m de haut.

Il a été proposé à la SGP et aux partenaires locaux un habillage de ce mur et un paysagement qui sera étudié lors des phases opérationnelles pour permettre d'améliorer l'insertion. Une nouvelle étude d'insertion urbaine pilotée par la ville de Champigny et réalisée en 2019 a montré la cohérence et l'intérêt de la solution proposée par le Département. Cette étude préconise plusieurs adaptations mineures du projet de CEM, non nécessaires en termes urbains et fonctionnels (suppression de barrière, mise en place d'un escalier pour les services de secours, éventuellement limitation de certains terrassements, habillage du mur devenant apparent). Dans sa contribution, la SGP indique des surcoûts de 2,4 à 3,4 millions d'euros dont le Département ne connaît pas à ce jour l'origine et le détail et qui ne peuvent être mis en relation avec le coût des adaptations mineures décrites ci-dessus. Le travail partenarial sera poursuivi en lien avec la SGP et la ville de Champigny au cours des études opérationnelles.

Par ailleurs, la constructibilité du terrain du programme de logements est bien maintenue d'autant que le prolongement de la RD10 associé à Altival permettra de créer un accès sur la façade la plus large de cet ensemble immobilier, dont les accès sont, aujourd'hui, très limités. Une solution sera effectivement recherchée avec les équipes de la SGP.

L'interface avec la gare Bry-Villiers-Champigny

Concernant l'insertion d'Altival sur le pôle multimodal Bry-Villiers-Champigny, la SGP indique que des usages techniques, autres que ceux liés au système bus, doivent emprunter le site propre bus au droit de la station bus Altival et stationner sur le parvis au droit de l'entrée principale de la gare. Le Département regrette que cette question qui semblait avoir été résolue par la SGP soit de nouveau d'actualité et regrette

le maintien de ces usages en façade, qui vont à l'encontre du bon fonctionnement des rabattements des transports en commun et de la sécurité des usagers. Ces demandes seront à nouveau examinées lors des études opérationnelles qui feront l'objet d'un travail partenarial renouvelé avec les équipes de la SGP.

Il est à noter que les signalétiques voyageur du pôle multimodal et de la gare Bry-Villiers-Champigny ne sont pas à la charge du projet Altival.

3.2.4.4. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête note l'attachement du maître d'ouvrage à minimiser les impacts du projet sur la population et sur les activités de proximité ; elle retient son engagement à :

- Garantir en permanence le fonctionnement au moins satisfaisant des carrefours.
- Mettre en place une charte « chantier à faible nuisances » opposable aux entrepreneurs
- Valider l'efficacité antibruit des matériaux isolants posés sur la résidence du Plateau et la résidence du 8 mai 1945 à Champigny

Les réponses du département indiquent son attachement à assurer la mise en service d'Altival dès l'ouverture de la gare BVC. Il a mis en place depuis 2012 des réunions de concertation entre les différents acteurs afin de phaser au mieux les opérations. Par ailleurs, une mission d'Ordonnancement, de Pilotage et Coordination Interchantier a été mise sur pieds en 2017 avec les projets Marne Europe, et gares BVC M15 et RER ; Elle est portée par EPA Marne en co-maîtrise d'ouvrage avec le département du Val-de-Marne, la SGP, la SNCF et la SADEV94.

Cependant, des divergences sont perceptibles entre le département, la SGP et la ville de Champigny. Le profil altimétrique de la R10 aurait été modifié par rapport aux propositions de 2012. Le projet actuel nuirait à l'insertion paysagère du CEM, à la constructibilité de logements et aux projets de la ville de Champigny-sur-Marne, malgré les aménagements compensatoires proposés par le maître d'ouvrage. La commission d'enquête apprécie que le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le travail partenarial en lien avec la SGP et la ville de Champigny au cours des études opérationnelles et insiste pour que des solutions soient rapidement trouvées afin et de ne pas entraver le développement des projets.

3.2.4.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.4.5.1. Question N°1 :

Quelles sont les réponses apportées à la réserve et aux recommandations d'Ile- de- France Mobilités ?

3.2.4.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Les carrefours giratoires

Le projet s'articule dans la partie Nord avec les aménagements existants. Aussi, les études de schéma de principe qui constituent la base du dossier d'enquête d'utilité publique se sont appuyées sur les carrefours existants. Le Département a notamment vérifié la compatibilité du site propre avec les carrefours giratoires Menu/ Méliès, Bricorama et RD10/Jaurès.

Cependant, pour répondre aux préoccupations d'Ile-de-France Mobilités et favoriser notamment le confort et la sécurité des traversées des piétons et des cyclistes sur ces carrefours, le Département s'engage à étudier une reconfiguration de ces intersections pour les rendre plus urbaines.

Aussi, les études opérationnelles permettront de retravailler ces intersections, en lien avec les acteurs locaux, pour constituer des carrefours en croix avec feux tricolores.

On notera que le carrefour dit « Bricorama » au droit de l'enseigne commerciale éponyme reste très contraint notamment au regard des emprises du domaine public. Un travail spécifique devra être réalisé lors des études opérationnelles, y compris avec le gestionnaire du magasin, pour limiter les impacts sur les flux du parking privé et de la voirie départementale et communale.

L'Articulation avec les projets urbains

Le Département accorde une vigilance particulière à l'articulation entre le projet Altival et les projets urbains.

Le projet Altival est ainsi conçu pour pouvoir s'articuler sur un projet urbain non défini complètement à ce

jour et pour pouvoir s'adapter à l'évolution urbaine. Ainsi, le positionnement du site propre côté est dans les emprises de l'Ex-VDO permet notamment à l'aménageur de connecter d'éventuelles nouvelles voies perpendiculaires sans perturbation du site propre. Cette réflexion porte aussi sur la réalisation ultérieure de réseaux souterrains.

Dans le cadre de cette recherche de cohérence entre les projets, plusieurs groupes de travail ont été mis en place. Ils sont décrits dans la réponse à la question n°2, ci-dessous.

La concomitance du projet avec le projet Est-TVM à Noisy-le-Grand

Le projet Altival ne s'étend pas sur le secteur du Mont d'Est à Noisy-le-Grand. Cependant, il est envisagé que les bus qui sortiront du site propre bus Altival au niveau du boulevard Méliès pourront emprunter le site propre bus qui sera réalisé dans le cadre du projet Est-TVM. Cette mise en connexion entre les gares du RER A à Noisy, d'une part, et les gares de RER E, de la ligne P et de la ligne de métro 15, d'autre part, s'avère essentielle pour l'ensemble des habitants du secteur.

Il est rappelé que le projet Est-TVM a déjà fait l'objet d'une enquête publique et d'une déclaration d'utilité publique prorogée jusqu'en 2024.

Le Département du Val-de-Marne, maître d'ouvrage du projet Est-TVM, envisage ainsi de réaliser les travaux sur le secteur de Noisy-le-Grand concomitamment au projet Altival. Les travaux pourraient être réalisés à partir de 2021/2022.

Il est rappelé toutefois que ces aménagements sont situés en Seine-Saint-Denis, notamment sur des voiries départementales. Aussi, le Département du Val-de-Marne a sollicité le Département de la Seine Saint-Denis pour confirmer sa position sur le financement et la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements. Dans tous les cas, le projet sera soumis pour approbation au Département de Seine-Saint-Denis et à la ville de Noisy-le-Grand.

3.2.4.5.3. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête note l'attachement du maître d'ouvrage au confort et à la sécurité des traversées des piétons et des cyclistes. Répondant à la réserve d'IDFM, le Département s'engage à étudier une reconfiguration de ces intersections lors des études opérationnelles, en lien avec les acteurs locaux, pour constituer des carrefours en croix avec feux tricolores.

La commission d'enquête approuve cette démarche.

3.2.4.5.4. Question N°2 :

Quels sont les outils de communication, de coordination et de planification mis en œuvre par le projet Altival pour travailler en phase avec les MO des nombreux projets en cours ou en gestation : gare BVC, EST- TVM, aménageurs, réseaux viaires... ? Et plus particulièrement pour la mise en service concomitante d'Altival avec la ligne 15 ?

3.2.4.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Les chantiers sont pensés en interface afin de réduire les nuisances globales pour les riverains. Des réunions d'interface sont organisées avec les maîtres d'ouvrages des projets connexes (gares Bry-Villiers-Champigny, projets EPA Marne), ce qui a permis d'identifier et de prendre en compte les difficultés d'interface pour optimiser les projets.

A noter également qu'une mission d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC) interchantier est en cours depuis 2017 sur le secteur des gares Bry-Villiers-Champigny (sections S4 et S5) en interface avec les projets Marne Europe, et gares BVC M15 et RER, portée par EPA Marne en co-maîtrise d'ouvrage avec le département du Val-de-Marne, la SGP, la SNCF et la SADEV94.

Dans le cadre de cette mission, des réflexions sont en cours afin d'optimiser les dates d'interventions sur les secteurs en interface, la localisation des emprises chantier et la circulation des engins de chantier à l'échelle de l'ensemble du secteur. La question des terres excavées sera traitée dans le cadre de ces groupes de travail.

Le projet Altival fait l'objet d'un suivi par une mission d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination (OPC)

spécifique sous maîtrise d'ouvrage du Département du Val-de-Marne.

Enfin, une mission d'Ordonnancement, Pilotage et Coordination a également été lancée dans le cadre du CIN portant sur l'ancienne VDO.

En parallèle, le Département du Val-de-Marne développe un outil informatique appelé Olivia, en lien avec l'ensemble des communes et partenaires locaux concernés par la ligne de métro 15 construite par la Société du Grand Paris. Cet outil permettra de gérer de façons informatique et automatisée l'ensemble des chantiers de voiries qui seront réalisés sur le secteur d'étude afin de mieux anticiper et coordonner les circulations de chantier.

3.2.4.5.6. *Appréciations de la commission d'enquête*

Le maître d'ouvrage indique que les outils de coordination des actions entre les différents acteurs sur la zone ont été mis en place pour optimiser les travaux, réduire les nuisances et respecter les plannings. Il précise la mise en œuvre d'un outil informatique spécifique (Olivia) pour gérer de façon automatisée l'ensemble des chantiers de voiries afin de mieux anticiper et coordonner les circulations de chantier. La commission d'enquête apprécie cette démarche.



3.2.5. Thème N°5 : Les aménagements liés au projet

Les aménagements liés à ce projet ont été peu abordés par le public. Les aménagements de proximité sont essentiellement évoqués dans le thème 4 relatif aux nuisances ou aux nécessaires aménagements de rabattement évoqués dans le thème N°2.

Ce thème traite plutôt des aménagements plus induits ou nécessaires au fonctionnement harmonieux de ce TCSP et à son insertion.

3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations relatives à ce thème

Ce sont essentiellement des personnes publiques qui ont évoqué ce thème.

Mail 24 de la SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (SGP) qui évoque : « la nécessité de préserver les travaux en cours notamment le centre d'exploitation et de maintenance (CEM) construit le long de la R10 à Champigny » et précise que « Le terrassement de la RD10 est réalisé pour l'aménagement de la voie dédiée à ALTIVAL ; l'altimétrie a été modifiée par la maîtrise d'ouvrage du projet ALTIVAL par rapport aux données arrêtées avec la SGP en 2012. Dans cette nouvelle configuration un mur de 0.2 à 3.38 m longera la route départementale ce qui réduit la qualité de l'intégration urbaine et paysagère du centre d'exploitation qui sera désormais en émergence par rapport au terrain naturel.

- Ces modifications imposent un traitement qualitatif de façades supplémentaires et réduisent les vues environnantes ; des solutions d'insertion urbaine et paysagère doivent être recherchées en lien avec la ville de Champigny notamment pour garantir l'accessibilité du centre d'exploitation
- La modification de l'altimétrie de la RD10 a également pour conséquence l'augmentation des terrassements nécessaires à la construction du centre et impacte le génie civil, l'accès à la toiture et les clôtures du centre ».

Courrier n°2 D'ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS qui écrit : « Île-de-France Mobilités y émet ...deux recommandations : une première recommandation sur la vigilance à apporter à l'articulation entre le projet de TCSP et les projets urbains en rives et la future trame viaire projetée ; une seconde recommandation sur la nécessaire concomitance des aménagements de voirie à Noisy-le-Grand prévus dans le cadre du projet Est TVM, sous maîtrise d'ouvrage du Département, afin d'assurer la connexion à la gare du RER à Noisy-le-Grand Mont d'Est du projet Altival » Et plus loin : « Par ailleurs, la réduction du dimensionnement du giratoire, situé à Bry-sur-Marne, permettant l'accès au centre commercial des Armoiries semble offrir une trajectoire tangentielle pour les véhicules en provenance de l'est du territoire. Compte tenu de la proximité de la station et des traversées pour piétons, Île-de-France Mobilités propose que des adaptations soient prises en compte afin de garantir la sécurité des modes actifs ».

Observation N°1 Du Cabinet du maire de Champigny, sur le registre de Champigny qui écrit : *Qualité « urbaine » du boulevard : l'aménagement de la friche doit permettre de "recoudre" l'est et l'ouest, et notamment de désenclaver les zones d'activités existantes qui tournent le dos au futur boulevard, nécessitant de "brancher" autant que possible des voiries mais également des cheminements piétons est-ouest sur le boulevard »* et plus loin : « *Qualité paysagère et environnementale du boulevard : la question du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est centrale et ne doit pas être minimisée. Nous proposons toutefois qu'elle soit prise de manière globale sur le projet d'aménagement RD10 + opérations d'aménagement en essayant de créer des poches de biodiversité d'un seul tenant fondées sur des usages et donc sur une gestion (par exemple : jardins familiaux ou partagés, ou autres compensations écologiques...) ».*

3.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Le dossier est peu disert sur les aménagements induits ou nécessaires au bon fonctionnement de ce TCSP.

L'étude d'impact évoque cependant :

Page 98 : le fait que : « Le projet de gestion des eaux pluviales respecte le règlement d'assainissement départemental. Les dispositifs d'assainissement sont dimensionnés pour des pluies de période de retour 10 ans ».

Page 99 : Le projet d'infrastructures linéaires perturbe les écoulements naturels et intercepte 7 sous-bassins versants, dont les surfaces, estimées dans le tableau suivant, représentent un total d'environ 13,5 ha.

Ces écoulements naturels sont soit :

- pris en compte dans le dimensionnement des dispositifs d'assainissement du projet ;
- collectés spécifiquement par un drain en complément des dispositifs d'assainissement du projet ;
- collectés par des fossés « provisoires » en limite d'emprise du projet sur les secteurs faisant l'objet de futurs aménagements urbains qui les prendront en compte dans leurs dispositifs d'assainissement ».

3.2.5.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Le Département du Val-de-Marne apporte une attention particulière à l'insertion du projet dans son environnement actuel et dans son environnement futur.

Le principe d'implantation retenu présente un site propre latéral aux voies de circulation : insertion latérale bidirectionnelle. La desserte véhicules des emprises foncières attenantes à l'infrastructure ne peut se faire que d'un côté, ce qui est la plupart du temps le cas des projets en cours ou de l'existant, mais elle peut se faire en tourne-à-droite comme en tourne-à-gauche. Dans ce principe, en section courante, on retrouve une voie de circulation générale traditionnelle associant les deux sens de circulation. De ce fait, en cas de véhicule immobilisé ou de travaux sur chaussée, il reste cependant possible de déboîter lorsqu'il n'y a pas de véhicules en sens inverse. Le niveau de service reste maintenu, même s'il est ponctuellement dégradé. Les tènements libérés d'un seul côté sont plus facilement « aménageables » car plus généreux et mieux desservis.

Avec près de 2 hectares de plantations associés au projet, le parti paysager et écologique d'Altival est ambitieux. Chaque fois que cela a été possible, le projet a privilégié la préservation des arbres existants. Lorsque des alignements ont été impactés ponctuellement ils sont complétés à l'identique. Pour les autres espaces plantés, le projet Altival privilégie les systèmes plantés, continus, résilients, adaptables dans le temps et sur sol naturel. Le projet présente des noues paysagères qui recueillent les eaux de ruissellements. Ces noues qui ne sont pas en eau en permanence peuvent être plantées d'arbres de sols frais : frênes, aulnes, saules blancs, tilleuls, peupliers de Simon, bouleaux, etc.

A leur pied sera installée une végétation de sous-bois frais : agrostide stolonifère, fétuque faux roseau, canche cespiteuse, scirpe, carex, salicaire, iris des marais, épilobe, eupatoire, etc.

Ces systèmes plantés sont largement inspirés des systèmes de bocages traditionnels. Leur composition floristique est diversifiée, naturelle, locale, solide. Leur système de gestion est également simple et rustique : fauche pour les herbacées, recépage ou taille en têtards pour les arbres. Ce système peut en quelques sortes être apparenté à un « bocage urbain ».

Les bassins de stockage des eaux de pluies à ciel ouvert seront plantés avec cette même composition floristique et constitueront des « bosquets urbains ».

Ces bosquets, implantés sur les banquettes stationnées, seront plantés d'espèces solides de milieux plus secs que pour les noues : poiriers, érables champêtres, merisiers, etc. complantés de couvre-sols composés de lierres, de pervenche, de mûres horticoles, etc. et animés par la floraison de bulbes de printemps, perce-neiges, jonquilles, tulipes sauvages, etc.

Deux grands secteurs marquent l'insertion du projet Altival. Dans sa partie Nord, Altival accompagne une voirie existante qui s'avère aujourd'hui peu urbaine compte-tenu de son environnement et de la proximité de l'autoroute A4 qu'elle longe (absences ponctuelles de trottoirs, talus autoroutiers en friche, giratoires de desserte des grands commerces, arrières commerciaux...). L'insertion d'Altival permettra de repaysager ce secteur et de permettre une revalorisation de cette zone où des mutations urbaines sont attendues. On notera que suite à la demande d'Ile-de-France Mobilités et pour favoriser notamment le confort et la sécurité des traversées des piétons et des cyclistes sur ces carrefours, le Département s'engage à étudier une reconfiguration des carrefours giratoires Menu/Méliès, RD10/Jaurès et « Bricorama » pour les rendre plus urbaines (cf. réponse à la question 1 du paragraphe 4.4 du présent rapport ci-dessus). Aussi, les études opérationnelles permettront de retravailler ces intersections, en lien avec les acteurs locaux, pour constituer des carrefours en croix avec feux tricolores.

Dans sa partie Sud, le projet prévoit la création d'un boulevard urbain avec l'ensemble des aménagements nécessaires à l'insertion de ce type de voiries structurantes dans le milieu urbain, qui reste à construire :

trottoirs, aménagements cyclables, aménagements paysagers

Au nord, le site propre est aménagé sur les emprises voiries du Boulevard Georges Méliès. Il est implanté pour l'essentiel de son tracé latéralement au Nord du boulevard. Le projet permet un resserrement de cette chaussée très large et peu urbaine. Le franchissement sous l'A4 se fait par une des travées du pont actuellement condamnée et qui font offices de dépôts de matériaux. Les voiries et les carrefours existants sont réaménagés et requalifiés.

Le site propre longe ensuite le pied du talus de l'A4 en parallèle du boulevard Jean Monnet jusqu'au carrefour avec la rue Jean Jaurès. Le giratoire « IKEA » au droit du centre commercial des Armoiries est redimensionné, la voirie du boulevard et le carrefour sont réaménagés et requalifiés. Une attention particulière sera apportée aux trajectoires des véhicules dans ce carrefour giratoire qui est conservé afin de limiter les vitesses des véhicules qui entrent dans l'anneau.

Au droit de la ZAC Marne Europe et de la Gare BVC, le site propre est créé latéralement à la RD10 existante, il franchit les voies ferrées avec deux nouveaux ponts qui viennent doubler les ponts existants de la voie départementale. Malgré un espace tenu, ces ponts constitueront de nouveaux espaces publics en lien direct avec les nouvelles entrées de gare.

Plus au Sud, la RD10 est prolongée au-delà de la rue Alexandre Fourny. Le site propre est implanté latéralement à l'ouest de la voirie départementale. Des travaux de terrassements importants sont nécessaires du fait du relief significatif de ce secteur. La difficulté du nivellement du projet tient à la réalisation par la Société du Grand Paris d'un objet industriel de 8 ha, à savoir le Centre d'Exploitation et de Maintenance de la ligne 15 sud (CEM), qui doit être pour son exploitation le plus plat possible, dans un vallon. Le choix opéré en 2012 visait à suivre le nivellement du CEM sans véritablement se soucier de l'insertion de la voie par rapport à l'autre rive de la RD10. Ainsi l'insertion urbaine côté Est (au niveau du centre commercial) était peu satisfaisante et très impactante (dénivelé de plus de 5 m au droit de la rue Fourny à traiter). En 2012, les études d'Altival étaient encore à un stade peu avancé et il était difficile de mesurer l'ensemble des impacts et difficultés techniques posées par ce type de nivellement.

Le nouveau nivellement proposé dans le dossier d'enquête publique est au final plus urbain et moins impactant pour la rive Est, tout en garantissant le fonctionnement du CEM dont le permis de construire s'appuie sur un environnement aujourd'hui avec un nivellement encore plus pénalisant pour la société du Grand Paris.

La ville de Champsigny a depuis réalisé une étude urbaine qui démontre que la solution proposée reste un bon compromis mais qui doit encore être détaillé. Cette étude a été confiée au cabinet qui a conçu le projet architectural du CEM. Ainsi, le Département du Val-de-Marne étudiera lors des études opérationnelles l'ensemble des aménagements urbains et paysagers qui permettront de favoriser l'insertion du CEM, côté centre commercial, et des infrastructures dans leur environnement.

Le détail des problématiques de l'Altimétrie du Centre d'Exploitation et de Maintenance de la ligne 15 sud (CEM), auparavant appelé Site de Maintenance et de Remisage (SMR), est présenté dans le paragraphe 4.4 du présent rapport ci-dessus.

Altival permet également l'aménagement d'un carrefour intermédiaire et crée les conditions pour en faire un carrefour complet, auquel pourront se raccorder à terme la rue Serpente et le tènement attenant au CEM, destiné à être aménagé mais dont la constructibilité est aujourd'hui difficile compte-tenu que ce tènement n'a aujourd'hui qu'un seul accès sur la rue Bernaü

Le secteur de l'ex VDO, en poursuivant vers le Sud, est constitué des friches. La RD10 est prolongée et implantée à l'est de ce territoire « vierge » mais dégradé (déchets, friches, implantations illicites...), qui a vocation à accueillir de nouveaux quartiers.

Le tènement situé devant Les Mordacs n'est pas impacté par le projet en dehors de l'aménagement d'un système de stockage des eaux pluviales de l'opération. Plusieurs carrefours de desserte locale seront créés ou rétablis à terme.

Accroche sur Altival, La voie Sonia Delaunay est requalifiée afin de faciliter l'accès des bus vers la nouvelle RD10. Une voie bus latérale est créée dans le sens ouest-est pour prioriser l'accès des transports

en commun vers le giratoire Maurice Thorez et au-delà le quartier des Mordacs. Une écluse bus est aménagée dans le secteur est-ouest pour favoriser l'accès à Altival.

Un carrefour stratégique est créé, le carrefour avec la RD4. Au niveau de ce nouveau carrefour, le tracé d'Altival est « perpendiculisé » avec la RD4, afin de créer un espace fonctionnel urbain.

3.2.5.4. Appréciations de la commission d'enquête

La réponse détaillée et argumentée du département montre clairement le parti pris paysager et écologique que celui-ci a accordé à ce projet :

- En privilégiant, chaque fois que possible la préservation des arbres existants ;
- En complétant à l'identique les alignements d'arbres impactés ponctuellement ;
- En réalisant ainsi près de 2 hectares de plantations associés au projet.

La commission d'enquête note également que le maître d'ouvrage accordera une attention particulière aux noues paysagères recueillant les eaux de ruissellement, lesquelles ne sont pas en eau en permanence.

Elle souhaite également que le département, comme il s'y est engagé poursuive ses études opérationnelles pour :

- Retravailler la reconfiguration des carrefours giratoires et/ou autres intersections ;
- Réaménager et requalifier ces intersections ;
- Favoriser l'ensemble des aménagements urbains et paysagers qui permettront l'insertion du CEM, côté centre commercial, et des infrastructures dans leur environnement ;
- La réalisation de tous aménagements permettant l'insertion et le fonctionnement harmonieux de ce projet Altival dans son environnement.

3.2.5.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.5.5.1. Question N°1 :

En dehors des aménagements directs sur le parcours emprunté par ce futur TCSP, a-t-on pu recenser les aménagements indirects dans les communes traversées qui seront nécessaires au fonctionnement harmonieux de ce TCSP ?

3.2.5.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Le projet 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), de stations et d'un système de priorité aux feux. En accompagnement, le réseau de bus existant sur le secteur sera restructuré par Ile-de-France-Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, en raison de la densification du réseau de transport lourd.

A la différence d'un projet de ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ou d'un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), Altival ne correspondra pas à une ligne unique, de son origine à sa destination. Le projet ne consiste en fait qu'en la réalisation d'un site propre. L'aménagement du site propre permettra cependant d'accueillir beaucoup de lignes de bus (environ une quinzaine), qui circuleront sur l'infrastructure Altival sur une partie de leur itinéraire, notamment en approche du rabattement vers la gare Bry-Villiers-Champigny. Ce site propre (exclusif aux bus) optimisera les conditions d'exploitation et la régularité des liaisons routières.

Il n'est donc pas prévu d'aménagements dans le cadre du projet Altival, outre mesure, sur l'ensemble des itinéraires de ces lignes qui pour la plupart sont des lignes existantes aujourd'hui et qui verront une modification ponctuelle de leur trajet.

L'offre de bus qui circulera sur l'infrastructure Altival est en effet directement liée à la restructuration du réseau de bus du secteur d'étude. En effet, la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express desservant les nouvelles gares de Bry-Villiers-Champigny et de Champigny-Centre, ainsi que l'urbanisation des délaissés de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO) et les autres projets urbains du secteur, supposent de repenser l'organisation des réseaux de transport. Cette restructuration n'est pas arrêtée à ce jour mais le présent dossier reprend les premiers éléments d'analyse produits par Ile-de-

France Mobilités, qui préfigurent cette restructuration. L'infrastructure Altival constituera un axe nord-sud structurant du réseau de bus.

Le choix d'un transport en site propre est un choix urbanistique fort puisqu'il implique de nombreux changements dans les usages et paysages des villes traversées. Mais c'est aussi un choix pragmatique de par la souplesse et l'évolutivité du site propre pensé comme collectrice bus plutôt que comme support de lignes dédiées.

On notera cependant que certaines lignes de bus ont déjà bénéficié d'aménagements ponctuels notamment dans le cadre de comités d'axe portés par Ile-de-France Mobilités. C'est le cas notamment de la ligne 308.

Enfin, le Département du Val-de-Marne et Ile-de-France Mobilités souhaitent une concomitance entre le projet Est-TVM en Seine-Saint-Denis et Altival pour permettre aux bus qui sortiront du site propre Altival de rejoindre la gare de RER A à Noisy-le-Grand en bénéficiant des aménagements bus du projet Est-TVM (cf. Réponse à la question 2 du paragraphe 4.4 ci-dessus). Cette mise en connexion entre les gares du RER A à Noisy, d'une part, et les gares de RER E, de la ligne P et de la ligne de métro 15, d'autre part, s'avère essentielle pour l'ensemble des habitants du secteur.

Il est rappelé que le projet Est-TVM a déjà fait l'objet d'une enquête publique et d'une déclaration d'utilité publique prorogée jusqu'en 2024. Le Département du Val-de-Marne, maître d'ouvrage du projet Est-TVM, envisage ainsi de réaliser les travaux sur le secteur de Noisy-le-Grand concomitamment au projet Altival. Les travaux pourraient être réalisés à partir de 2021/2022 (cf. Réponse à la question n°2 du paragraphe 4.4 ci-dessus).

3.2.5.5.3. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête souhaite donc que le département du Val-de-Marne poursuive ses échanges avec Ile-de-France Mobilités et les communes concernées par le projet Altival pour que notamment le maillage et les aménagements soient les mieux adaptés aux connexions avec les gares du RER A à Noisy, d'une part, et les gares de RER E, de la ligne P et de la future ligne 15 du Grand Paris Express (GPE) d'autre part.

3.2.5.5.4. Question N°2 :

Si oui, à qui incombera la réalisation de ces aménagements : commune ou département ? Et qui en supportera la charge financière ?

3.2.5.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Comme indiqué ci-dessus (cf. Réponse à la question n°1 du paragraphe ci-dessus), le projet Altival ne nécessite pas l'aménagement de l'ensemble des lignes de bus qui circuleront pour partie sur l'infrastructure.

L'éventuel aménagement des lignes de bus en dehors du site propre Altival est donc indépendant du projet et financé par les dispositifs de droits communs sous la responsabilité d'Ile-de-France Mobilités qui est l'autorité organisatrice des transports.

Le projet Est-TVM est inscrit dans l'enveloppe liée aux TCSP et BHNS du Contrat de Projet Etat-Région 2015-2020. A ce titre, le financement envisagé se répartit comme suit :

- 49 % par la Région Ile-de-France
- 21 % pour l'Etat
- 30 % pour le bloc local composé des acteurs locaux et qui devrait associer notamment le Département de Seine-Saint-Denis. Le Département du Val-de-Marne a sollicité le Département de la Seine Saint-Denis pour confirmer sa position sur le financement et la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements (cf. Réponse à la question n°2 du paragraphe 4.4 ci-dessus).

Enfin, on notera que le principe de priorité bus repose classiquement sur la détection des bus à l'approche des carrefours afin d'assurer leur passage au vert par des phases dédiées. Le système de détection traditionnel consiste en l'aménagement de boucles de détections dans le sol, associé à des systèmes

radio. Cette solution nécessite l'équipement en émetteurs de l'ensemble des bus du secteur, ce qui représente un très grand nombre de véhicules. Ainsi le choix d'une solution innovante et fiable de détection, telle que la vidéo, sera recherchée en concertation avec Ile-de-France Mobilités (IDFM). L'équipement des bus pour la priorité au feu reste du ressort d'IDFM qui en assurera également le financement.

3.2.5.5.6. *Appréciations de la commission d'enquête*

La réponse du département du Val-de-Marne, maître d'ouvrage d'Altival, va dans le sens du souci exprimé par la commission d'enquête qui souhaite que ce projet s'inscrive bien au sein et en harmonie avec les autres projets de transports actuellement présents dans le secteur ou à venir.

Elle note donc que le rôle primordial qu'y joue Ile-de-France Mobilités milite cependant en faveur de contacts et d'échange permanents que le département du Val-de-Marne doit entretenir avec l'autorité régionale organisatrice des transports en Ile-de-France.



3.2.6.

Thème N° 6 : Les autres problématiques

Peu d'autres problématiques ont été abordées au cours de cette enquête.

La commission d'enquête en a cependant retenu deux qui constituent les deux sous-thèmes de cette thématique :

- La concertation et la publicité de cette enquête ;
- La qualité du dossier mis à l'enquête.

3.2.6.1. Sous-thème relatif à la concertation et à la publicité de cette enquête

3.2.6.1.1. Analyse et synthèse des observations concernant ce sous-thème

Une observation concerne essentiellement l'affichage de cette enquête :

Obs 1 du registre dématérialisé de Mme BAUJON de Champigny qui a écrit : « Je porte à votre connaissance le mode d'affichage de l'avis d'enquête publique Altival sur l'avenue Maurice Thorez à Champigny (photos ci-jointes) ; cet affichage enroulé sur poteau ou arbre rend la lecture de l'avis impossible ». Elle a joint les deux photos suivantes :



Une autre concerne la concertation menée avant l'enquête :

Courrier N°1 - M. JOYEUX regrette que **sa proposition** présentée lors de la réunion de concertation d'octobre 2018 **n'ait pas été retenue dans l'enquête publique**.

Il déclare : « *Altival, de chez vous au métro Quel beau titre ! ...Pourtant lors du début de la concertation nous avons sollicité les aménagements de la RD4 à Chennevières et Ormesson, ils ne sont pas retenus pour l'enquête publique !* »

Il poursuit : « *Ainsi les communes de Chennevières, Ormesson vont encore attendre la fin des études d'opportunités puis celles de faisabilités avant d'envisager un projet (10...20 ans) pour bénéficier enfin de moyen de transports fiables, rapides, et réguliers...* ».

3.2.6.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce sous-thème

Sur la publicité :

La pièce A : Notice explicative du dossier d'enquête page 30 précise :

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.

Par ailleurs l'arrêté d'organisation de l'enquête précisait également :

Article 5 : quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et durant toute la durée de celle-ci, un avis sera publié par voie d'affiches (format A2) sur le territoire des communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne). D'autres procédés d'information pourront utilement être mis en œuvre, tels que le site internet des communes, les revues municipales, les panneaux d'information électroniques à messages variables. Ces mesures de publicité incombent aux maires, qui en certifieront l'accomplissement à l'issue de cette enquête.

Selon les dispositions de l'article R. 123-11 du code de l'environnement, le responsable du projet devra procéder à l'affichage du même avis, dans les mêmes conditions de délais et de durée, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, de façon à ce que les affiches soient visibles et lisibles depuis la voie publique.

Cet avis sera en outre publié en caractères apparents quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

Sur la concertation :

Le bilan de la concertation figurait en pièce F du dossier d'enquête.

Sur 171 pages, il détaille toutes les étapes de la concertation de ce projet qui a été menée du 9 mai au 19 juin 2016 et qui dresse le bilan final suivant :

542 personnes ont participé activement à la concertation du projet Altival et plus de mille personnes ont consulté le site internet dédié. Outre les avis des collectivités, 440 avis et questions au total ont été formulés par des associations, des entreprises, des salariés, des habitants et des usagers des transports en commun du secteur.

Le projet Altival semble bien compris des habitants, entreprises et associations et a rencontré une réelle adhésion des participants à la concertation, avec 92 % d'avis exprimés positifs, identique au taux issu du questionnaire diffusé quelques mois plus tôt. Il ressort notamment de la concertation préalable du projet Altival et des voiries associées qui s'est déroulée du 9 mai au 19 juin 2016, que :

- L'arrivée d'Altival est perçue comme une nouvelle infrastructure de transport qui renforcera la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement vers les grands pôles de transport en commun et en particulier la nouvelle gare du métro 15 et du RER E Bry-Villiers-Champigny et la gare du RER A Noisy-Mont-d'Est, mais également en favorisant les déplacements plus locaux ;
- Le projet est fortement attendu par les habitants des quartiers dits « politique de la ville », notamment à Champigny (Mordacs et Bois l'Abbé), comme vecteur d'amélioration des conditions de vie et comme une nécessité sociale ;
- Le projet est fortement attendu par les habitants des villes de Chennevières et Ormesson, aujourd'hui moins bien desservies ;
- Le projet est fortement attendu par les entreprises du secteur, notamment pour favoriser les déplacements de leurs salariés et le recrutement de nouveaux collaborateurs ;
- Les habitants ont exprimé une forte attente d'amélioration du réseau de bus existant ;
- Le projet, facteur d'attractivité, est également attendu au regard du développement du territoire, notamment sur les emprises de l'ex-VDO, avec l'arrivée de nouveaux habitants et entreprises ;
- Les aménagements d'un site propre bus doivent permettre, d'une part aux usagers, de gagner du temps et du confort, et d'autre part, aux transports en commun, de renforcer leur fiabilité et leur régularité ;
- Les aménagements cyclables sont très attendus par les habitants, y compris indépendamment du projet de transport ;
- Le réaménagement de la RD4 est perçu comme nécessaire à la fois pour développer les transports en commun mais également requalifier cet axe aujourd'hui dégradé, l'élargissement des emprises de la voie étant identifié comme un enjeu majeur des aménagements à réaliser ;
- Le prolongement de la RD10 est perçu comme utile pour améliorer les déplacements dans le secteur et favoriser le développement urbain. Il doit présenter une forte sensibilité environnementale pour s'intégrer dans les continuités écologiques et proposer sur ces espaces en friches des aménagements paysagers plus agréables.
- Le calendrier du projet suscite des craintes quant à sa tenue effective

Une attention particulière, des réserves ou des propositions ont cependant été identifiées concernant notamment :

- La poursuite des études du projet Altival et de son prolongement jusqu'au pôle de Sucy-Bonneuil ;
- La desserte du quartier de Coeuilly à Champigny qui n'est pas perçue comme prise en compte dans le projet actuel ;
- Les lignes de bus qui emprunteront l'infrastructure en fonction de la future adaptation du réseau de bus qui devra répondre aux besoins des habitants, y compris en matière de fréquences et d'amplitudes horaires ;
- Les éventuels impacts potentiels du projet sur l'environnement, notamment au droit de l'emprise de l'ex-VDO concernée par une continuité écologique visée au SRCE ;

- Les éventuels impacts en termes d'élargissement et d'expropriations ;
- La gestion de la circulation sous chantier, notamment lors des phases de travaux concomitants avec les autres grands projets d'infrastructures et d'aménagement ;
- Les études environnementales et les études de trafic qui devront être menées ultérieurement afin de limiter les perturbations de la circulation ;
- Le positionnement des stations et arrêts de bus selon la future adaptation du réseau de bus ;
- La commune de Noisy-le-Grand et les communes de l'est du Val-de-Marne, qui n'ont pas été assez associées ;
- Le coût du projet qui suscite des craintes sur les capacités des pouvoirs publics à le financer.

Le Département a bien entendu les demandes et a apporté, durant les différentes rencontres, des précisions quant aux principes directeurs sur les thématiques citées. Il a bien noté les besoins exprimés en la matière et s'est engagé à en tenir compte dans les études à venir et à transmettre ces éléments au STIF.

D'une manière plus générale, le Département souhaite poursuivre le dialogue engagé dans le cadre de la démarche de concertation et travaillera, avec le STIF, pour poursuivre le dialogue avec les acteurs locaux, dans la continuité de ce qui a été fait jusqu'à alors. Le présent bilan de concertation fera l'objet d'un retour auprès du public consulté, conformément aux engagements du Département du Val-de-Marne (cf. partie 3.5)

A l'issue de cette concertation préalable, des études préalables seront engagées pour approfondir le projet, en lien avec le STIF.

3.2.6.1.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Le Département du Val-de-Marne a souhaité informer largement la population de la tenue de l'enquête d'utilité publique d'Altival pour favoriser la participation du public, et ce au-delà des moyens réglementaires que constituent le registre électronique, les permanences de la commission d'enquête et la réunion publique sollicitée par la commission d'enquête à Champigny (8 octobre 2019), l'affichage légal et la publication légale dans des journaux locaux (Le Parisien et les Echos).

3.2.6.1.4. Appréciations de la commission d'enquête

S'agissant de la publicité, la commission d'enquête a bien noté que le département du Val-de-Marne a, en effet, mis en œuvre des moyens de publicité qui allaient au-delà des moyens exigés par la réglementation.

S'agissant de la concertation, la commission d'enquête constate, notamment au travers de son bilan présenté à l'enquête, que le maître d'ouvrage a mené pendant près d'un mois et demi une très large concertation avec le public et tous les acteurs concernés par ce projet, concertation qui s'est poursuivie sous forme de lettres d'information rendant compte des enseignements issus de la concertation envoyées aux participants, habitants, usagers et salariés à proximité du tracé.

3.2.6.1.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.6.1.5.1. Question N°1 :

Le maître d'ouvrage a-t-il fait procéder à des contrôles de l'affichage ?

Par un huissier, par exemple, ou bien s'est-il limité aux certificats d'affichage des maires évoqués dans le 1^{er} alinéa de l'article 5 de l'arrêté d'organisation de l'enquête cité ci-avant ?

3.2.6.1.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :

Une cinquantaine d'affiches légales ont été disposées sur le tracé du projet, et notamment sur les voies perpendiculaires au niveau des friches de la VDO, puisqu'une partie des emprises du projet sont actuellement peu ou pas accessibles.

Le Département du Val-de-Marne a effectivement fait procéder à des contrôles d'affichage par huissier en amont de l'enquête publique et en fin d'enquête publique.

Suite à l'avis exprimé sur le registre électronique, les services du Département se sont rendus sur place le lendemain pour vérifier la lisibilité des affichages légaux situés rue Maurice Thorez à Champigny.

3.2.6.1.5.3. Appréciations de la commission d'enquête :

Lors de leurs prises de première permanence, les membres de la commission d'enquête ont effectivement noté que les affiches relatives à ce projet Altival étaient bien mises en place, notamment à l'entrée et/ou aux abords de chacune des mairies concernées par cette enquête, et qu'elles avaient été maintenues tout au long de l'enquête, dans ces mairies, ainsi qu'ils ont pu le constater à chacune de leurs prises de permanences.

3.2.6.1.5.4. Question N°2 :

Les communes concernées par l'enquête avaient-elles reçu du maître d'ouvrage des conseils ou des consignes pour communiquer sur cette enquête ? Sur leurs sites internet ? Sur leurs publications communales ?

3.2.6.1.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :

Le Département du Val-de-Marne a établi un plan de communication complet pour informer les riverains de l'enquête publique. Ce plan de communication se composait principalement :

- D'un site internet dédié (<http://www.altival.fr/>) au projet réalisé et actualisé depuis la concertation publique qui s'est tenue en 2016. Ce site a donc permis d'informer le public avant l'enquête et il renvoyait pendant l'enquête publique proprement dite à l'adresse internet du registre électronique mis en place pour pouvoir recueillir les avis officiellement. L'ensemble des modalités de participation à l'enquête y était recensé : réunion publique, permanences de la commission d'enquête.
- D'une information spécifique lors de l'enquête publique dans les médias du Département : site internet valdemarne.fr enrichi notamment d'une vidéo sur le projet, information dans le magazine départemental des mois de septembre et octobre, site tweeter, supports de communication interne aux services du Département (8 000 agents) ...
- La réalisation d'un dépliant de 6 pages A4 diffusé avant l'enquête et rappelant les caractéristiques du projet et annonçant l'enquête publique (zone de diffusion de 43 900 exemplaires) ;
- Une lettre du Président du Conseil départemental (zone de diffusion de 43 900 exemplaires) à avant l'enquête publique pour inviter le public à participer
- D'une affiche 40x60 pour informer sur la réunion publique (Champigny) et les dates et lieux des permanences, mis à disposition des villes comme suit :
 - o 105 ex pour Champigny
 - o 25 ex pour Villiers
 - o 15 ex pour Noisy le Grand
 - o 25 ex pour Chennevières
 - o 15 ex pour Bry
- Une invitation - format A5- à la réunion publique du 8 octobre 2019 (zone de diffusion de 43 900 exemplaires) au recto et information sur les modalités de participation à l'enquête publique au verso ;
- D'un kit de communication pour les partenaires et les villes avec une fiche projet (chiffres, objectifs, éléments de langage...), des visuels, un lien vidéo, la mise à disposition du dépliant, des perspectives... Les villes ont ainsi pu communiquer via les éléments transmis par le Département et via leurs propres médias et moyens de communication.
- Lors de la réunion publique du 8 octobre, les participants pouvaient participer aux échanges par des fiches de participation, format A5. Recto vierge permettant d'annoter, recto rappel des modalités de participation.
- Des panneaux « d'exposition » ont aussi été réalisés à l'occasion de la réunion publique à Champigny pour que le public voit des informations importantes sur de grand format – carte du tracé, perspectives d'architecte, dates des permanences publiques.

3.2.6.1.5.6. Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les moyens qui ont été déployés par le département du Val-de-Marne à l'attention des communes pour communiquer sur cette enquête étaient suffisants et adaptés à ce projet.

Elle regrette cependant que les communes directement concernées par le projet n'aient pas davantage servi de relai pour faire connaître l'enquête notamment sur leurs sites internet ou par l'intermédiaire de

leurs publications communales.

3.2.6.2. Sous-thème relatif à la qualité et au caractère complet du dossier d'enquête

3.2.6.2.1. Analyse et synthèse des observations concernant ce sous-thème

Des observations évoquent le prolongement envisagé vers Sucy-Bonneuil :

Obs 3 du registre dématérialisé de M. GONCALVES qui écrit : « J'habite Ormesson sur Marne et je suis favorable au prolongement de la ligne jusqu'à Pincevent afin que nos enfants ne soient pas enclavés ».

Obs 25 du registre dématérialisé de M. LANDAIS qui déclare : « De plus, il est absolument nécessaire d'effectuer le prolongement d'Altival entre le fort de Champigny et le centre commercial de Pincevent Ormesson. En effet, le désenclavement du territoire Est passe par le prolongement jusqu' Pincevent pour permettre un accès au Super métro, sinon, d'avoir le super métro sans avoir d'accès direct ne servira à rien ».

Obs 33 du registre dématérialisé de M. GOBITZ qui déclare : « Il est donc nécessaire d'approfondir dès à présent les études sur le prolongement d'ALTIVAL vers la gare de Sucy-Bonneuil. »

3.2.6.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce sous-thème

La pièce B : Etude d'impact évoque ce prolongement :

Page 27 :

Le prolongement d'Altival permet la connexion avec la gare de Sucy-Bonneuil, les activités de Bonneuil-sur-Marne, et les zones résidentielles de Sucy-en-Brie

Page 106 :

Une attention particulière, des réserves ou des propositions ont cependant été identifiées concernant notamment :

- La poursuite des études du projet Altival et de son prolongement jusqu'au pôle de Sucy-Bonneuil ;

Page 203 :

5.1.6.1. LE CDT DES BOUCLES DE LA MARNE

Le prolongement d'Altival [phase 2] est cité parmi les projets au-delà de 2020.

Page 394 :

Au niveau du nouveau carrefour Altival-RD4, le tracé d'Altival est « perpendicularisé » avec la RD4. Ce dispositif permet de favoriser l'accès des bus depuis la RD4 vers Altival, d'améliorer le confort des usagers avec une moindre giration des bus, de sécuriser les traversée piétons et cycles, et de permettre une meilleure compatibilité à terme avec le prolongement d'Altival vers le sud jusqu'à Sucy-Bonneuil.

3.2.6.2.3. Avis et commentaires du maître d'ouvrage

Afin d'accompagner le développement urbain du territoire et améliorer les liaisons nord-sud, le Département du Val-de-Marne a engagé, à partir de 2004, des études sur le devenir possible des emprises de l'ancien projet autoroutier entre la RN406 à Sucy, la RD4 à Chennevières et l'autoroute A4 à Villiers, tant d'un point de vue du développement urbain que de sa desserte en transport. Le projet de boulevard urbain émerge, associé à un transport en commun en site propre (TCSP) entre Noisy-le-Grand Mont-d 'Est et Sucy-Bonneuil-RER, empruntant pour partie la voie nouvelle à créer dans les emprises de l'ex-VDO. Un premier tronçon de voirie a été réalisé en 2008 entre le giratoire des Boutareines à Villiers-sur-Marne et la rue Alexandre Fourny à Champigny-sur-Marne, sur 650 mètres. Il est depuis nommé RD10.

Un projet de site propre entre Noisy-le-Grand Mont-d 'Est et Sucy- Bonneuil-RER, dénommé Altival, est dans cette logique inscrit au Contrat de Projet Région-Département (CPRD) 2009-2013, puis au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2030), au Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) avec un horizon de réalisation avant 2030 et au Contrat de Projet Etat-Région 2015-2020 (CPER).

Le projet Altival est inscrit au SDRIF, au sein du volet « Propositions pour la mise en œuvre » il répond aux ambitions suivantes :

- Le développement de l'offre de tramway et la réalisation de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) structurants en appui des projets urbains : Altival en horizon avant 2030 (tableau p23).

- Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire (p106)

Dans le SDRIF 2030, la Voir de Desserte Orientale (VDO) est présentée ainsi : « située à proximité immédiate du futur pôle d'interconnexion du métro automatique du Grand Paris Express, du RER E et du TCSP Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER (Altival), les emprises de l'ex-VDO constituent un potentiel foncier de 100 hectares mutables du fait de l'abandon du projet autoroutier et de la densification possible des zones d'activités qui la bordent. L'enjeu est d'utiliser cet espace pour une urbanisation dense. Une filière écomobilité sera développée autour du site de maintenance et de remisage de ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express. »

Les études de préfaisabilités réalisées par Ile-de-France Mobilités concernaient l'ensemble du tracé entre Noisy-le-Grand et Sucy-en-Brie.

Par la suite, le projet a été phasé. Aussi, le périmètre du projet Altival présenté dans le Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) validé par le Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités (alors dénommé uniquement Syndicat des Transports d'Ile-de-France) devait permettre de répondre aux enjeux de desserte de la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express qui devait être réalisée à horizon 2022 dans le secteur de l'ex-VDO, à la limite entre les communes de Bry, Villiers et Champigny-sur-Marne (gare de Bry-Villiers-Champigny).

En effet, la gare sera située en bord de la RD10 existante, au nord des voies ferrées. Un Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de la ligne 15 sera implanté le long de la RD10 au sud des voies ferrées. L'arrivée de la ligne 15 nécessite de compléter la trame viaire pour permettre à la fois un accès à la gare après son ouverture depuis le sud et l'est du territoire à horizon 2022. L'horizon de mise en service a depuis été repoussé à 2024.

Afin de rendre possible la réalisation des tronçons de voirie nécessaires à la desserte de la gare et du SMR du Grand Paris Express, ainsi que des premiers projets urbains, la réalisation prioritaire du projet Altival au nord de la RD4 a été décidée en 2012 lors de la révision du Contrat Particulier Région-Département (CPRD 2009-2013), par une augmentation des crédits destinée à permettre une première phase de réalisation des travaux.

En parallèle, les réflexions sur la restructuration du réseau de bus pour la desserte des gares du Grand Paris Express ont permis d'identifier la RD4, de même que les voies de desserte des quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé, comme des axes forts pour les lignes de bus desservant le secteur et pouvant contribuer à constituer un réseau armature d'infrastructures en site propre support de la restructuration du réseau de bus.

De plus, la continuité du projet au Sud de la RD4, sur les territoires de Chennevières, Ormesson et Sucy-en-Brie s'avérait, en première approche, plus compliquée d'un point de vue technique et paysager en raison de la nécessité de descendre sur les coteaux de Chennevières et de franchir de nouvelles voies ferrées. Ces contraintes très fortes engendraient des coûts d'infrastructures importants au regard desquels les avantages pour la collectivité semblaient rester modérés.

Depuis la phase DOCP, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France Mobilités a délégué sa maîtrise d'ouvrage sur ce projet au Département du Val-de-Marne sur le périmètre de la première phase entre Noisy-le-Grand et la RD4 à Chennevières. A ce stade, le Département du Val-de-Marne n'est donc pas maître d'ouvrage du prolongement vers Sucy-Bonneuil.

Le Département du Val-de-Marne a cependant conscience des besoins de liaison en transports en commun sur le secteur et notamment sur les communes d'Ormesson et de Chennevières. Il a ainsi souhaité poursuivre cette réflexion reprise par les études menées dans le cadre du Contrat d'Intérêt National (cf. question n°2 dans le paragraphe 6.2.4 ci-après).

Le projet Altival ne peut desservir tous les quartiers du secteur et répondre à l'ensemble des besoins de transports des communes traversées. Ainsi, il ne dessert effectivement pas le centre-ville de Chennevières et les quartiers d'Ormesson situés dans les coteaux de la Marne. Il permettra cependant à une quinzaine de lignes de bus qui emprunteront le site propre d'Altival sur une partie de leur tracé de gagner du temps et de la régularité au bénéfice de l'ensemble des voyageurs. Le projet Altival s'inscrit ainsi pleinement dans cette optique de développement des transports en commun pour désenclaver les villes situées au Sud des

futures gares Bry-Villiers-Champigny

3.2.6.2.4. Appréciations de la commission d'enquête

Le dossier mis à l'enquête concernant la phase 1 de ce projet était complet et adapté à ce type d'enquête. Il est cependant regrettable que n'aient pas davantage été développées les variantes du projet mentionnées page 59 de l'étude d'impact.

3.2.6.2.5. Questions complémentaires de la commission d'enquête

3.2.6.2.5.1. Question N°1 :

Le dossier d'enquête est peu disert sur le futur prolongement de ce TCSP.

Or certaines observations mettent en avant que sans ce prolongement, le projet mis à l'enquête est peu pertinent. Quelle réponse peut apporter le maître d'ouvrage à cette critique ?

3.2.6.2.5.2. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :

Le projet Altival consiste en la réalisation d'une infrastructure collectrice de transports collectifs (voie bus en site propre) et voiries routières associées entre Noisy le Grand (carrefour Menu) et Chennevières-sur-Marne (intersection avec la RD4) en phase 1. La phase 2 du projet consiste en un projet de prolongement de l'infrastructure jusqu'à la gare de Sucy-Bonneuil.

On notera que la problématique du prolongement du projet vers Sucy-Bonneuil dans le cadre d'une deuxième phase non déterminée pour l'instant est traitée dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête d'utilité publique et qu'elle a fait l'objet d'un complément apporté dans la réponse à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe).

L'état initial du présent dossier s'est en effet attaché à étudier le projet Altival dans son ensemble (phase 1 et 2). En revanche, à ce stade, les incidences sur l'environnement du projet Altival phase 2 ne peuvent pas être complètement identifiées ni appréciées. Elles seront étudiées ultérieurement, à l'avancement des études et en parallèle d'un bilan socio-économique, conformément à l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement :

« Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée. ».

Ces impacts sont pour la plupart présentés dans les encarts synthétiques en début de chaque sous-chapitre du chapitre 2 « analyse des impacts et présentation des mesures associées » de la pièce B3. Les impacts sur l'environnement prévisibles à ce stade seront réétudiés à l'avancement du projet de 2e phase et feront partie intégrante de l'analyse de la faisabilité du projet de prolongement.

Les études d'évaluation socio-économiques réalisées dans le cadre du présent dossier d'enquête d'utilité publique et donc sur la première phase du projet ont montré la pertinence du projet sur le périmètre donné (cf. pièce G du dossier d'enquête d'utilité publique) avec un taux de rendement interne de 10,6 %. Ainsi, malgré un coût de projet important porté à 116 millions d'euros HT, le projet présentent des avantages non négligeables pour la collectivité en termes notamment de gain de temps et de report modal vers les transports en commun pour les usagers, sans nécessiter un prolongement plus au sud.

3.2.6.2.5.3. Appréciations de la commission d'enquête :

Compte tenu de la réponse apportée par le département maître d'ouvrage, il apparaît que la première phase de ce projet apparaît cohérente et pertinente sans qu'il soit nécessaire de mettre en œuvre la seconde phase de ce projet.

Il n'en demeure pas moins vrai qu'il serait souhaitable d'étudier dans les meilleurs délais les conditions de réalisation de cette seconde phase du projet Altival.

3.2.6.2.5.4. Question N°2 :

Dans la suite de la question précédente, le maître d'ouvrage peut-il apporter des compléments sur les délais de réalisation du prolongement vers Sucy-Bonneuil évoqué dans le dossier d'enquête.
Point sur les études en cours ? Calendrier de sa réalisation ?

3.2.6.2.5.5. Avis et commentaires du maître d'ouvrage :

Le projet de prolongement futur d'Altival jusqu'à la gare de Sucy-Bonneuil est actuellement au stade de la réflexion. Cette liaison identifiée au Schéma Directeur de la région Ile de France répond à une stratégie globale de desserte du territoire en transports en commun. La faisabilité de cette deuxième phase reste cependant encore à démontrer au regard des enjeux environnementaux, techniques et fonciers.

A stade, la réflexion est portée dans le Contrat d'intérêt National (CIN) qui concerne l'ancienne Voie de Desserte Orientale entre les gares de Villiers-sur-Marne et de Sucy-en-Brie, piloté par l'Etat qui s'appuie sur EPA Marne qu'il a désigné comme aménageur. EPA Marne réalise des études de faisabilité afin d'étudier l'opportunité de ce prolongement.

Le tracé présenté à ce stade, prend la forme d'un faisceau relativement imprécis et relève d'un scénario majorant consistant en l'aménagement d'un site propre bus dédié, accompagné par un boulevard urbain (insertion, emprises au sol...).

Les premières études alimentées par Ile-de-France Mobilités au printemps 2019 (après dépôt pour instruction par l'Autorité environnementale du présent dossier d'enquête publique) dans le cadre des réflexions autour du CIN montrent d'ailleurs que la nécessité d'un site propre dédié n'est pas forcément nécessaire à ce stade des études. Des pistes alternatives à une infrastructure structurante (site propre associé à un boulevard urbain) sont également envisagées (aménagement vélo structurant, reprise des voiries existantes, complément au réseau viaire local, traitement des points durs, sites propres ponctuels...).

Le projet de prolongement n'est pas encore planifié à ce jour. Aucun objectif de réalisation ou de mise en service n'a été envisagé ou arbitré.

Ile-de-France Mobilités qui est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France n'a pas confirmé ou délégué la maîtrise d'ouvrage du projet.

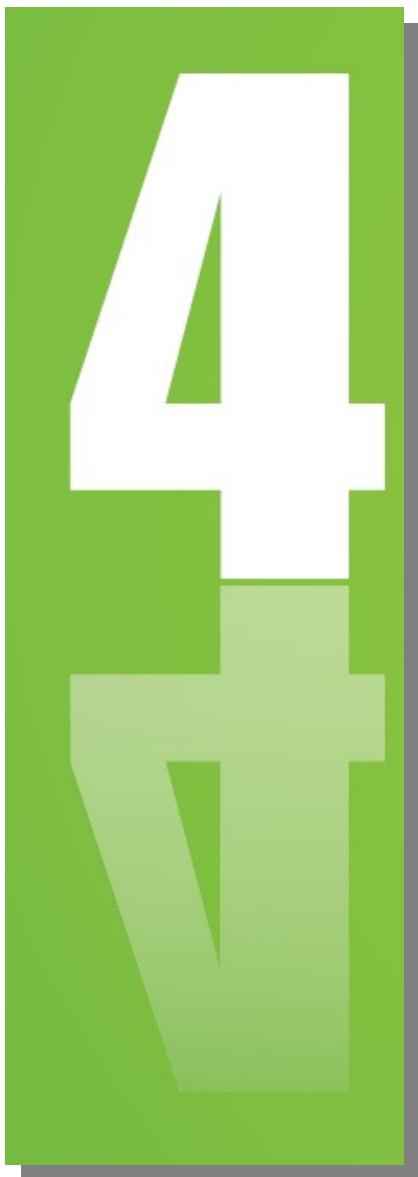
Cependant, l'ensemble des acteurs et le Département du Val-de-Marne ont confirmé l'intérêt général d'améliorer et de développer la desserte de ce territoire notamment pour des rabattements vers la gare du RER A à Sucy-Bonneuil et vers la gare Bry-Villiers-Champigny en empruntant Altival, au Nord de la RD4.

Enfin, dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus pilotée par Ile-de-France Mobilités qui est en cours d'étude, il est envisagé la constitution d'une nouvelle ligne de bus nommée provisoirement Sx en terminus à la gare Bry-Villiers-Champigny et qui circulerait vers le centre-ville de Chennevières au Sud et sur la RD4. Cette ligne préfigurerait une nouvelle desserte associée à la deuxième phase du projet Altival.

3.2.6.2.5.6. Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter à l'avis de la commission d'enquête exprimé sous la question N°1 ci-dessus.





EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE

4.

41

**EVALUATION DU
PROJET AU TITRE DE
L'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE
(DUP)**

4.1.1. Cadre général dans lequel s'inscrit le projet

Le projet de création d'une infrastructure collectrice de transports collectifs dans les communes de Noisy-le-Grand (93) Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, et Chennevières-sur-Marne (94) est soumis à enquête publique pour permettre au préfet du Val-de-Marne, autorité organisatrice de l'enquête et autorité décisionnelle de se prononcer sur l'utilité publique de l'opération permettant d'exproprier les terrains nécessaires à sa réalisation.

Cette demande de déclaration d'utilité publique a été déposée par le département du Val-de-Marne, maître d'ouvrage de l'opération projetée.

4.1.2. L'utilité publique du projet

4.1.2.1. Le projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs, dénommée Altival

Le projet est justifié par la nécessité :

- De renforcer la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement vers les grands pôles de transport en commun et en particulier la nouvelle gare du métro 15 et du RER E Bry-Villiers-Champigny et la gare du RER A Noisy-Mont-d'Est,
- De favoriser les déplacements locaux en permettant d'une part aux usagers de gagner du temps et du confort et d'autre part aux transports en commun de renforcer leur fiabilité et leur régularité

4.1.2.2. Evaluation de l'utilité publique du projet

Selon la « **théorie du bilan** », une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il convient donc d'examiner sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit :

- Si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public ;
- Si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- Si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération, à savoir : les atteintes à la propriété privée, le coût financier ;

Mais aussi d'examiner les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (dont les raisons sociales, l'intérêt public de la santé publique et les intérêts de l'environnement), ainsi que la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants.

A l'issue de l'examen de chacun de ces critères et de l'analyse bilancielle menée on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité du projet soumis à l'enquête.

4.1.2.2.1. L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

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,

Les objectifs poursuivis étaient d'accompagner le développement urbain du territoire, d'améliorer les liaisons Nord-Sud et de favoriser le rabattement vers les nouvelles gares Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 et du RER E / ligne P.

Il a donc été décidé de lancer ce projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur cette emprise prévue initialement pour une liaison autoroutière, et ce projet de bus qui comprend la réalisation de voies dédiées, de stations et d'un système de priorité aux feux a pour objectif de faciliter les liaisons entre le nord et le sud de la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne¹, tout en désenclavant une partie du territoire.

Les objectifs poursuivis par cette opération visent à satisfaire l'intérêt général et on peut considérer que ce projet présente indéniablement un caractère d'utilité publique.

4.1.2.2.2. L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?

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, car le projet vient impacter beaucoup de parcelles de façon partielle. Ainsi, seule une partie de ces parcelles (29 %) sera nécessaire au projet, dont une faible partie appartient à des propriétaires privés (5% de l'ensemble) ce qui nécessitera un découpage parcellaire.

Par ailleurs, le projet présentant une structure linéaire, il n'est pas possible d'éviter ces parcelles appartenant à des propriétaires privés en les contournant.

Les accords amiables n'ayant pas abouti pour la cession de ces parcelles privées leur expropriation est indispensable pour mener à son terme la présente procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4.1.2.2.2.1. Les atteintes à la propriété privée

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

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...).

Une partie du domaine public a été utilisé il sera cependant nécessaire d'implanter sur le domaine privé une faible partie du tracé de la structure collectrice.

Compte tenu des objectifs poursuivis, **l'opération justifie, pour la commission d'enquête, des atteintes à la propriété privée limitées qu'elle n'estime donc pas excessives.**

4.1.2.2.2.2. Le coût financier du projet

Le projet Altival est inscrit au Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) approuvé par décret le 27 décembre 2013. Le projet étant inscrit au SDRIF, le financement des études du Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) jusqu'à l'enquête d'utilité publique a été apporté dans le cadre du Contrat Particulier entre la Région Ile-de-France et le Département du Val de Marne 2009-2013. Le financement des études jusqu'à l'enquête publique est ainsi assuré par la convention de financement actuelle, d'un montant de 2,5 M€HT, couvrant le déroulement des études et procédures du projet de la phase DOCP jusqu'à l'achèvement de l'enquête publique. Signée le 13 janvier 2014, elle a fait l'objet d'un avenant le 26 avril 2016 permettant notamment au Syndicat des Transports d'Ile-de-France de déléguer la maîtrise d'ouvrage au Département du Val-de-Marne. Le coût des études est pris en charge à 70% par la Région Ile-de-France (2,1M€) et à 30% par le Département du Val-de-Marne (0,9M€). Le financement du projet Altival est inscrit dans le CPER 2015-2020 avec la clé de répartition suivante :

- 49% par la Région Ile-de-France,
- 30% par le bloc local (collectivités locales du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis, dont le maître d'ouvrage, le Département du Val-de-Marne)
- 21% par l'Etat.

La pièce 9 du dossier d'enquête de DUP fait état d'une appréciation sommaire des dépenses.

Elle évalue le montant des investissements, aléas compris, pour la réalisation du projet Altival à 139.36 millions € en date de valeur juin 2017.

Elle estime, par ailleurs, que les acquisitions foncières s'élèveront à **3.45 millions €** (la valeur est en attente du retour de France Domaine pour consolidation) et que les coûts des travaux s'élèveront à **85 millions €** (TTC).

Le montant total du coût du projet devrait s'élever à environ **228 millions d'euros**, ce qui peut représenter un coût au km relativement élevé. Mais il faut considérer deux facteurs importants :

- Les coûts d'investissement en région parisienne sont toujours beaucoup plus élevés que sur le reste du territoire métropolitain ;
- Le projet va au-delà d'un simple projet d'un bus à haut niveau de service mais **participe très largement à l'aménagement de l'espace public** en renforçant l'accessibilité aux commerces et donc leur attractivité, des zones d'emplois, d'activités, de logements, de loisirs, de formation...etc.

Le coût financier de ce projet ne parait donc pas excessif compte tenu des objectifs visés et des avantages attendus.

Le coût financier de ce projet ne parait donc pas excessif compte tenu des objectifs visés et des avantages attendus La pièce G du dossier d'enquête a utilisé deux méthodes pour évaluer le bilan socio-économique du projet global : la méthode francilienne et la méthode de l'instruction ministérielle.

Selon la méthode francilienne le taux de rentabilité interne est de 10,6%

Selon la méthode de l'instruction ministérielle le taux de rentabilité interne est de 4,5%

Le bénéfice actualisé du projet RD10 est positif avec les deux méthodes.

Dans la méthode d'évaluation francilienne, le taux de rentabilité interne (10,6%) est supérieur au taux d'actualisation de 8% : le projet présente donc un intérêt du point de vue socio-économique pour la collectivité.

Il faut également noter que le dossier précise que la rentabilité socio-économique de ce projet est établie pour cette phase I du projet, sans qu'il soit nécessaire de réaliser la phase II.

La commission d'enquête considère donc que ce projet devrait également être bénéfique et rentable pour les communes environnantes compte tenu des possibles aménagements ultérieurs.

4.1.2.2.3. Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

S'agissant de l'intérêt public social

Une expropriation qui porterait atteinte à un intérêt social majeur telle par exemple que « l'expropriation d'une ancienne abbaye des Bénédictins (C.E. 18 mai 1977, Comité d'entreprise de la B.N.P.) » ne pourrait pas être d'utilité publique.

En l'espèce, pour ce projet Altival, il n'existe pas, à la connaissance de la commission d'enquête, d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

Parmi les autres intérêts publics on peut trouver pêle-mêle : l'intérêt public de la santé publique, les intérêts de l'environnement

S'agissant de l'intérêt public de la santé publique.

La santé concerne de nombreux domaines :

S'agissant de l'air et de la santé :

Le projet Altival va provoquer une réorganisation des flux de véhicules dans la zone d'étude, et connaîtra une augmentation naturelle du trafic routier sur le secteur.

Toutefois, l'amélioration des motorisations, la mise en application de nouvelles normes telles qu'Euro 6 et le renouvellement du parc roulant devraient compenser l'augmentation du trafic par rapport à l'état actuel.

En conséquence, la mise en place du projet ne devrait pas avoir d'impact significatif sur la qualité de l'air dans la zone.

S'agissant des risques technologiques :

Les risques technologiques et industriels sont absents au sein du fuseau d'étude Altival ; aucune ICPE n'est classée SEVESO, pas de pollution des sols et de transports de matières dangereuses.

Il ne semble donc n'y avoir aucun impact identifié sur la santé humaine des riverains du tracé.

S'agissant des polluants en phase chantier :

Ces polluants pourront entraîner des nuisances olfactives, les moteurs à combustion des machines et engins rejettent des polluants tels que les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les composés organiques volatils et les poussières fines. Pour réduire ces impacts négatifs des mesures sont envisagées :

- Des filets ou couvercles sur les bennes pour éviter l'envol des produits légers et de la poussière ;
- La mise en place de dispositifs anti-poussières notamment lors des phases de sciages et démolitions
- L'interdiction de réaliser des réservations avec des produits légers pour la même raison de dispersion dans l'atmosphère lors de l'opération de retrait ;
- L'arrosage des sols lorsque le temps est sec, pour limiter la poussière dans l'atmosphère ;
- La limitation de la vitesse des véhicules sur le chantier

S'agissant des risques acoustiques

L'impact du projet sur l'ambiance acoustique diffère en fonction des zones. S'il n'a pas d'effet négatifs, voire des effets positifs sur les zones où les voiries existent déjà, il aura un effet négatif sur les sections qui ne sont pas encore bâties. Ces effets négatifs sont globalement faibles et pourront être ponctuellement forts, ce qui entraîne la mise en place de mesures de réduction du bruit :

Le traitement de façades (TF) par renforcement d'isolement acoustique sur 5 maisons le long du tracé à Champigny

La commission d'enquête considère donc que les mesures envisagées, tant en phase chantier qu'en phase exploitation et notamment celles qui visent à réduire le bruit, devraient permettre de limiter les impacts de ce projet, qualifiés toutefois de modérés, sur la santé humaine.

C - S'agissant des intérêts de l'environnement.

D'une manière générale, ces intérêts sont de plus en plus pris en compte dans l'élaboration des projets.

Dans les documents fournis pour cette enquête, l'étude d'impact avec ses compléments représentait pratiquement la moitié du dossier d'enquête.

S'agissant du respect de l'environnement le maître d'ouvrage a, dans cette étude d'impact, traité tous les aspects environnementaux et fait état des ajustements nécessaires pour garantir que le recours à l'utilisation d'espaces naturels, soit limité et que les corridors écologiques soient respectés et restructurés.

L'implantation latérale du site propre a été privilégiée chaque fois que cela était possible, le positionnement latéral étant nettement plus favorable aux bus, aux circulations automobiles, aux continuités piétonnes et écologiques et au développement urbain. Sur chacune des sections (1 à 7), le site propre s'insère sur la voirie et s'accompagne d'une promenade plantée à destination des modes actifs (une piste bidirectionnelle de 3 m de largeur, un trottoir de 2 m de largeur), de la chaussée réservée aux voitures

(2 à 3 voies), d'un trottoir à destination des piétons le long des aménagements latéraux, parfois d'une bande de stationnement et d'aménagements paysagers intégrant parfois des noues tout au long du tracé.

Par ailleurs et comme cela a été évoqué ci-avant, le maître d'ouvrage a clairement montré le parti pris paysager et écologique qu'il accordait à ce projet :

- En privilégiant, chaque fois que possible la préservation des arbres existants ;
- En complétant à l'identique les alignements d'arbres impactés ponctuellement ;
- En réalisant ainsi près de 2 hectares de plantations associés au projet ;
- En faisant preuve d'une attention particulière aux noues paysagères recueillant les eaux de ruissellement.

La commission d'enquête estime que ces engagements témoignent de la volonté du maître d'ouvrage de préserver au mieux l'environnement

Un point a cependant retenu son attention :

- Les parcelles sur les secteurs 6 (Champigny) et 7 (Chennevières). Ces parcelles non bâties et pour la plupart non exploitées par le propriétaire (friche, occupation illégale dans les jardins potagers) devront faire l'objet d'une demande d'autorisation environnementale.

4.1.2.2.4. Le choix des terrains et la compatibilité

Deux autres contrôles doivent également être effectués : le choix des terrains et la compatibilité avec les documents de niveau supérieur ou les servitudes grevant le terrain choisi pour l'implantation du projet.

A- La nécessité du choix des terrains.

Le tracé a fait l'objet de plusieurs études dans le but de trouver la solution la moins consommatrice d'espaces privés et de se coordonner avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur.

Le positionnement latéral étant nettement plus favorable aux bus, aux circulations automobiles, aux continuités piétonnes et écologiques et au développement urbain, l'implantation latérale du site propre a été privilégiée chaque fois que cela était possible.

Le positionnement des stations a été adapté aux projets connexes et aux populations à desservir. La station des Luats, initialement prévue face à l'entrée du SMR a ainsi été décalée vers le carrefour Fourny face au centre commercial Leclerc et au projet de logements prévus devant le SMR. Une station non prévue au DOCP a été intégrée au projet ALTIVAL : la station Ikéa – Jean Monnet qui assurera la desserte directe du centre commercial Ikéa, la station des Hauts de Bry étant aménagée après le franchissement de l'A4, côté Nord, pour des raisons techniques (girations et espaces disponibles en pieds de talus).

La commission considère que le tracé proposé, a été guidé par le souci de coordonner le projet Altival avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur, en limitant autant que faire se peut l'utilisation du foncier privé et l'utilisation des espaces naturels.

Ce projet lui paraît donc bien approprié aux objectifs recherchés. La commission d'enquête regrette toutefois de ne pas avoir eu en sa possession davantage d'éléments lui permettant de comparer les divers scénarios qui semblent avoir été préalablement étudiés.

B - La compatibilité.

Si le juge administratif, à l'occasion de recours contentieux, recherche la compatibilité de la DUP avec les documents d'urbanisme existants tels que : le SDRIF (pour l'Ile-de-France) les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme ou autres documents d'urbanisme de niveau supérieur, il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur ce point.

Tout au plus peut-elle constater :

- Que le projet est inscrit au SDRIF au sein du volet « *Propositions pour la mise en œuvre* »
- Qu'il répond aux ambitions suivantes :
 - Le développement de l'offre de tramway et la réalisation de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) structurants en appui des projets urbains : Altival en horizon avant 2030 ;
 - Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire
- Et que dans le SDRIF 2030, la voie de desserte orientale (VDO) est présentée comme suit : « *située à proximité immédiate du futur pôle d'interconnexion du métro automatique du Grand Paris Express, du RER E et du TCSP Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER (Altival), les emprises de l'ex-VDO constitue un potentiel foncier de 100 hectares mutables du fait de l'abandon du projet autoroutier et de la densification possible des zones d'activités qui la bordent. L'enjeu est*

d'utiliser cet espace pour une urbanisation dense. Une filière écomobilité sera développée autour du site de maintenance et de remisage de ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express.

»

Au terme de cette analyse bilancielle des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité publique du projet soumis à l'enquête, il apparaît que malgré quelques dispositions à préciser et sous les commentaires exprimés ci-dessus les avantages que présente ce projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs dénommée Altival semblent l'emporter sur les inconvénients qu'il génère.





.2.

**EVALUATION DU
PROJET AU TITRE DES
MISES EN
COMPATIBILITE
PARCELLAIRE**

4.2.1. Cadre général dans lequel s'inscrivent les mises en compatibilité

Depuis le 16 mai 2017, au titre des articles L 122-13 et 14 du code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale unique valant à la fois évaluation environnementale du plan ou du programme et d'un projet peut être réalisée à l'initiative de l'autorité responsable du plan ou du programme et du maître d'ouvrage concerné, lorsque le rapport sur les incidences environnementales du plan contient les éléments exigés au titre de l'étude d'impact du projet. La procédure d'évaluation environnementale est dite commune lorsque des procédures uniques de consultation et de participation du public portent à la fois sur le plan ou le programme et sur le projet. Lorsque le projet est soumis à enquête publique, cette procédure s'applique.

Dans le cas présent, les PLU des 5 communes traversées sont potentiellement soumises à évaluation environnementale. **Le maître d'ouvrage du projet a pris le parti de réaliser une évaluation environnementale complète du projet et de la modification des PLU qu'il engendre.**

Une procédure d'évaluation environnementale commune peut donc être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage du projet subordonnée à la présente déclaration d'utilité publique impliquant la mise en compatibilité des PLU, lorsque l'évaluation environnementale du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20 du code de l'environnement portant sur l'évaluation des plans et programmes. L'autorité environnementale unique sera celle compétente pour le projet.

L'article R 104-34 du code de l'urbanisme encadre ces procédures dont les dispositions pratiques sont précisées aux articles 122-25 à 27 du code de l'environnement.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des PLU fait l'objet d'un chapitre de l'étude d'impact du projet, en pièce B du présent dossier d'enquête publique.

4.2.2. Les enquêtes des mises en compatibilité

4.2.2.1. Les objectifs des mises en compatibilité

D'après l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. ».

Dans le cas présent, Altival faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des plans qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 précise que « 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 :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) *Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ».*

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au

conseil de territoire. Il dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer. Son avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai (articles L. 153-57 1° et R. 153-14 du code de l'urbanisme).

Le projet Altival a été anticipé dans la majorité des plans locaux d'urbanisme des communes traversées. Le règlement des zones traversées est compatible avec l'aménagement de ce type de projet. Le tracé intercepte cependant des emplacements réservés (inscrits sur les plans de zonage) qu'il convient d'adapter aux emprises du projet.

La faisabilité de ce projet devant être préservée, principalement lors de la création de nouvelles voies sur un espace non urbanisé, il est nécessaire de réserver un emplacement à destination du projet Altival dans les PLU des communes concernées.

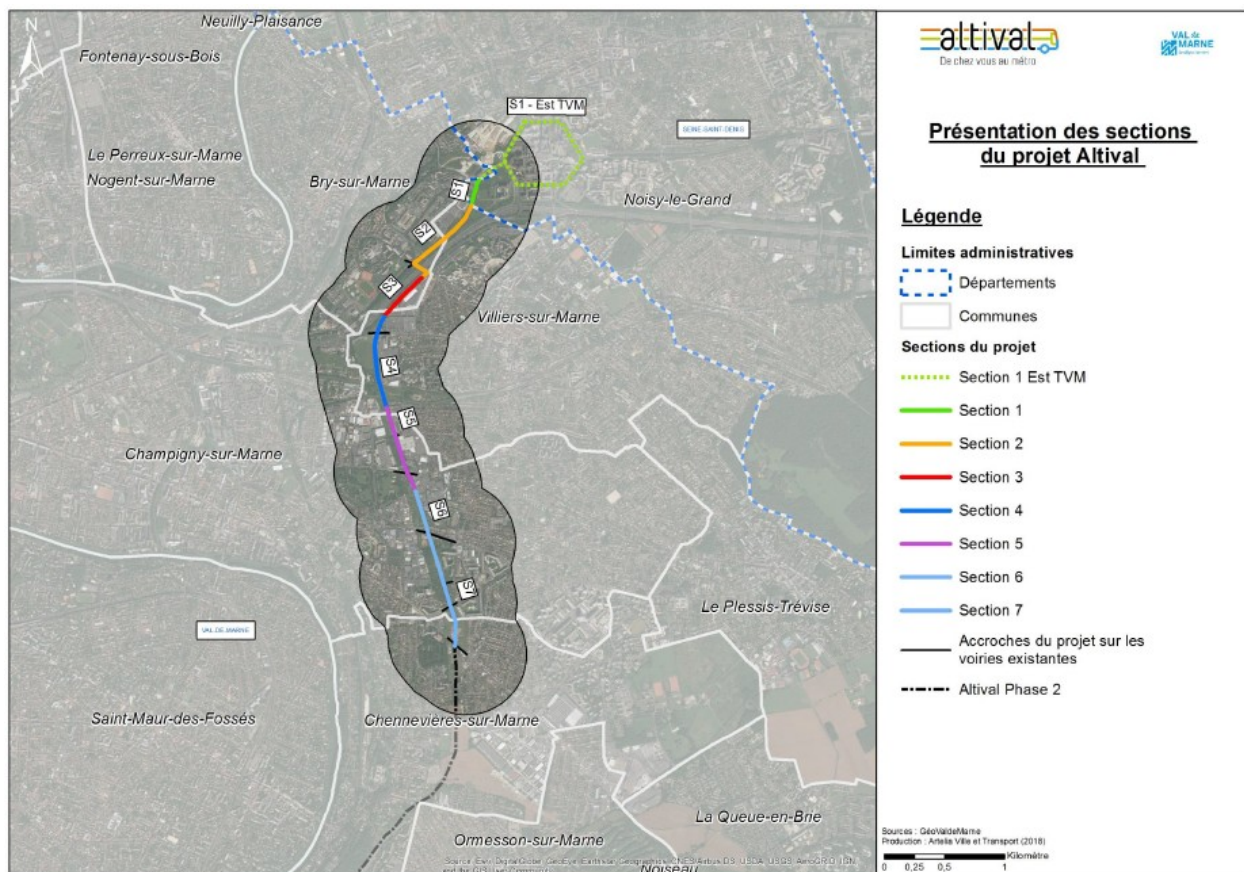
Les emprises correspondant à la phase 2 du projet Altival n'étant pas clairement définies, le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne concerne donc pas la commune de Sucy-en-Brie.

Les communes concernées par la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme sont :

- Noisy-le-Grand ;
- Bry-sur-Marne ;
- Villiers-sur-Marne ;
- Champigny-sur-Marne ;
- Chennevières-sur-Marne.

4.2.2.2. L'analyse des mises en compatibilité

Le plan du tracé ci-dessous identifie clairement les 5 communes traversées par le projet Altival.



Ce projet a été découpé en 7 sections qui impactent les 5 communes selon la répartition suivante :

Section 1 (2 km+ 0,2 km) – Accroche Est-TVM : Noisy-le-Grand et Villiers-sur-Marne

Les aménagements prévus pour Est TVM sur la périphérie du « Polygone » de Noisy-le-Grand (boulevard du Mont d'Est, boulevard du Levant et Rue du Centre) sont empruntés par les lignes de bus qui pourront

emprunter l'infrastructure Altival plus au Sud. Un couloir bus unidirectionnel est aménagé sur ces voies pour une circulation dans le sens horaire autour du « Polygone ».

Ce secteur concerne également la partie orientale du Boulevard Georges Méliès jusqu'au Giratoire avec l'avenue des Frères Lumière. Un site propre partiel sera aménagé sur cette section compte tenu de l'étroitesse des emprises disponibles. Le secteur 1 a déjà fait l'objet d'enquêtes publiques, de DUP, et d'études d'Avant-Projet. Quelques adaptations liées aux évolutions urbaines du cœur de Noisy-le-Grand seront nécessaires, ainsi que quelques adaptations pour relier les deux opérations de transports, principalement au droit du giratoire Méliès/Frères Lumière.

Les emprises du projet Altival débutent donc au giratoire Méliès/Frères Lumière à Noisy-le-Grand.

Section 2 (1,1 km) – le long de l'A4 : Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne

Ce secteur correspond à la portion du boulevard Georges Méliès de l'avenue des Frères Lumière à l'avenue Pasteur et au franchissement sous l'A4, incluant donc le carrefour Méliès/Pasteur au nord de l'autoroute et le giratoire Route de Bry/Pasteur/Jean Monnet. Le site propre est aménagé sur les emprises voiries du Boulevard Georges Méliès. Il est implanté pour l'essentiel de son tracé latéralement au Nord du boulevard.

Le franchissement sous l'A4 se fait par une des travées du pont actuellement condamnée. Les voiries et les carrefours existants sont réaménagés et requalifiés.

Section 3 (0,5 km) – le long de l'A4 : Bry-sur-Marne

Le site propre longe le pied du talus de l'A4 en parallèle du boulevard Jean Monnet jusqu'au carrefour avec la rue Jean Jaurès. Le giratoire « IKEA » est redimensionné, la voirie du boulevard et le carrefour sont réaménagés et requalifiés.

Section 4 (0,9 km) – ZAC Marne-Europe : Villiers-sur-Marne

Le nouveau site propre est implanté latéralement à l'ouest de la RD10 existante jusqu'au carrefour avec la rue Pierre Clerc. Ce secteur est en mutation profonde avec la création de la ZAC Marne-Europe, des deux gares BVC (métro Ligne 15, et RER E / ligne P), et d'une gare bus, qui sera réalisée dans le cadre du pôle multimodal ainsi constitué.

Le site propre est créé latéralement à la RD10 existante, il franchit les voies ferrées avec deux nouveaux ponts qui viennent doubler les ponts existants de la RD.

Plusieurs carrefours de desserte des gares et de la ZAC sont créés, le giratoire « Bricorama » et le giratoire Jean-Jaurès sont redimensionnés, le carrefour RD10/Pierre Clerc est adapté, la voirie existante est réaménagée et requalifiée.

Section 5 (1km) - SMR : Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne

Sur ce secteur, la RD10 est prolongée de la rue Alexandre Fourny à la rue Bernaü. Le site propre est implanté latéralement à l'ouest de la RD.

Des travaux de terrassements importants sont nécessaires du fait du relief significatif de ce secteur. La RD10 existante est renivelée pour relier le carrefour RD10/Fourny qui est rétabli quelques mètres plus haut et, de ce fait, la rue Fourny est renivelée sur quelques dizaines de mètres.

La desserte du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du métro est assurée par ces nouveaux aménagements.

La desserte du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du métro est assurée par ces nouveaux aménagements. Altival permet l'aménagement d'un carrefour intermédiaire et crée les conditions pour en faire un carrefour complet, auquel pourront se raccorder à terme la rue Serpente et le tènement attenant au SMR, destiné à être aménagé

La RD existante et le carrefour RD10/Bernaü sont réaménagés et requalifiés.

Section 6 (1,1 km) – Ex-VDO : Champigny-sur-Marne

Sur ce secteur constitué des friches de l'ancienne VDO, la RD10 est prolongée et implantée à l'est de ce territoire « vierge ». Le site propre est lui-même implanté à l'est de la RD. Le basculement du site propre

d'ouest en est (il est latéral à l'ouest au nord de cette section), se fait dans un carrefour à créer au niveau de la Zone d'Activité du Marché Rollay. Les emprises de l'ex-VDO situées à l'ouest d'Altival ont vocation à être urbanisées et seront desservies depuis la nouvelle RD10.

Les quelques tènements situés à l'est d'Altival ont également vocation à être urbanisés et sont desservis par les voiries existantes. Le tènement situé devant Les Mordacs n'est pas impacté par le projet en dehors de l'aménagement d'un système de stockage des eaux pluviales de l'opération. Il pourra faire l'objet d'un aménagement paysager à l'avenir. Deux carrefours de desserte locale sont créés ou rétablis à terme (Marché-Rollay, Centre Technique Municipal). Un carrefour stratégique est créé, le carrefour avec la Voie Sonia Delaunay. L'accès à la rue Maurice Thorez est déporté de l'avenue du 8 mai 1945 et réaménagé.

D'autres voiries pourront éventuellement se raccorder à la RD10 à l'avenir en fonction du projet urbain.

La voie Sonia Delaunay est requalifiée afin de faciliter l'accès des bus vers la nouvelle RD10. Une voie bus latérale est créée dans le sens ouest-est pour prioriser l'accès des transports en commun vers le giratoire Maurice Thorez et au-delà le quartier des Mordacs. Une écluse bus est aménagée dans le secteur est-ouest pour favoriser l'accès à Altival.

Section 7 (0,8 km) – Ex-VDO et accroche RD4 : Chennevières-sur-Marne

Sur ce secteur, également constitué des friches de l'ancienne VDO, la RD10 est prolongée et implantée à l'est du territoire dans sa partie nord, puis se trouve centrale dans sa partie sud (sur Chennevières). Le site propre bus reste implanté à l'est de la RD, ainsi que la promenade mixte piétons-cycles à l'ouest. Les choix d'aménagement d'Altival sur ce secteur permettent de libérer tènements de surface suffisante exploitables par la ville et en assurent les conditions d'accès.

Les emprises de l'ex-VDO situées à l'ouest d'Altival 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 une voirie à créer reliant la RD4 à la future RD10.

Un carrefour stratégique est créé, le carrefour avec la RD4. Au niveau de ce nouveau carrefour, le tracé d'Altival est « perpendicularisé » avec la RD4, afin de créer un espace fonctionnel urbain. Cet aménagement laisse un tènement disponible situé devant Les Mogatons qui pourra être aménagé en espace paysager d'agrément.

4.2.2.3. L'évaluation des mises en compatibilité

Aucune observation concernant les mises en compatibilité n'a été adressée à la commission d'enquête, de sorte qu'il conviendra d'effectuer ces mises en compatibilité selon les mises à jour ou modifications concernant les PLU des 5 communes concernées par ce projet Altival mentionnées dans le dossier d'enquête.





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LE PROJET DE BUS EN SITE
PROPRE DENOMME «ALTIVAL»**

51

**AVIS ET CONCLUSIONS DE
LA COMMISSION
D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE (DUP) DU
PROJET « ALTIVAL »**

5.1.1. Le cadre général du projet soumis à enquête publique

5.1.1.1. Nature et caractéristiques du projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs.

Le projet Altival se situe majoritairement dans le département du Val-de-Marne (94). Son extrémité nord se situe à Noisy-le-Grand dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Le projet s'insère sur cinq communes avec du nord au sud :

- Noisy-le-Grand (93), partie commune avec le projet Est-TVM ;
- Villiers-sur-Marne (94) ; - Bry-sur-Marne (94) ;
- Champigny-sur-Marne (94) ;
- Chennevières-sur-Marne (94).

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-en-Brie,
- 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 de la ligne 15 et du RER E / ligne P.

C'est dans ce cadre que le présent projet est soumis à l'enquête publique avec un 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.**

5.1.1.2. Le projet Altival a pour objectif :

- D'améliorer la desserte locale notamment sur le territoire de l'Etablissement public territorial Paris-Est- Marne-et-Bois et de renforcer les liaisons avec les communes limitrophes,
- D'assurer un meilleur maillage avec le réseau structurant,
- De desservir le futur pôle de Bry-Villiers-Champigny,
- D'augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements.

5.1.1.3. Le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet. En l'occurrence 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).

5.1.1.4. La déclaration d'utilité publique (DUP)

La déclaration d'utilité publique (DUP) est la procédure administrative qui vise la reconnaissance de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure, tel que celui mis à l'enquête, indispensable pour que puisse être engagée, à la suite de son prononcé, l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation.

Le foncier nécessaire à la réalisation des aménagements de ce projet RER E+ n'étant pas maîtrisé en totalité par le département du Val-de-Marne, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) au bénéfice de SNCF Réseau pour permettre en tant que de besoin de recourir à l'expropriation

A l'issue de l'enquête publique, l'utilité publique pourra être prononcée par le préfet du Val-de-Marne

5.1.2. Le déroulement de l'enquête publique

5.1.2.1. Publicité de l'enquête

5.1.2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 5, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués, par les soins des maires respectifs, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, mentionnés par ce même article 5, 2^{ème} alinéa ont été effectués par les soins de PUBLILEGAL, prestataire de service du département en la matière dans le délai mentionné, ce qu'a pu vérifier la commission d'enquête lors de sa visite de reconnaissance des lieux effectuée le 7 août 2019,

L'avis au public prévu au dernier alinéa de l'article 5, 1^{er} alinéa a été publié sur le site internet des services de l'Etat en Val-de-Marne: <http://www.val-de-marne.gouv.fr/publications/AOEP-avis-d-ouverture-d-enquetes-publiques>

Les parutions dans les journaux

Les parutions dans les journaux (jointes **en pièce 4**) mentionnées au 1^{er} alinéa de l'article 5 d'organisation de l'enquête ont été effectuées dans les conditions suivantes :

- Le vendredi 13 septembre 2019 dans : le Parisien 93, le Parisien 94 et les Echos
Soit respectivement 16 jours avant le début de l'enquête.
- Le mardi 1^{er} octobre dans les mêmes journaux
Soit renouvelées le 2^{ème} jour de l'enquête.

5.1.2.1.2. Les autres mesures de publicité

Comme indiqué précédemment, l'avis d'enquête a fait l'objet, d'une publication sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne.

Le dossier complet était également consultable sur ce même site, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale et la réponse à cet avis.

Le département 94 a établi un plan de communication destiné à l'information des usagers et des riverains.

Des flyers présentant le projet ont par ailleurs été distribués avant et pendant l'enquête **pièce jointe 10.**

5.1.2.2. Déroulement des permanences

Les 15 permanences de la commission d'enquête se sont déroulées dans les mairies des 5 communes concernées par le projet ALTIVAL.

Les services de la mairie ont apporté l'appui et le support logistique, permettant d'accueillir le public dans de bonnes conditions.

L'ensemble des documents était mis à la disposition du public sur la table principale de la salle mise à la disposition du commissaire enquêteur.

5.1.2.3. Réunions et rencontres effectuées

5.1.2.3.1. Réunion publique

Une réunion publique a eu lieu, comme prévu le jeudi 8 octobre 2019 de 19h00 à 22h00

Elle s'est déroulée en présence d'une soixantaine de personnes.

Des questions ont été posées, dans un climat serein ; le projet semblant rencontrer un accueil favorable auprès du public.

Après la réunion publique un compte rendu synthétique de celle-ci a été rédigé par un des membres de la commission à partir du verbatim de l'enregistrement réalisé ce soir-là. **Pièce jointe 8.**

5.1.2.3.2. Réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie à 5 reprises au cours de cette enquête.

5.1.3. Avis de la commission d'enquête

5.1.3.1. Sur le déroulement de l'enquête publique relative à la DUP

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 36 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne concernées par le projet de DUP ;
- Que ce même dossier de DUP était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ainsi que dans les préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique ;
- Que des registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes précitées et en préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues dans chaque commune pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue à Champigny-sur-Marne 8 octobre 2019 a bien été organisée et s'est tenue en présence d'une soixantaine de personnes ;

- Que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Que **43** observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique unique dont l'intégralité concernait le projet de déclaration d'utilité publique.

5.1.3.2. Sur l'analyse bilancielle du projet

De l'ensemble des critères justifiant l'utilité publique de cette opération, il apparaît que :

- Compte tenu des objectifs poursuivis par cette enquête de DUP qui vise à :
 - Créer une infrastructure dédiée à la circulation des bus permettant des liaisons fortes principalement nord-sud à l'échelle du bassin de vie du Haut-Val-de-Marne, au profit de la réorganisation du réseau de bus à moyen terme ;
 - Irriguer le territoire et offrir un maillage viaire pour les bus entre les lignes de transport lourd (ligne 15 et RER E à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, RER A à la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est) ;
 - Contribuer à désenclaver une partie du territoire (notamment les grands ensembles du plateau de Champigny-Chennevières) en améliorant le rabattement en bus vers les pôles de transports structurants et vers les pôles d'emplois situés le long des grands axes desservis (RD10, RD3, Mont d'Est, RD4) ;
 - Accompagner le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO) en lien avec la création d'un boulevard urbain sur la RD10, autour d'une liaison forte de transport en commun.

Le projet mis à l'enquête présente concrètement un caractère d'intérêt public.

Bien que le projet se déroule en majeure partie sur le domaine public existant,

Il sera cependant nécessaire, s'agissant de l'emprise sur le domaine privé et indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

- Compte tenu également des objectifs poursuivis et malgré le recours à la négociation amiable, pour acquérir les biens privés qui sont nécessaires à la réalisation de son projet, **l'opération justifie, pour la commission d'enquête des atteintes à la propriété privée qu'elle n'estime pas excessives ;**
- Au vu de l'estimation globale des dépenses, **le coût financier de ce projet ne paraît pas excessif compte tenu des objectifs visés et des avantages attendus.**
- Au plan de la rentabilité socio-économique **la commission d'enquête, considère que ce projet devrait également être bénéfique et rentable** pour les communes environnantes ;
- A la connaissance de la commission d'enquête, **il n'existe pas d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération ;**
- Pour ce qui concerne **l'environnement** :
 - Les **pollutions engendrées pendant la phase chantier, pollutions qualifiées de « modérées » ne devraient avoir qu'un impact limité sur la santé humaine ;**
 - Sur le respect de l'environnement, et dans l'étude d'impact figurant à l'enquête le maître d'ouvrage a traité point par point tous les aspects environnementaux et fait état des ajustements nécessaires **pour garantir que le projet limite la consommation d'espaces naturels et respecte les corridors écologiques.**
- Après un examen attentif, la commission d'enquête considère que les terrains choisis pour l'implantation du projet sont **appropriés au tracé proposé,**
- Enfin le projet soumis à enquête s'inscrit dans **les objectifs et les recommandations du SDRIF.**

De l'ensemble des différents critères examinés ci-dessus qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non utilité publique de l'opération projetée, la commission d'enquête considère donc que le bilan de ce projet de création d'une structure collectrice de transports collectifs, montre que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et militent en faveur de

la Déclaration d'Utilité Publique et de sa réalisation.

De poursuivre les études opérationnelles relatives aux aménagements et dimensionnement des voies cyclables (ruptures du tracé, traversées des carrefours, etc...) et aux stationnements des vélos.

Recommandation 2 :

De poursuivre, en concertation avec la ville de Champigny-sur-Marne et la Société du Grand Paris (SGP), les études entreprises concernant l'altimétrie de la RD10 afin de résoudre dans les meilleurs délais le problème de l'insertion du Centre d'Entretien et de Maintenance (CEM) de la SGP.

Recommandation 3 :

De s'assurer, lors des études opérationnelles que le positionnement des stations répond bien aux besoins inventoriés des riverains.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à L'UNANIMITÉ de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet.

A Charenton le 18 décembre 2019

La commission d'enquête :

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

52

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE
DES COMMUNES CONCERNEES
PAR
LE PROJET DE DUP « ACTIVAL »**

5.2.1. Le cadre général du projet soumis à enquête publique

5.2.1.1. Nature et caractéristiques du projet ALTIVAL

Le projet Altival se situe majoritairement dans le département du Val-de-Marne (94). Son extrémité nord se situe à Noisy-le-Grand dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Le projet s'insère sur cinq communes avec du nord au sud :

- Noisy-le-Grand (93), partie commune avec le projet Est-TVM ;
- Villiers-sur-Marne (94) ; - Bry-sur-Marne (94) ;
- Champigny-sur-Marne (94) ;
- Chennevières-sur-Marne (94).

Ces communes appartiennent aux Etablissements publics territoriaux suivants :

- T9 Grand Paris Est : Noisy-le-Grand ;
- T10 Paris Est Marne et Bois : Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne ;
- T11 Plaine Centrale Haut Val-de-Marne Plateau Briard : Chennevières-sur-Marne.

Une deuxième phase du projet Altival est prévue sur les communes de Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne et de Chennevières-sur-Marne pour rejoindre la gare de Sucy-Bonneuil, dans une seconde phase du projet. Le projet Altival a pour objectif :

- D'améliorer la desserte locale notamment sur le territoire de l'Etablissement public territorial Paris Est Marne et Bois et de renforcer les liaisons avec les communes limitrophes
- D'assurer un meilleur maillage avec le réseau structurant,
- De desservir le futur pôle de Bry-Villiers-Champigny,
- D'augmenter la part des transports collectifs dans les déplacements.

5.2.1.2. Les objectifs du projet ALTIVAL

Le SDRIF 1994 avait réservé des emprises pour un projet de liaison autoroutière (A87 ou VDO - Voie de Desserte Orientale) entre l'A4 au nord, la RN4 et la RN19 au sud. Ce projet ayant été abandonné par l'Etat, les délaissés de cette emprise, d'une centaine d'hectares environ, représentent aujourd'hui une réserve foncière pour le développement urbain des communes de Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et Sucy-en-Brie dans le département du Val-de-Marne. Le corridor de l'ex-VDO est ainsi inscrit dans les secteurs à fort potentiel de densification du SDRIF. Afin d'accompagner le développement urbain du territoire et d'améliorer les liaisons nord-sud, le Département du Val-de-Marne a engagé, à partir de 2004, des études sur le devenir possible de ces emprises, tant du point de vue du développement urbain que de sa desserte en transports collectifs. C'est dans ce cadre qu'a émergé un projet de boulevard urbain, associé à un transport en commun en site propre (TCSP) entre Noisy-le-Grand Mont-d'Est et Sucy-Bonneuil-RER, empruntant pour partie la voie nouvelle à créer dans les emprises de l'ex-VDO. Un premier tronçon de voirie a été réalisé en 2008 entre le giratoire des Boutareines à Villiers-sur-Marne et la rue Alexandre Fourny à Champigny-sur-Marne, sur 650 mètres. Il est depuis nommé RD10. Le projet de TCSP Altival s'inscrit dans cette logique afin d'offrir une desserte en transports collectifs de qualité grâce à des aménagements en faveur des bus (priorité aux feux, voies dédiées etc..). Le projet a pour finalité, notamment, de desservir efficacement le futur pôle de Bry-Villiers-Champigny aux horizons de mise en service de la ligne 15 sud et de la nouvelle gare ferroviaire où s'arrêteront le RER E et la ligne P.

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-
- 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 de la ligne 15 et du RER E / ligne P.

5.2.1.3. Le maître d'ouvrage

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).

5.2.1.4. L'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet de DUP « ACTIVAL »

D'après l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. ».

Dans le cas présent, Altival faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des plans qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 précise que « 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 :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ».

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits des

documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête, la déclaration d'utilité publique du projet emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Le PLU est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

Le projet Altival a été anticipé dans la majorité des plans locaux d'urbanisme des communes traversées. Le règlement des zones traversées est compatible avec l'aménagement de ce type de projet. Le tracé intercepte cependant des emplacements réservés (inscrits sur les plans de zonage) qu'il convient d'adapter aux emprises du projet.

La faisabilité de ce projet devant être préservée, principalement lors de la création de nouvelles voies sur un espace non urbanisé, il est nécessaire de réserver un emplacement à destination du projet Altival dans les PLU des communes concernées.

Les emprises correspondant à la phase 2 du projet Altival n'étant pas clairement définies, le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne concerne donc pas la commune de Sucy-en-Brie.

Les communes concernées par la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme sont :

- Noisy-le-Grand ;
- Bry-sur-Marne ;
- Villiers-sur-Marne ;
- Champsigny-sur-Marne ;
- Chennevières-sur-Marne.

5.2.2. Le déroulement de l'enquête publique

5.2.2.1. Publicité de l'enquête

5.2.2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 5, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués, par les soins des maires respectifs, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, mentionnés par ce même article 5, 3^{ème} alinéa ont été effectués par les soins du département 94

5.2.2.1.2. Les parutions dans les journaux

Les parutions dans les journaux (jointes **en pièce 10**) mentionnées au 1^{er} alinéa de l'article 5 d'organisation de l'enquête ont été effectuées dans les conditions suivantes :

-

	1 ^{ère} parution	2 ^{ème} parution
Le Parisien 94	vendredi 13 septembre 2019	mardi 1 ^{er} octobre 2019
Le Parisien 93	vendredi 13 septembre 2019	mardi 1 ^{er} octobre 2019
Les échos	vendredi 13 septembre 2019	mardi 1 ^{er} octobre 2019

-

Soit respectivement 16 jours avant le début de l'enquête et renouvelées le 2^{ème} jour de l'enquête

5.2.2.1.3. Les autres mesures de publicité

Comme indiqué précédemment, l'avis d'enquête a fait l'objet d'une publication sur le site internet de la préfecture du Val- de- Marne

Le dossier complet était également consultable sur ce même site, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale et la réponse à cet avis.

Le Département a établi un plan de communication ayant pour cibles, les riverains à 800 m du tracé, les usagers des transports en commun, les automobilistes, utilisateurs potentiels ainsi que les relais locaux, villes concernées par le projet, associations, partenaires....

Pour ce faire, divers moyens ont été mis en œuvre :

- Dépliant
- Affiche
- Invitations aux réunions publiques
- Communiqué de presse

De nombreux flyers ont par ailleurs été distribués avant et pendant l'enquête

5.2.2.2. Déroulement des permanences

Les 15 permanences de la commission d'enquête se sont déroulées dans les mairies des 5 communes concernées par le projet ALTIVAL

Les services de la mairie ont apporté l'appui et le support logistique, permettant d'accueillir le public dans de bonnes conditions.

L'ensemble des documents était mis à la disposition du public sur la table principale de la salle mise à la disposition du commissaire enquêteur

5.2.2.3. Réunions et rencontres effectuées

5.2.2.3.1. Réunion publique

Une réunion publique a eu lieu, comme prévu le jeudi 8 octobre 2019 de 19h00 à 22h30

Elle s'est déroulée en présence d'une soixantaine de personnes.

Des questions ont été posées, dans un climat serein ; le projet semblant rencontrer un accueil favorable auprès du public.

Après la réunion publique un compte rendu synthétique de celle-ci a été rédigé par un des membres de la commission à partir du verbatim de l'enregistrement réalisé ce soir-là.

5.2.2.3.2. Rencontres et entretiens

La présidente de la commission d'enquête et les deux autres commissaires enquêteurs ont eu des entretiens :

- Le 7 août 2019 avec les représentants du maître d'ouvrage pour la présentation du dossier d'enquête ;
- Le 26 septembre pour préparer la réunion publique.

5.2.2.3.3. Réunions de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est réunie à 5 reprises au cours de cette enquête.



5.2.3. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Noisy le Grand

5.2.3.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 36 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne concernées par le projet de DUP ;
- Que ce même dossier de MECDU était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ainsi que dans les préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique ;
- Que des registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes précitées et en préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues dans chaque commune pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue à Champigny-sur-Marne 8 octobre 2019 a bien été organisée et s'est tenue en présence d'une soixantaine de personnes ;
- Que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Que 43 observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique unique dont aucun ne concernait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet ALTIVAL.

5.2.3.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité

Le PLU de la commune de Noisy-le-Grand se compose des pièces suivantes :

- Rapport de présentation,
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- Orientations d'Aménagement,
- Règlement d'urbanisme,
- Plan de zonage,
- Annexes (servitudes, sanitaires, informatives).

5.2.3.2.1. Rapport de présentation

Le projet Altival est présenté dans le diagnostic territorial, première partie du rapport de présentation (p73), parmi les projets de transport en commun de la commune, en lien avec la gare Noisy-Mont d'Est, sa gare routière (p75), et le projet Est-TVM. Le tracé et la nature d'Altival ont évolué depuis la rédaction de ce rapport de présentation. Le projet traverse l'A4 plus en amont du tracé et le projet n'est plus considéré comme un bus à haut niveau de service, mais plutôt comme une infrastructure accueillant un site propre (TCSP).

Le projet Altival fait l'objet d'une présentation spécifique (p80). La présentation du projet et de son échéance de réalisation ont évolué depuis la rédaction du rapport de présentation.

Le rapport de présentation, et notamment son diagnostic territorial seront donc à mettre à jour.



5.2.3.2.2. PADD

Sur le document cartographique associé au PADD, les emprises du projet Altival sont concernées par l'objectif de restructuration du pôle d'affaires Mont-d'Est et de requalification de l'entrée de ville. Par la requalification de la voirie (rue Georges Méliès) qu'il implique, le projet Altival répond indirectement à ces objectifs.

Le projet Altival est compatible avec le PADD du PLU de Noisy-le-Grand, aucune modification de cette pièce n'est donc nécessaire.

5.2.3.2.3. Orientations d'aménagement

Le projet Altival est concerné par les OAP 6 et 7.

OAP 6 : Mont d'Est

Le projet Altival est inclus dans l'OAP 6 portant sur le secteur Mont d'Est, concernant la requalification du boulevard du Mont d'Est.

Les emprises définitives du projet Altival n'intègre pas le boulevard du Mont-d'Est, considérées comme

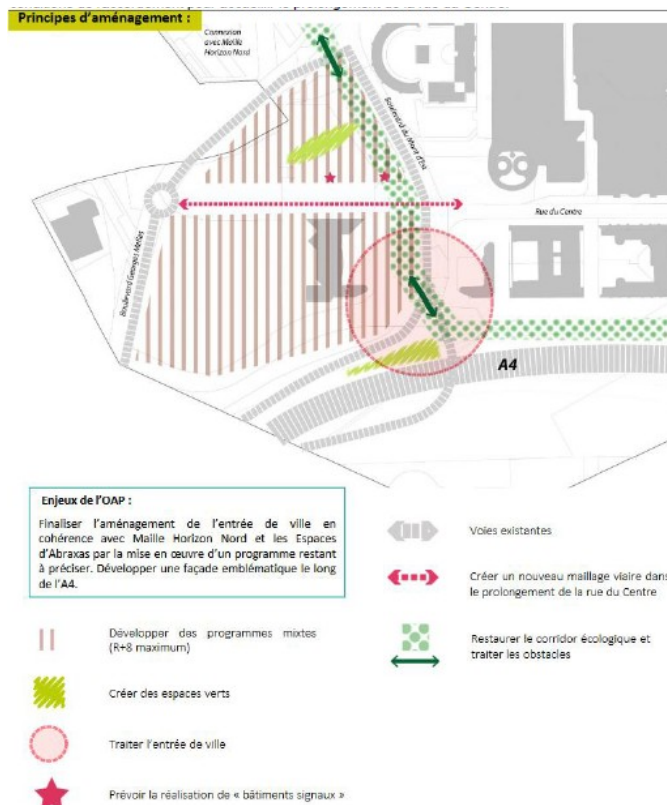
l'« accroche Est-TVM ». Les aménagements liés à Altival commencent sur le giratoire Méliés/Frères Lumières.

Il convient donc de modifier la légende du document cartographique associé à l'OAP 6.



Plan de l'OAP 6: Mont d'Est

OAP 7 : Maille Horizon Sud



Les emprises du projet Altival sont comprises dans l'OAP 7 (giratoire Méliès), cependant il n'est pas directement concerné par ses orientations. Il est compatible avec cette dernière dans la mesure où il crée les conditions de raccordement pour accueillir le prolongement de la rue du Centre.

Le projet est compatible avec cette OAP, aucune modification n'est donc nécessaire.

5.2.3.2.4. Règlement d'urbanisme

Le tracé Altival, sur le plan de zonage de la commune de Noisy-le-Grand, est à cheval sur les zones UE et UP4.

La Zone UE

La zone UE correspond aux zones urbaines accueillant des activités économiques.

Le projet est compatible avec le règlement de cette zone qui ne présente pas de contrainte à l'aménagement d'une infrastructure de transport.

La zone UE présente des contraintes en termes d'assainissement :

Quelle que soit l'opération d'aménagement, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Les eaux pluviales seront infiltrées, régulées ou traitées suivant le cas par tous dispositifs appropriés : puits d'infiltration, drains, fossés, noues, bassins.

La recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales sera la règle générale (notion de rejet zéro).

Dans ce cadre, il est préférable de réaliser une étude de conception auprès d'un professionnel spécialisé.

Cette étude a pour but d'une part de s'assurer de la compatibilité avec l'infiltration et d'autre part de dimensionner et d'implanter le (ou les) puits d'infiltration.

Les eaux pluviales seront infiltrées, régulées ou traitées suivant le cas par tous dispositifs appropriés : puits d'infiltration, drains, fossés, noues, bassins. La recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales sera la règle générale (notion de rejet zéro).

Le stockage et les ouvrages de régulation seront dimensionnés de façon à limiter le débit de pointe ruisselé à au plus :

- 10 l/s/ha pour les terrains de superficie inférieure à 500 m² ;
- 5 l/s/ha pour les terrains d'une superficie entre 500 et 5 000 m² ;
- 1 l/s/ha pour les terrains de plus de 5000 m² pour une pluie d'occurrence décennale.

Le projet Altival a intégré ces contraintes dès les études de conception. Il est donc compatible avec le règlement du PLU. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

La zone UP4

La zone UP correspond aux secteurs de projet sur lesquels il existe également une OAP sectorielle. La zone UP 4 correspond plus spécifiquement au secteur Maille Horizon.

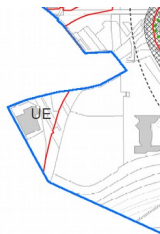
Le projet est compatible avec le règlement de cette zone qui ne présente pas de contrainte à l'aménagement d'une infrastructure de transport.

Cette zone présente les mêmes contraintes en termes d'assainissement que la zone UE.

Le projet Altival a intégré ces contraintes dès les études de conception. Il est donc compatible avec le règlement du PLU. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce

5.2.3.2.5. Plan de zonage

Les emprises du projet Altival ne sont concernées par aucun emplacement réservé. La mise en compatibilité du PLU permettra l'inscription d'un emplacement réservé correspondant aux emprises du projet Altival sur la commune.



Extrait du plan du PLU de Noisy-le-Grand (version de septembre 2017)

5.2.3.2.6. Annexes

Le tracé Altival n'intercepte aucune servitude représentée au plan des servitudes. Cette pièce n'est donc pas à mettre à jour

5.2.3.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer

Les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Grand portent donc sur :

- La représentation du projet dans le rapport de présentation ;
- L'OAP n°6 Mont d'Est ;
- Le plan de zonage du PLU ;
- La liste des emplacements réservés du plan de zonage.

Ces adaptations, qui sont la conséquence de la DUP concernant le projet ALTIVAL porté par le département du Val-de-Marne, devront être effectuées selon les modifications décrites pages 31 à 36 de la pièce H MECDU du dossier d'enquête.

5.2.4. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Noisy le Grand

Après avoir examiné l'ensemble du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet ALTIVAL et après avoir analysé l'ensemble des observations du public qui concernaient essentiellement l'enquête de DUP, la **commission d'enquête estime que l'enquête de MECDU conduite pour ce projet :**

- A été menée **conformément à la réglementation en vigueur** à ce jour ;
- **Reflète bien les besoins nécessaires à l'enquête de DUP** concernant la commune de Noisy-le-Grand conduite parallèlement ;

En conséquence, la commission d'enquête:

Recommande que le département du Val-de-Marne :

- Prenne en charge les dépenses que la commune de Noisy-le-Grand devra engager pour modifier les diverses pièces de son plan local d'urbanisme (PLU), à la suite de la déclaration d'utilité publique concernant le projet ALTIVAL qui sera prise par le préfet du Val-de-Marne, préfet coordinateur de cette enquête publique.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à L'UNANIMITÉ de ses membres donne un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Noisy-le-Grand selon les modifications décrites pages 31 à 36 de la pièce H MECDU du dossier mis à l'enquête.

A Charenton le 18 décembre 2019

La commission d'enquête :

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

5.2.5. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Villiers-sur-Marne

5.2.5.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 36 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne concernées par le projet de DUP ;
- Que ce même dossier de MECDU était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ainsi que dans les préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique ;
- Que des registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes précitées et en préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues dans chaque commune pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue à Champigny-sur-Marne 8 octobre 2019 a bien été organisée et s'est tenue en présence d'une soixantaine de personnes ;
- Que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Que **43** observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique unique dont aucun ne concernait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet ALTIVAL.

5.2.5.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité

Le PLU de la commune de Villiers-sur-Marne se compose des pièces suivantes :

- Rapport de présentation,
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- Orientations d'Aménagement,

- Règlement d'urbanisme,
- Plan de zonage,
- Annexes (servitudes, sanitaires, informatives).

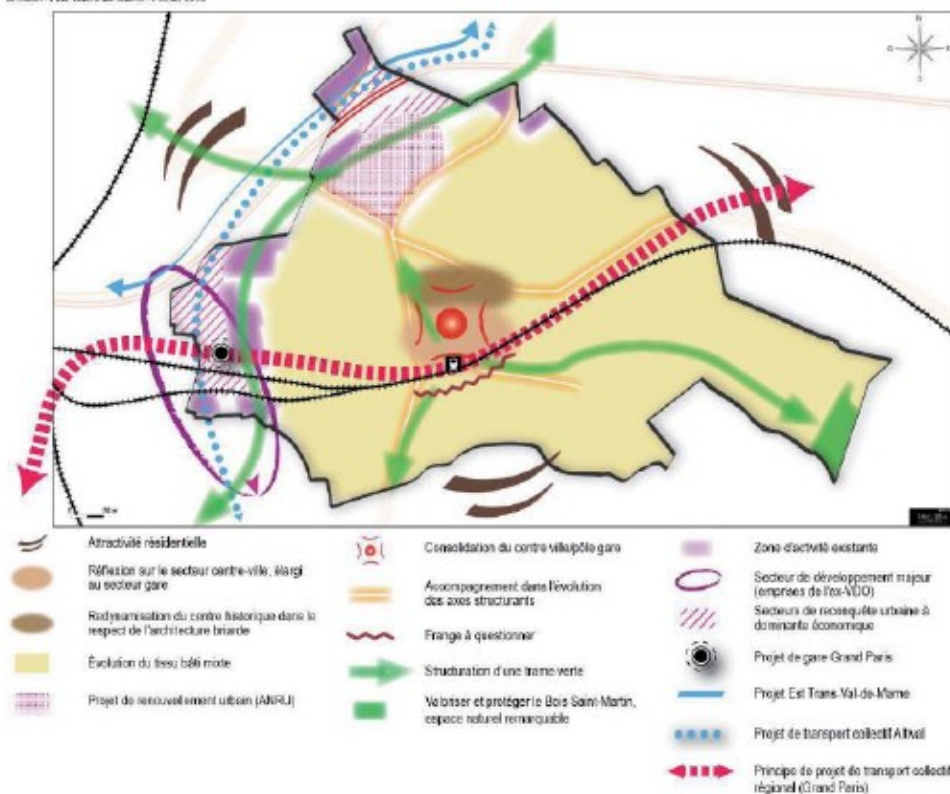
5.2.5.2.1. Rapport de présentation

Le projet Altival est présenté dans le tome 1 du rapport de présentation (p34), comme un TCSP sur les emprises de l'ex-VDO en lien avec le projet Marne-Europe.

Dans le tome 2, dans l'analyse des incidences du PLU sur l'air et le climat, Altival est cité parmi les projets ayant une incidence positive en tant que transport collectif (p50). Il est également cité dans l'analyse de la compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux (SDRIF, PDUIF).

Le projet Altival est également représenté sur la carte de synthèse des enjeux du diagnostic environnemental (p118).

Synthèse des enjeux
CITADIA - PLU Villiers-sur-Marne - Février 2017



Localisation du projet Altival sur la carte de synthèse des enjeux du rapport de présentation

(Source : PLU Villiers-sur-Marne, 2017)

Le projet est compatible avec cette pièce, aucune modification ne sera donc nécessaire.

5.2.5.2.2. PADD

Le PADD de Villiers-sur-Marne est introduit par un rappel des enjeux du diagnostic dans lequel le projet Altival est présenté sur la carte de synthèse (cf. Figure 5 dans le chapitre précédent) et parmi les projets d'infrastructures de transports notamment collectifs.

L'aménagement du site étudié doit être compatible avec les 3 axes du PADD :

- Axe 1 : affirmer le rôle moteur dans l'Est francilien et parisien – une ville dynamique ;
- Axe 2 : renouveler le modèle urbain – une ville attractive ;
- Axe 3 : améliorer le cadre de vie – une ville durable.

Le projet Altival est représenté sur les documents cartographiques associés à ces 3 axes :

- Axe 1 : en tant que projet de transport collectif ;

- Axe 2 : pour sa gare de TCSP en limite sud-ouest du territoire communal ;
- Axe 3 : en tant que liaison douce.

Le projet Altival est compatible avec le PADD du PLU de Villiers-sur-Marne, aucune modification de cette pièce n'est donc nécessaire.

5.2.5.2.3. Orientations d'aménagement

Le PLU de Villiers-sur-Marne comprend 4 OAP :

- OAP 1 : OAP FRANGE NORD – BOULEVARD GEORGES MELIES ;
- OAP 2 : OAP ENTRE DEUX FERROVIAIRE – BOUTAREINES ;
- OAP 3 OAP CENTRE VILLE : OAP DE GAULLE / FOSSES ET OAP DE GAULLE / TROTIN ;
- OAP 4 : OAP ENTREE DU CENTRE VILLE.

Le projet Altival est concerné par l'OAP 1, qui porte sur le réaménagement du boulevard Georges Méliès.

Dans l'OAP actuel il est prévu de décaler le boulevard plus au nord. Ce projet n'ayant pas d'échéance précise à ce jour, le projet Altival s'est calé sur les emprises actuelles du boulevard. Cependant le projet a été conçu pour ne pas obérer l'avenir. Si besoin, les études seront reprises pour s'insérer sur le boulevard Méliès dévié.

L'OAP 2 est limitrophe de la RD10 à l'est. Il est donc concerné par les principes d'aménagement portant sur la frange paysagère du projet des Boutareines. Ce projet n'ayant pas d'échéance précise à ce jour, les emprises chantier mutualisées des projets Altival, de la gare BVC et des voies ferrées seront en partie situées dans le périmètre de l'OAP 2.

Le projet Altival est compatible avec les OAP du PLU dans la mesure où il se coordonnera avec les échéances de ces différents projets.

5.2.5.2.4. Règlement d'urbanisme

La Zone 1Aux

Au Nord, la section 2 traverse la zone 1Aux : zone d'urbanisation future à vocation dominante d'activités économiques

Le projet est compatible avec le règlement de cette zone qui ne présente pas de contrainte à l'aménagement d'une infrastructure de transport.

La zone 1Aux présente des contraintes en termes d'assainissement :

- Dès leur conception, les aménagements doivent intégrer des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts...) et limitant ou écrétant le débit des eaux (rétention en terrasse, chaussées poreuses, déconnexion des pluies courantes pour ne retenir que les premiers millimètres de pluie...).
- Il est impératif de mettre en place une limitation de débit par stockage ou autres moyens techniques, afin de tenir compte de l'imperméabilisation des surfaces, selon le principe de calcul de limitation de débit des eaux en vigueur dans le département, soit pour tout rejet au réseau d'eau pluvial, le débit de fuite sera de 5l/s/ha et ce, quel que soit l'événement pluvieux.

Le projet Altival a intégré ces contraintes dès les études de conception. Il est donc compatible avec le règlement du PLU. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

La zone 1AU ME

Au sud, la section 4 du projet traverse la zone 1AU ME : zone à vocation urbaine dense correspondant à la nouvelle polarité liée à la gare du Grand Paris Express.

Sont autorisées sous réserve de conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions et installation à destination du CG94 dans le cas de la réalisation du boulevard urbain et du bassin de rétention.

Dans cette zone, un secteur est délimité relatif à la réglementation des hauteurs des constructions :

« La hauteur maximale des bâtiments est établie à 54 m au faitage ou à l'acrotère sur une largeur de 60 m

de part et d'autre du boulevard central figuré au plan, alors que dans le reste de la zone, la hauteur est limitée 35m. ». Altival n'est pas concerné par cette réglementation qui s'applique aux bâtiments. Cependant, le « boulevard central » correspond aux emprises prévues pour l'aménagement d'Altival. Ces emprises ont évolué avec l'avancement des études de conception du projet. Il convient de modifier le plan de zonage où elles sont représentées.

La zone 1AU ME présente des contraintes en termes d'assainissement :

- La nappe phréatique est susceptible de se trouver à un niveau proche du terrain naturel. Tout projet doit être prémuni des variations du niveau des eaux souterraines et prévoir éventuellement un cuvelage étanche (Traitement des parois enterrées et des fondations : pour assurer l'étanchéité des parois et fondations enterrées).
- Pour tout rejet au réseau d'eau pluviale, le débit de fuite sera calculé en fonction du Zonage Pluvial Départemental approuvé en 2014 par rapport à la capacité des collecteurs pluviaux équipant l'aval des zones considérées : la collectivité (Commune, Département) pourra préconiser un rejet différent.

Le projet Altival a intégré ces contraintes dès les études de conception. Il est donc compatible avec le règlement du PLU. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

Les zones UX2 (ZAE des Luats) et UX3 (autres ZAE)

La section 4 traverse également les zones UX2 (ZAE des Luats) et UX3 (autres ZAE) : zones à vocation dominante d'activités économiques

Le projet est compatible avec le règlement de cette zone qui ne présente pas de contrainte à l'aménagement d'une infrastructure de transport.

La zone UX présente des contraintes en termes d'assainissement :

- Pour tout rejet au réseau d'eau pluvial, le débit de fuite sera de 5l/s/ha et ce, quel que soit l'événement pluvieux. Cette prescription est toutefois conditionnée par la capacité des collecteurs pluviaux équipant l'aval des zones considérées : la collectivité (Commune, Département) pourra préconiser un rejet différent.
- Aléa fort des risques Naturels de mouvements de terrain liés au retrait - gonflement des argiles : recommandations au PLU concernant des études de reconnaissance de sol avant aménagement et éviter infiltration des eaux pluviales.

Le projet Altival a intégré ces contraintes dès les études de conception. Il est donc compatible avec le règlement du PLU. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

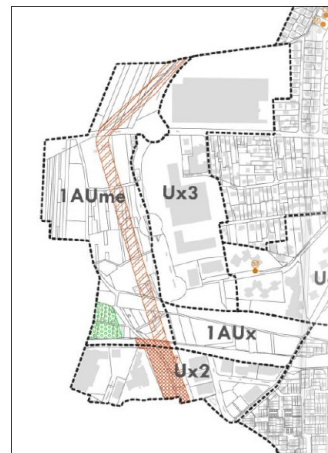
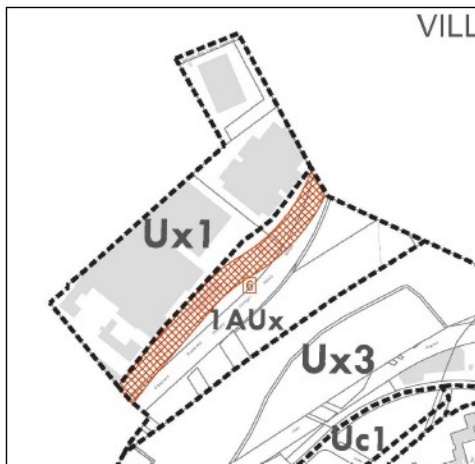
5.2.5.2.5. Plan de zonage

Inscription graphique pour la réglementation des hauteurs le long des boulevards centraux :

Dans la zone 1AUME, les anciennes emprises prévues pour l'infrastructure Altival (caractérisée comme « boulevard central ») ne sont plus d'actualité. Il convient donc de mettre en jour ces emprises représentées au plan de zonage afin qu'elles correspondent aux emprises actualisées d'Altival.

Emplacements Réservés :

Les emprises du projet Altival sont concernées par 2 emplacements réservés du PLU de Villiers-sur-Marne :



Les emprises Altival recoupent en partie l'ER 6 correspondant au projet de décalage du boulevard Georges

Méliès au nord. Il est nécessaire de modifier les emprises de l'ER 6 afin de pouvoir insérer un nouvel ER destiné aux emprises du projet Altival à destination du Département du Val-de-Marne.

L'ER 7 correspond aux emprises réservées pour la réalisation du projet Altival. Afin de réserver les emprises nécessaires au projet Altival sur l'ensemble de ces emprises, une modification de l'ER 7 sera nécessaire.

Une modification de la liste des ER ainsi que du plan de zonage est donc nécessaire.

5.2.5.2.6. Annexes

Le tracé Altival n'intercepte aucune servitude représentée au plan des servitudes. Cette pièce n'est donc pas à mettre à jour

5.2.5.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer

Les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne portent donc sur :

- La création de l'OAP Marne Europe
- La représentation des emplacements réservés contenus dans le plan de zonage ;
- La liste des emplacements réservés du plan de zonage.

Ces adaptations, qui sont la conséquence de la DUP concernant le projet ALTIVAL porté par le département du Val-de-Marne, devront être effectuées selon les modifications décrites pages 70 à 73 de la pièce H MECDU du dossier d'enquête.

5.2.6. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Villiers-sur-Marne

Après avoir examiné l'ensemble du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet ALTIVAL et après avoir analysé l'ensemble des observations du public qui concernaient essentiellement l'enquête de DUP, la **commission d'enquête estime que l'enquête de MECDU conduite pour ce projet :**

- A été menée **conformément à la réglementation en vigueur** à ce jour ;
- **Reflète bien les besoins nécessaires à l'enquête de DUP** concernant la commune de Villiers-sur-Marne conduite parallèlement ;

En conséquence, la commission d'enquête:

Recommande que le département du Val-de-Marne :

- Prenne en charge les dépenses que la commune de Villiers-sur-Marne devra engager pour modifier les diverses pièces de son plan local d'urbanisme (PLU), à la suite de la déclaration d'utilité publique

concernant le projet ALTIVAL qui sera prise par le préfet du Val-de-Marne, préfet coordinateur de cette enquête publique.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à L'UNANIMITÉ de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne selon les modifications décrites pages 70 à 73 de la pièce H MECDU du dossier mis à l'enquête.

A Charenton le 18 décembre 2019

La commission d'enquête :

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

5.2.7. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Bry-sur-Marne

5.2.7.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 36 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne concernées par le projet de DUP ;
- Que ce même dossier de MECDU était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ainsi que dans les préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique ;
- Que des registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes précitées et en préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues dans chaque commune pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue à Champigny-sur-Marne 8 octobre 2019 a bien été organisée et s'est tenue en présence d'une soixantaine de personnes ;
- Que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Que **43** observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique unique dont aucun ne concernait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet ALTIVAL.

5.2.7.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité

Le PLU de la commune de Bry-sur-Marne se compose des pièces suivantes :

- Rapport de présentation,
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- Orientations d'Aménagement,
- Règlement d'urbanisme,
- Plan de zonage,
- Annexes.

5.2.7.2.1. Rapport de présentation

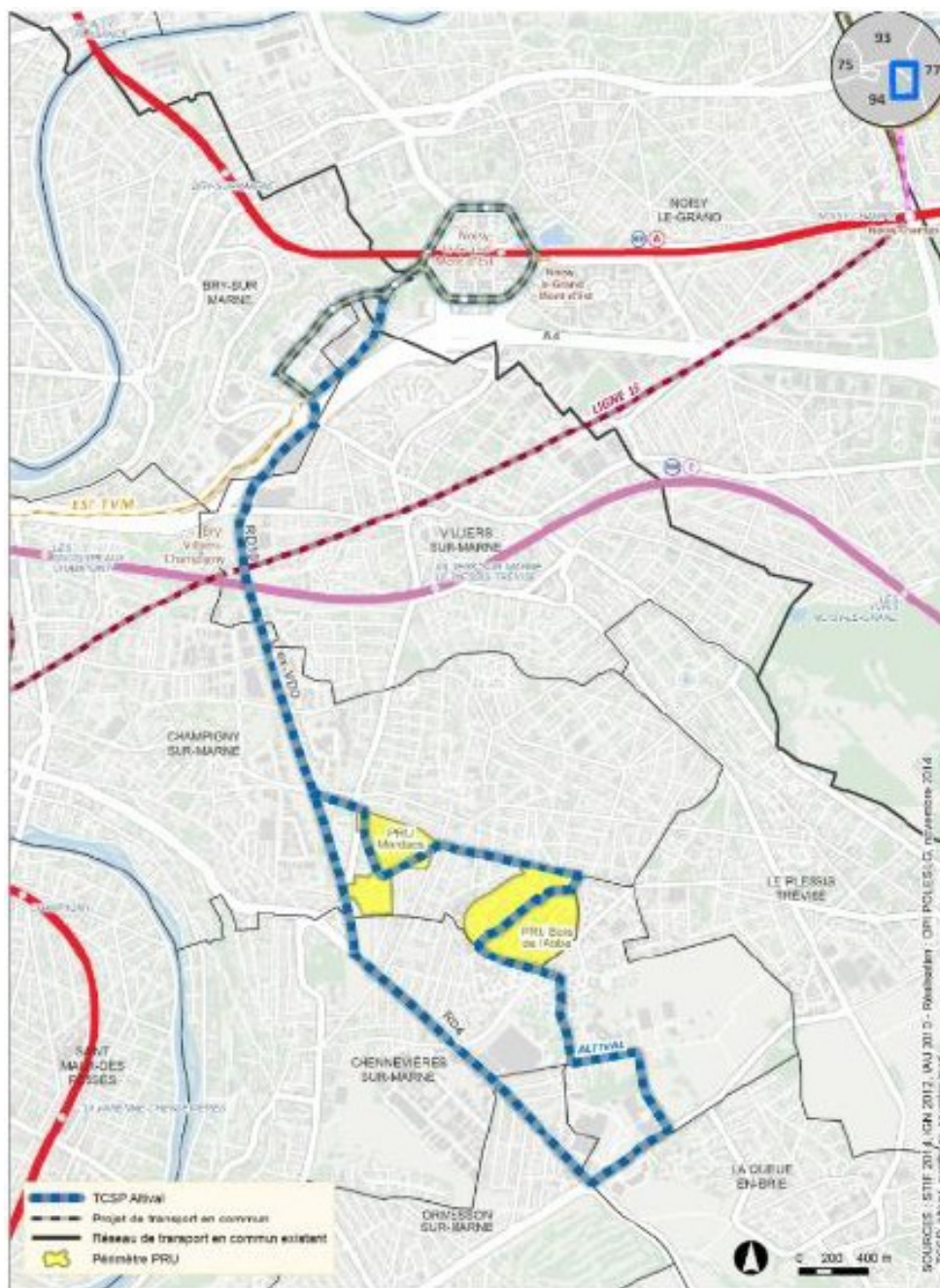
Le projet Altival est présenté dans le tome 1 du rapport de présentation, comme un TCSP sur les emprises de l'ex-VDO :

- Inscrit parmi les projets à intégrer à la révision du PLU (p4) ;
- Inscrit au SDRIF (p72, p107) ;
- A l'interface avec le projet de ligne 15 (p79) ;

- Développement économique des franges de l'A4 (p91) ;
- Parmi les projets de renforcement du réseau de transport en commun (pp80-81).

Le projet Altival fait l'objet d'une présentation spécifique parmi les projets de transports structurants de la commune (pp80-81) : Altival y est présenté comme « projet de boulevard urbain associé à un transport sur une infrastructure mutualisée » sur les emprises de l'ex-VDO.

Le tracé du projet Altival est présenté sur une carte de synthèse du projet. Cependant, ses sections ont évolué avec l'avancement des études. Le programme Altival n'intègre plus le réaménagement de la RD4 et l'accroche avec les lignes de bus desservant les quartiers des Mordacs et de Bois l'Abbé. Toutefois, un projet de TCSP est toujours à l'étude par le CD94 sur la RD4, et la desserte du quartier des Mordacs sera assurée par la section 6/7 du projet Altival.



Carte du projet Altival actuellement présente dans le rapport de présentation du PLU de Bry (source : PLU)

Le tome 1 est donc à mettre à jour dans le cadre de ce dossier de mise en compatibilité du PLU de Bry-sur-Marne.

Dans le tome 2 du rapport de présentation, qui justifie les choix retenus pour établir le PLU, Altival est

présenté :

- Parmi les projets de nouveaux moyens de transport à intégrer au PLU ;
- Au sein de l'OAP 3.

Le tome 2 ne nécessite donc pas de mise à jour.

5.2.7.2.2. PADD

L'aménagement du site étudié doit être compatible avec les 4 axes du PADD :

- Axe 1 : Viser l'équilibre emploi -habitat et conforter la dynamique économique du territoire communal ;
- Axe 2 : Redéfinir la ville de Bry-sur-Marne ; favoriser les déplacements en transports en commun et modes doux ;
- Axe 3 : Proposer une offre de logements diversifiée, développer les équipements adéquats et préserver le patrimoine ;
- Axe 4 : Renforcer la qualité du cadre de vie, protéger l'environnement.

Le projet Altival est intégré au PADD de Bry-sur-Marne et répond aux quatre axes du document. Il est donc compatible avec le PADD.

5.2.7.2.3. Orientations d'aménagement

Le PLU de Bry-sur-Marne comprend 3 OAP :

- Bellan,
- Pasteur-- Pilote-Coteaux,
- Plaine de jeux.

Seule l'OAP 3 concerne le projet Altival. Les OAP 1 et 2 ne nécessitent donc pas de mise à jour.

L'OAP 3 : Plaine de Jeux

Le projet Altival est intégré à l'OAP Plaine de jeux :

« Le passage des TCSP Est-TVM et Altival par ce point d'entrée de la commune, la requalification future de l'autoroute en boulevard urbain et la création de la gare du Grand Paris Express Bry-Villiers-Champigny à proximité, font de ce secteur un site stratégique pour le développement de la commune. »

Le projet Altival actuel est compatible avec le document cartographique associé à l'OAP 3. Il prévoit le réaménagement du passage sous l'A4 et l'aménagement des accroches du projet Altival avec les voiries associées (boulevard Méliès et Pasteur).

Cependant, la nature du projet a évolué depuis la rédaction de cette pièce, le projet Altival n'est plus considéré comme un TCSP mais comme une « infrastructure mutualisée », consistant en un aménagement de voirie et d'un site propre dédié aux bus.

Il convient donc de mettre à jour cette pièce.

5.2.7.2.4. Règlement d'urbanisme

Le tracé Altival s'inscrit en zones urbaines UF, UFA et UBA (secteur Plaine des jeux) du plan de zonage.

Le projet Altival, sur la section après le passage sous l'A4, s'inscrit également sur des secteurs du plan de zonage relatifs :

- Aux alignements d'arbres : *« Les principes d'alignements d'arbres figurant au plan de zonage doivent être conservés. Toutefois, dans le cadre de travaux d'intérêt général, si ces alignements doivent être provisoirement supprimés, les espaces publics devront être revégétalisés et plantés après travaux dans la limite des possibilités techniques. Les fosses d'arbres qui accueilleront de nouveaux sujets devront présenter des caractéristiques suffisantes selon le système racinaire de l'espèce choisie pour assurer sa pérennité. »*
- Au risque de retrait-gonflement des argiles : *« Dans les secteurs concernés par un aléa fort de retrait-gonflement des argiles, le rejet des eaux pluviales au réseau public de collecte doit être préféré à l'infiltration à la parcelle. »*

Le projet Altival ne présente pas d'incompatibilité avec le règlement de ces zones. Les aménagements paysagers liés à la promenade plantée prévoient des alignements d'arbres répondant au règlement. Le système d'assainissement retenu pour le projet Altival tient également compte du règlement lié au risque de retrait-gonflement des argiles. Aucune modification n'est donc nécessaire.

5.2.7.2.5. Plan de zonage

Emplacement réservé :

Au PLU, deux emplacements réservés sont concernés par le projet Altival :

N° ER	Désignation	Vocation	Bénéficiaire	Surface
12	TVM / dévoiement du boulevard Méliès	Aménagement de voirie et création d'une voie de bus en site propre prolongeant la ligne de Créteil à Noisy-le-Grand	Département du Val de Marne	38 902m ²
20	Boulevard Méliès	Aménagement cyclable	Département du Val de Marne	3015 m ²

Le projet Altival, intègre une piste cyclable. Il est donc compatible avec l'ER 20.

Le projet Altival partage une partie des emprises de l'ER12 avec le projet Est-TVM. Pour créer un ER au profit du projet Altival, il convient donc de modifier l'ER12 et de créer deux nouveaux ER correspondant à l'emprise de la section 2 partagée avec Est TVM et au décroché Altival passant sous l'A4 jusqu'à la section 3.

Il convient donc de mettre à jour ces pièces.

5.2.7.2.6. Annexes

Le tracé Altival n'intercepte aucune servitude représentée au plan des servitudes. Cette pièce n'est donc pas à mettre à jour

5.2.7.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer

Les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme de la commune de Bry-sur-Marne portent donc sur :

- Le tome 1 du rapport de présentation ;
- L'OAP n°3 Plaine des jeux
- La représentation des emplacements réservés contenus dans le plan de zonage ;
- La liste des emplacements du plan de zonage.

Ces adaptations, qui sont la conséquence de la DUP concernant le projet ALTIVAL porté par le département du Val-de-Marne, devront être effectuées selon les modifications décrites pages 107 à 111 de la pièce H MECDU du dossier d'enquête.

5.2.8. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Bry-sur-Marne

Après avoir examiné l'ensemble du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet ALTIVAL et après avoir analysé l'ensemble des observations du public qui concernaient essentiellement l'enquête de DUP, la commission d'enquête estime que l'enquête de MECDU conduite pour ce projet :

- A été menée **conformément à la réglementation en vigueur** à ce jour ;
- **Reflète bien les besoins nécessaires à l'enquête de DUP** concernant la commune de Bry-sur-Marne conduite parallèlement ;

En conséquence, la commission d'enquête:

Recommande que le département du Val-de-Marne :

- Prenne en charge les dépenses que la commune de Bry-sur-Marne devra engager pour modifier les diverses pièces de son plan local d'urbanisme (PLU), à la suite de la déclaration d'utilité publique concernant le projet ALTIVAL qui sera prise par le préfet du Val-de-Marne, préfet coordinateur de cette enquête publique.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à L'UNANIMITÉ de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bry-sur-Marne selon les modifications décrites pages 107 à 111 de la pièce H MECDU du dossier mis à l'enquête.

A Charenton le 18 décembre 2019

La commission d'enquête :

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

5.2.9. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Champigny sur Marne

5.2.9.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 36 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne concernées par le projet de DUP ;
- Que ce même dossier de MECDU était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ainsi que dans les préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique ;
- Que des registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes précitées et en préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues dans chaque commune pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue à Champigny-sur-Marne 8 octobre 2019 a bien été organisée et s'est tenue en présence d'une soixantaine de personnes ;
- Que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Que 43 observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique unique dont aucun ne concernait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet ALTIVAL.

5.2.9.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité

Le PLU de la commune de Champigny-sur-Marne se compose des pièces suivantes :

- Rapport de présentation,
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- Orientations d'Aménagement,
- Règlement d'urbanisme,
- Plan de zonage,
- Annexes.

5.2.9.2.1. Rapport de présentation

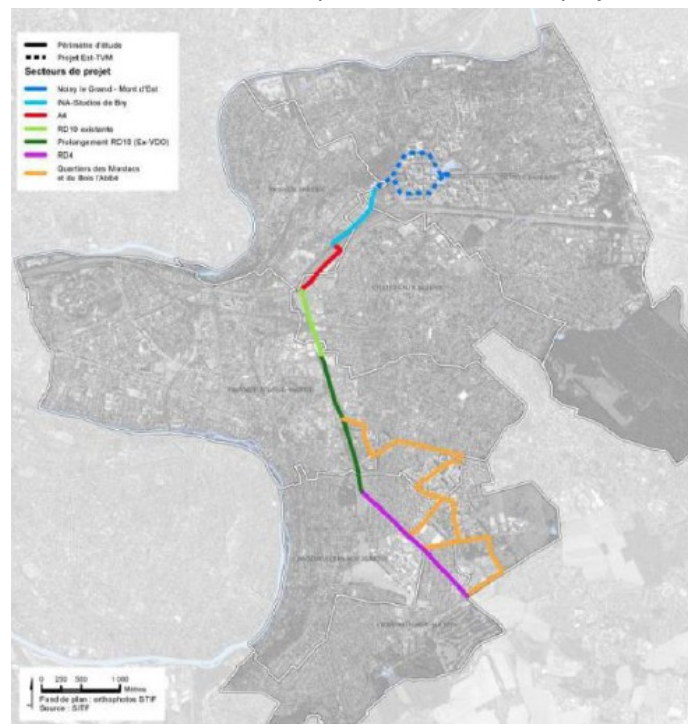
Le projet Altival est présenté dans le tome 1 du rapport de présentation, comme un TCSP sur les emprises de l'ex-VDO :

- Inscrit au SDRIF (p19) ;
- Inscrit au CDT des Boucles de la Marne (pp 22-23-24) ;
- Vecteur du développement de nouveaux quartiers qui nécessiteront des équipements publics (pp 212 et 228 ;
- Complémentaire au réseau Grand Paris (p256) ;

- Améliorant la desserte de la partie est de la commune de Champigny, notamment le long du boulevard urbain en prolongement de la RD10 ;
- Projet acté sur la commune (p269) ;
- Inscrit au schéma directeur du réseau vert de Champigny-sur-Marne, parmi les aménagements programmés (p279) ;
- Répondant aux enjeux de partage de la voirie propice aux modes alternatifs à la voiture particulière (p280).

Le projet Altival fait également l'objet d'une présentation spécifique parmi les projets de transports structurants de la commune (pp260, 261, 263, 264), Altival y est présenté comme une infrastructure en site propre collectrice de lignes de bus, à l'interface avec les projets de gare BVC et Champigny-Centre, d'urbanisation des délaissés de l'ex-VDO et des autres projets urbains du secteur.

Les différentes sections qui composent Altival sont présentées et inscrites sur une carte de synthèse du projet. Cependant, ces sections ont évolué avec l'avancement des études. Le programme Altival n'intègre plus le réaménagement de la RD4 et l'accroche avec les lignes de bus desservant les quartiers des Mordacs et de Bois l'Abbé. Cependant, un projet de TCSP est toujours à l'étude par le CD94 sur la RD4, et la desserte du quartier des Mordacs sera assurée par la section 6/7 du projet Altival.



Carte du projet Altival actuellement présente dans le rapport de présentation du PLU de Champigny (source : PLU)

Le projet Altival, dont les emprises ont évolué avec l'avancement des études, est également représenté sur la carte de localisation du projet Est TVM p262. Cette carte devra être remise à jour avec le nouveau tracé.

Le tome 1 est donc à mettre à jour dans le cadre de ce dossier de mise en compatibilité du PLU de Champigny-sur-Marne.

Dans le tome 2 du rapport de présentation, qui justifie les choix retenus pour établir le PLU, Altival est présenté :

- Au PADD, comme un projet d'infrastructure de transport structurant pour la commune ;
- Parmi les emplacements réservés

Le tome 2 ne nécessite donc pas de mise à jour.

5.2.9.2.2. PADD

L'aménagement du site étudié doit être compatible avec les 3 axes suivants du PADD :

- Axe 1 : Une ville dynamique, attractive et solidaire ;
- Axe 2 : Un développement urbain structuré pour une ville à taille humaine ;
- Axe 3 : Un cadre de vie préservé et valorisé.

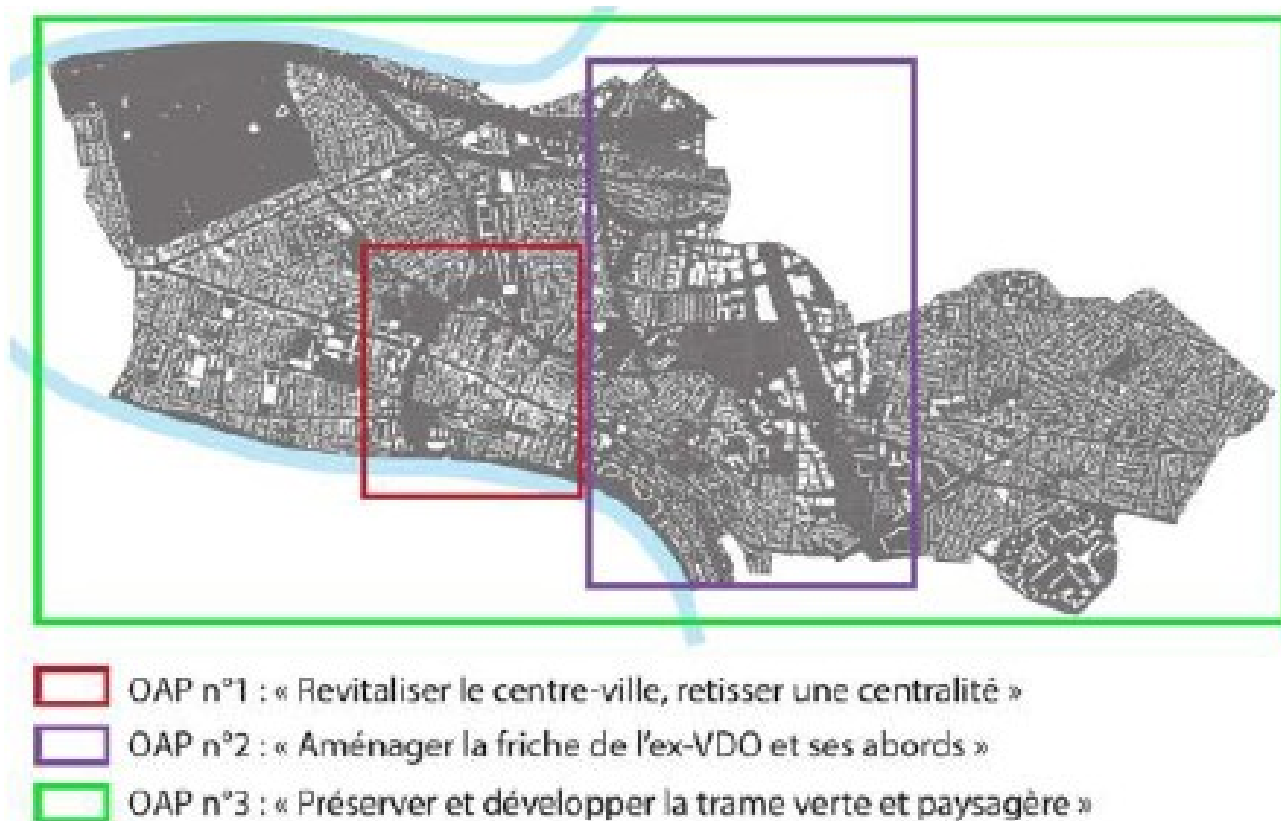
Le projet Altival est intégré au PADD de Champigny-sur-Marne et répond aux trois axes du document.

Il est donc compatible avec le PADD.

5.2.9.2.3. Orientations d'aménagement

Le PLU de Champigny-sur-Marne comprend 3 OAP :

- OAP N°1 : REVITALISER LE CENTRE-VILLE, RETISSER UNE CENTRALITE
- OAP N°2 : AMENAGER LA FRICHE DE L'EX-VOIE DE DESSERTE ORIENTALE (VDO) ET VALORISER SES ABORDS
- OAP N°3 : PRESERVER ET DEVELOPPER LA TRAME VEGETALE ET PAYSAGERE



Localisation des OAP (PLU de Champigny-sur-Marne)

Le projet Altival est concerné par les OAP n°2 et 3. L'OAP 1 n'est donc pas analysé ici.

L'OAP 2 : Aménager la friche de l'ex-voie de desserte orientale (VDO) et valoriser ses abords

Le projet est directement concerné par l'OAP n°2 dans la mesure où « *Le projet de transport Altival, porté par le conseil départemental du Val de Marne, et dont la livraison est prévue à l'horizon 2022, rendra possible la réalisation du projet d'ensemble. La création du boulevard urbain inhérent à ce projet, constituera le principal axe Nord-Sud de la future VDO. Ce boulevard fera le lien entre la majeure partie des composantes du site et le futur pôle gare Bry-Villiers-Champigny.* »

Dans la description du projet, l'OAP n°2 propose les principes suivants :

« Les conditions de réalisation

L'urbanisation des friches de l'ex-VDO, notamment pour le sud du secteur, inscrit en zone 1AUFa, est tributaire de l'aménagement du boulevard urbain (inhérent au projet Altival), et de la création de nouveaux

réseaux. Ces conditions devraient être réunies à l'horizon 2022. ».

[...]

La desserte et le maillage viaire

Le projet d'aménagement s'appuie sur le développement de la trame viaire, selon la hiérarchie suivante :

- Le prolongement de la RD10 de la rue de Fourny à la RD4, qui permettra la desserte du territoire de projet et le rabattement des bus à la nouvelle gare grâce au site propre Altival qui empruntera notamment ce nouvel axe. Ces projets (prolongement RD10 et site propre Altival) sont portés par le Conseil Départemental du Val-de-Marne. Un emplacement réservé est inscrit sur le plan de zonage, avec une largeur de principe fixée à 36m : la nature des aménagements ainsi que l'emplacement des nouveaux arrêts de bus seront précisés lors de la poursuite des études en 2017 – 2018.

Les schémas ci-après, illustrant l'orientation n°2, représentent Altival en tant que « *Transport en commun en site propre* ». Les emprises d'Altival sont également concernées par l'orientation qui vise à préserver et valoriser la continuité écologique repérée au SRCE.

Le projet Altival est au cœur de cette OAP, il n'y a donc pas lieu de modifier substantiellement cette pièce.

Cependant, des mises à jour dans la présentation du projet sont à prévoir : concernant le tracé qui a évolué avec l'avancement des études, et l'échéance de livraison du projet portée à 2024.

Il convient donc de mettre à jour cette pièce.

L'OAP 3 : Préserver et développer la trame végétale et paysagère

Le projet est indirectement concerné par l'OAP 3. Dans la mesure où il continue une infrastructure linéaire le long de la continuité écologique repérée au SRCE, les orientations s'appliquant sur les emprises de l'ex-VDO concernent également le projet Altival.

L'OAP 3 propose les principes suivants :

- Le renforcement des grandes continuités écologiques :

« *La principale continuité écologique présente sur la commune et identifiée par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est constituée par la friche de l'ex-VDO. Ce secteur fait lui-même l'objet d'une OAP intégrant l'objectif de maintien d'une continuité végétale sur l'ensemble du linéaire.* »

[...]

« *Les alignements d'arbres existants compris sur l'emprise publique doivent être préservés ; ainsi, des aménagements (incluant la suppression de certains individus, si cela est rendu nécessaire par des contraintes techniques) sur ces linéaires sont possibles, à condition de recréer un principe de continuité végétale.* »

[...]

« *Des aménagements paysagers seront généralisés lors de la création de liaisons douces, avec une végétalisation de leurs abords permettant à la fois une mise en valeur du cadre paysager et un meilleur déplacement de la biodiversité. Les nouvelles liaisons douces seront systématiquement accompagnées d'une forte présence végétale.* »

L'aménagement paysager du projet Altival (noues, alignement d'arbres, promenades plantées) participe à recréer une continuité paysagère et écologique le long de l'infrastructure, en complémentarité avec les projets urbains prévus de part et d'Altival.

Le projet est donc compatible avec l'OAP 3, qui ne nécessite aucune mise à jour.

5.2.9.2.4. Règlement d'urbanisme

Le tracé Altival s'inscrit en zones UF ; UFa, 1AUFa, UL et UB du plan de zonage.

La section 5 s'inscrit en zones UF et UFa. La section 6/7 s'inscrit en zones 1AUFa, UFa, UL et UB. Ces zones ne présentent pas de contraintes à l'aménagement de voie routière :

- La zone UB correspond à la zone résidentielle à dominante d'habitat collectif.
- La zone UF est la zone dédiée aux activités économiques. L'alignement des constructions imposé

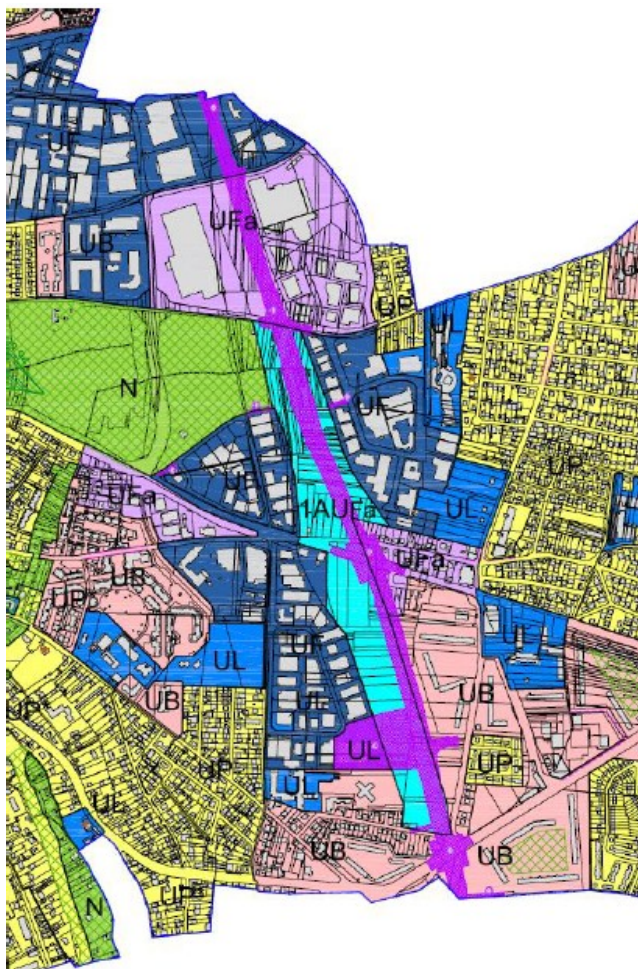
au règlement dépend des projets d'élargissement des voies prévus (ER 10).

- La zone UFa et 1AUFa font l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation au PLU (règlement spécifique ciblé sur la zone). Altival est inscrit au plan zoomé en tant que Transport en Commun en Site Propre (TCSP), le projet est concerné par les objectifs de préservation et de valorisation de la continuité écologique ;
- La zone UL est la zone dédiée aux grands équipements.

5.2.9.2.5. Plan de zonage

Emplacement réservé :

Au PLU, un emplacement réservé est prévu en zone AU (à Urbaniser), l'ER 10 : « Ex-VDO » : Création d'un boulevard urbain avec carrefours et TCSP (Altival) au bénéfice du département (74 688 m²). Les emprises du projet ne s'insèrent pas entièrement dans cette zone. Une modification de l'ER 10 sera donc nécessaire pour être compatible avec le tracé Altival.



Extrait du plan du PLU de Champigny-sur-Marne (septembre 2017)

5.2.9.2.6. Annexes

Le tracé Altival n'intercepte aucune servitude représentée au plan des servitudes. Cette pièce n'est donc pas à mettre à jour

5.2.9.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer

Les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme de la commune de Champigny-sur-Marne portent donc sur :

- Le tome 1 du rapport de présentation ;
- La présentation de l'OAP n°2 : Aménager la friche de l'ex-VDO et ses abords ;

- La représentation des emplacements réservés contenus dans le plan de zonage ;
- La liste des emplacements du plan de zonage.

Ces adaptations, qui sont la conséquence de la DUP concernant le projet ALTIVAL porté par le département du Val-de-Marne, devront être effectuées selon les modifications décrites pages 146 à 152 de la pièce H MECDU du dossier d'enquête.

5.2.10. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Champigny sur Marne

Après avoir examiné l'ensemble du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet ALTIVAL et après avoir analysé l'ensemble des observations du public qui concernaient essentiellement l'enquête de DUP, la **commission d'enquête estime que l'enquête de MECDU conduite pour ce projet :**

- A été menée **conformément à la réglementation en vigueur** à ce jour ;
- **Reflète bien les besoins nécessaires à l'enquête de DUP** concernant la commune de Champigny-sur-Marne conduite parallèlement ;

En conséquence, la commission d'enquête:

Recommande que le département du Val-de-Marne :

- Prenne en charge les dépenses que la commune de Champigny-sur-Marne devra engager pour modifier les diverses pièces de son plan local d'urbanisme (PLU), à la suite de la déclaration d'utilité publique concernant le projet ALTIVAL qui sera prise par le préfet du Val-de-Marne, préfet coordinateur de cette enquête publique.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à L'UNANIMITÉ de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Champigny-sur-Marne selon les modifications décrites pages 146 à 152 de la pièce H MECDU du dossier mis à l'enquête.

A Charenton le 18 décembre 2019

La commission d'enquête :

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

5.2.11. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Chennevières sur Marne

5.2.11.1. Sur le déroulement de l'enquête de mise en compatibilité

A l'issue d'une enquête publique unique ayant duré 36 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet ;
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites dans deux journaux diffusés dans les départements du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne concernées par le projet de DUP ;
- Que ce même dossier de MECDU était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture du Val-de-Marne ainsi que dans les préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis sur un poste informatique ;
- Que des registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des communes précitées et en préfectures du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ;
- Qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- Que les membres de la commission d'enquête ont tenu dans chacune des 5 communes concernées par l'enquête les 3 permanences prévues dans chaque commune pour recevoir le public ;
- Que la réunion publique prévue à Champigny-sur-Marne 8 octobre 2019 a bien été organisée et s'est tenue en présence d'une soixantaine de personnes ;
- Que les termes de l'arrêté interpréfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
- Que **43** observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique unique dont aucun ne concernait la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet ALTIVAL.

5.2.11.2. Sur l'analyse de cette enquête de mise en compatibilité

Le PLU de la commune de Chennevières-sur-Marne se compose des pièces suivantes :

- Rapport de présentation,
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- Orientations d'Aménagement,
- Règlement d'urbanisme,
- Plan de zonage,
- Annexes.

5.2.11.2.1. Rapport de présentation

Le projet Altival est présenté dans le tome 1a du rapport de présentation (p125). La description du projet et le plan associé ont évolué. **Une modification de cette pièce est donc nécessaire pour mettre à jour ces informations** (cf. Chapitre Mise en compatibilité du rapport de présentation ci-après).

De même, le tome 1b justifiant des choix retenus au PLU approuvé, rappelle le contenu des OAP. Ces dernières étant amenées à être modifiées (cf. paragraphe « orientations d'aménagement et de

visé à prévoir l'insertion de l'infrastructure et à encourager sa végétalisation.

Le projet est au cœur du projet urbain décrit dans cette orientation. Cependant il n'est pas entièrement compatible avec cette dernière dans la mesure où la description du projet n'est plus d'actualité.

La RD4 est concernée par un projet de TCSP distinct. **Une modification de l'OAP 1 est donc nécessaire.**

Le projet Altival est également cité dans l'OAP 2 et l'OAP 3, concernant l'aménagement de la RD4 et de ses abords. Cependant, au-delà du carrefour entre le projet Altival et la RD4, ces deux projets sont distincts. Le projet Altival ne s'insère pas sur la RD4. Il convient donc de modifier l'OAP 2 et l'OAP 3.

Le projet n'est pas cité dans l'OAP 4, il n'y a pas lieu de la modifier.

Le projet Altival est représenté dans les documents cartographiques associés aux OAP 1 et 2. Le projet est représenté en insertion sur la RD4. **Il convient donc de modifier ces deux documents afin de les rendre compatibles avec le projet actuel.**

5.2.11.2.4. Règlement d'urbanisme

Le tracé Altival s'inscrit en zone 1AU du plan de zonage, qui correspond à une « zone à urbaniser » et pour partie en zone UAb, une zone urbaine :

Le projet est compatible avec le règlement de ces zones qui ne présente pas de contrainte à l'aménagement d'une infrastructure de transport.

La zone 1AU présente des contraintes en termes d'assainissement :

« Dès leur conception, les aménagements intégreront des dispositifs techniques pour limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public. Dans tous les cas le rejet des eaux pluviales sera limité à 2 litres seconde par hectare (2l/s/ha). »

« Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface de plus de 5 places devront subir un traitement adapté pour réduire sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau pluvial ou le milieu naturel. »

Le projet Altival a intégré ces contraintes dès les études de conception. Il est donc compatible avec le règlement du PLU. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

5.2.11.2.5. Plan de zonage

Emplacement réservé :

Au PLU, les emprises du projet Altival sont concernées par 3 emplacements réservés :

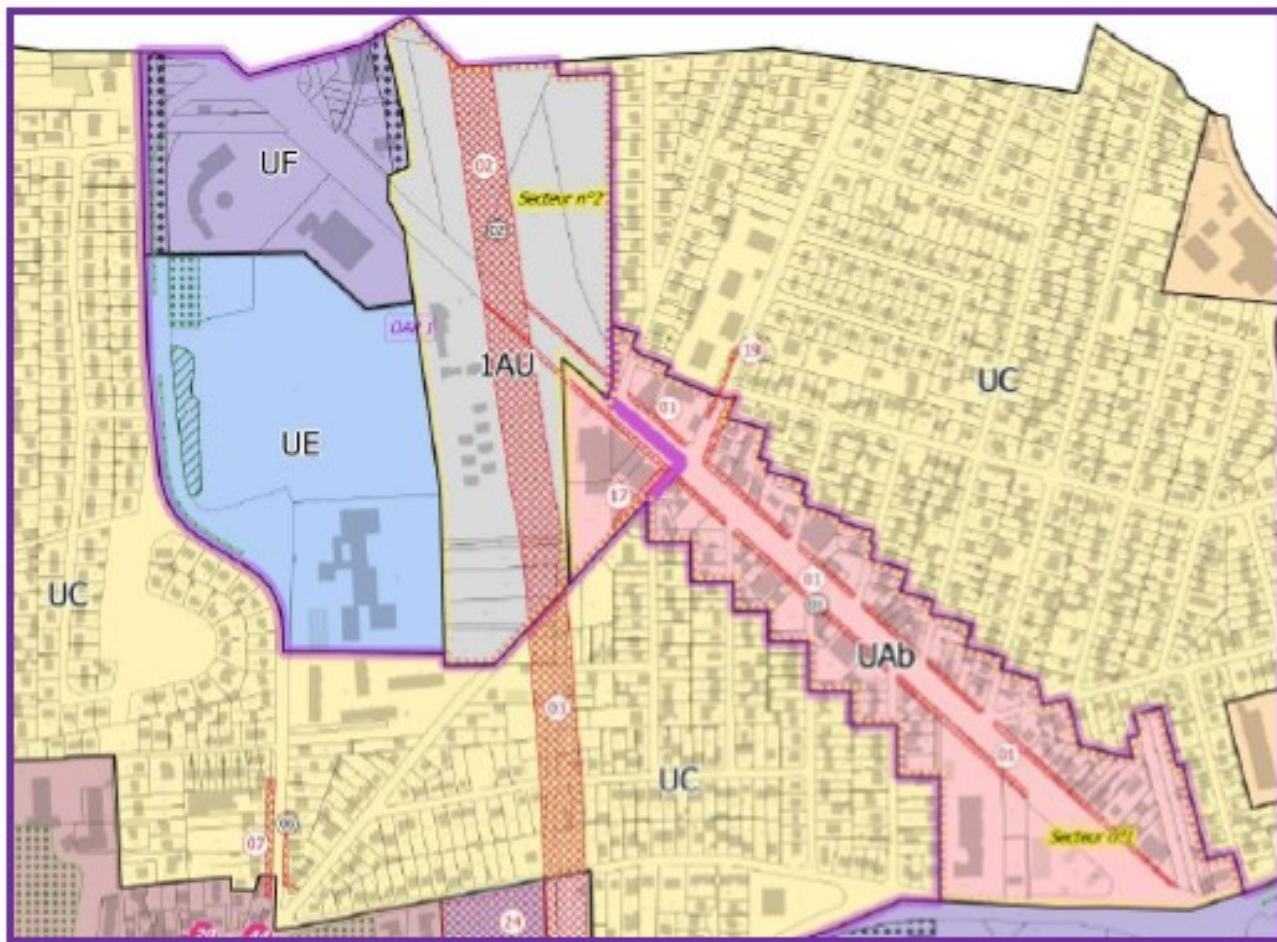
ER 1	Route de la Libération	Emplacement réservé aux voies publiques	Elargissement de la RD4 – largeur 28m	Département	5 962 m2
ER 2	Site des emprises du projet de l'ex voie de desserte orientale	Emplacement réservé aux voies publiques	Création de voirie (largeur 36m), notamment pour permettre l'infrastructure Altival	Département	8 393 m2
ER 3	Site des emprises du projet de l'ex voie de desserte orientale	Emplacement réservé aux voies publiques	Création de voirie (largeur 36m), notamment pour permettre l'infrastructure Altival	STIF	96 626 m2

L'ER 3 correspond à la phase 2 du projet Altival qui n'est pas concerné par ce dossier de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme. Il ne fera donc pas l'objet d'une modification dans ce cadre.

L'ER 1 correspond au projet de requalification de la RD4 qui est compatible avec l'aménagement du carrefour RD10 prolongée/RD4

Il n'y a donc pas lieu de modifier les ER 1 et 3.

Concernant l'ER 2, les emprises du projet ne s'insèrent pas entièrement dans cette zone. **Une modification de l'ER 2 sera donc nécessaire pour être compatible avec le tracé Altival.**



Extrait du plan du PLU de Chennevières-sur-Marne (mars 2018)

5.2.11.2.6. Annexes

Le tracé Altival n'intercepte aucune servitude représentée au plan des servitudes. Cette pièce n'est donc pas à mettre à jour

5.2.11.2.7. Récapitulatif des modifications à effectuer

Les adaptations nécessaires des documents d'urbanisme de la commune de Chennevières-sur-Marne portent donc sur :

- Le rapport de présentation (Tome 1a et 1b) ;
- La présentation des OAP 1, 2 et 3 ;
- La représentation des emplacements réservés contenus dans le plan de zonage ;
- La liste des emplacements du plan de zonage.

Ces adaptations, qui sont la conséquence de la DUP concernant le projet ALTIVAL porté par le département du Val-de-Marne, devront être effectuées selon les modifications décrites pages 185 à 204 de la pièce H MECDU du dossier d'enquête.

5.2.12. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité de la commune de Chennevières sur Marne

Après avoir examiné l'ensemble du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes impactées par ce projet ALTIVAL et après avoir

analysé l'ensemble des observations du public qui concernaient essentiellement l'enquête de DUP, la **commission d'enquête estime que l'enquête de MECDU conduite pour ce projet :**

- A été menée **conformément à la réglementation en vigueur** à ce jour ;
- **Reflète bien les besoins nécessaires à l'enquête de DUP** concernant la commune de Chennevières-sur-Marne conduite parallèlement ;

En conséquence, la commission d'enquête:

Recommande que le département du Val-de-Marne :

- Prenne en charge les dépenses que L'EPT 11, Grand Paris Sud Est Avenir, devra engager pour modifier les diverses pièces de son plan local d'urbanisme (PLU), à la suite de la déclaration d'utilité publique concernant le projet ALTIVAL qui sera prise par le préfet du Val-de-Marne, préfet coordinateur de cette enquête publique.

EN CONCLUSION, la commission d'enquête à L'UNANIMITÉ de ses membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Chennevières-sur-Marne selon les modifications décrites pages 185 à 204 de la pièce H MECDU du dossier mis à l'enquête.

A Charenton le 18 décembre 2019

La commission d'enquête :

N. SOILLY: PRÉSIDENTE

JP. CHAULET: MEMBRE

M. PÂQUES: MEMBRE

