



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

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

PIECE A :
OBJET DE L'ENQUETE,
INFORMATIONS JURIDIQUES
ET ADMINISTRATIVES



SOMMAIRE

Liste des figures.....	4
Liste des tableaux.....	4
1. Présentation du projet soumis à enquête publique.....	5
1.1. Présentation du projet.....	6
1.1.1. Principaux ouvrages du projet.....	8
1.1.2. Présentation des acteurs.....	9
2. Objet de l'enquête.....	10
2.1. Objet de l'Enquête publique.....	11
2.2. Impacts sur l'environnement.....	11
2.3. Acquisitions foncières.....	12
2.4. Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme.....	12
2.5. Enquêtes Publiques conjointes.....	12
3. Insertion de l'enquête publique dans les procédures administratives relatives au projet.....	13
3.1. Les étapes préalables à l'Enquête publique.....	14
3.1.1. La concertation recommandée sous l'égide d'un garant.....	14
3.1.2. Etudes préliminaires, schéma de principe et dossier d'enquête publique.....	16
3.1.3. Evaluation environnementale.....	16
3.1.4. Examen conjoint des personnes publiques associées dans le cadre de la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme.....	17
3.2. Les avis requis dans le Dossier d'Enquête publique.....	17
3.2.1. L'avis de l'Autorité Environnementale.....	17
3.2.2. La contre-expertise et l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement.....	18
3.3. Déroulé de l'Enquête publique.....	18
3.3.1. Contenu du dossier d'enquête publique.....	18
3.3.2. Pièces complémentaires.....	18
3.3.3. Organisation du dossier.....	19
3.3.4. Autorité compétente pour prendre la décision.....	19
3.3.5. Déroulement de l'enquête publique.....	19
4. Autres procédures et autorisations nécessaires pour réaliser le projet.....	25
4.1. La procédure d'expropriation.....	26
4.2. Les procédures complémentaires.....	27
4.3. Après la mise en service de l'opération.....	31
5. Principaux textes régissant l'enquête.....	32
5.1. Les textes relatifs à la concertation et à la participation du public.....	33
5.2. Les textes relatifs à la déclaration de projet.....	33
5.3. Les textes relatifs à l'enquête publique.....	33
5.4. Les textes relatifs à l'étude d'impact.....	33
5.5. Les textes relatifs à la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme.....	33
5.6. Les textes relatifs à l'évaluation socio-économique.....	34
5.7. Les textes relatifs aux autorisations d'urbanisme.....	34
5.8. Les textes relatifs à l'archéologie préventive.....	34
5.9. Les textes relatifs à la protection de l'environnement et au patrimoine naturel et culturel.....	34



LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Représentation schématique du prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.....	6
Figure 2 – Présentation du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay (Source : RATP / IDFM / INGEROP - 2020)	7
Figure 3 – Les modalités de la concertation (source : IDFM).....	14
Figure 4 – Dépliant d’information pendant la concertation (source : IDFM).....	15
Figure 5 – Principales étapes de l’organisation d’une enquête publique (source : IDFM)	24

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Caractéristiques du prolongement de la Ligne 1 du métro (source RATP / IDFM).....	6
-----------------------------------------------------------------------------------------------	---



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

1. Présentation du projet soumis à enquête publique



1.1. PRESENTATION DU PROJET

Le projet vise à relier les communes de Montreuil (Seine-Saint-Denis) et Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) à Paris par un prolongement à l'est de la Ligne 1 du métro depuis son actuel terminus de Château de Vincennes.



Figure 1 – Représentation schématique du prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Permettre une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue ;
- Soutenir les projets de développement du territoire en faveur de l'activité ;
- Contribuer à préserver l'environnement et répondre notamment aux enjeux de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le tracé retenu, **long de 5,4 km (dont 4,8 km commercial)**, a pour objectif de desservir et relier des quartiers particulièrement denses en population, activités et emplois sur les territoires de Vincennes, Montreuil et Fontenay-sous-Bois. Avec près de 230 000 habitants et 105 000 emplois en 2016 (source : INSEE), ces communes constituent un bassin de vie majeur de l'Est francilien et un territoire économique très dynamique, à proximité du quartier d'affaires situé autour de la gare RER existante de Val de Fontenay.

Les **trois nouvelles stations** s'inséreront dans un espace dense et urbain, concentrant habitat, équipements et de nombreuses activités (commerces, entreprises, etc.) :

- Le quartier des Rigollots, sur la commune de Fontenay-sous-Bois en limite est de Vincennes ;
- Le quartier de Bel Air – Grands Pêcheurs, au sud-est de Montreuil ;
- Le pôle tertiaire de Val de Fontenay.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay a ainsi vocation à conforter un axe structurant est – ouest, permettant à la fois de desservir finement les quartiers de Montreuil et de Fontenay-sous-Bois et de les relier au réseau structurant de transports en commun francilien via des correspondances :

- À Val de Fontenay, avec le RER A, RER E ainsi que la future ligne de tramway T1 prolongé et la Ligne 15 Est du métro automatique du Grand Paris Express ;
- Avec de nombreuses lignes de bus le long du tracé.

La commune de Neuilly-Plaisance, en Seine-Saint-Denis, est également concernée au titre de l'implantation du Centre de Dépannage des Trains (CDT), pour permettre l'entretien, la réparation et le stockage des rames. D'autres ouvrages annexes seront construits le long de la ligne pour permettre la bonne marche du système de transport, qu'il s'agisse de permettre l'accès au tunnel par les services de secours, la ventilation du tunnel et des stations, la récupération des eaux d'infiltration ou l'alimentation électrique de la ligne.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 DU METRO A VAL DE FONTENAY	
LONGUEUR	Prolongement de 4,8 km (tracé commercial)
NOMBRE DE NOUVELLES STATIONS	3
FREQUENTATION ATTENDUE	95 000 voyageurs / jour sur le prolongement
FREQUENCE DE PASSAGE	En heure de pointe : 1 métro toutes les 95 secondes En heure creuse : 1 métro toutes les 200 secondes
TEMPS DE PARCOURS	Entre Val de Fontenay et Château de Vincennes : 6 – 7 minutes Aller-retour sur la ligne entière prolongée : 90 minutes
VITESSE COMMERCIALE	30 km/h en moyenne sur la ligne
AMPLITUDE HORAIRE	05h30 – 01h30
MATERIEL ROULANT	68 rames sur la ligne prolongée (56+12)

Tableau 1 – Caractéristiques du prolongement de la Ligne 1 du métro (source RATP / IDFM)



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

Présentation du projet : prolongement

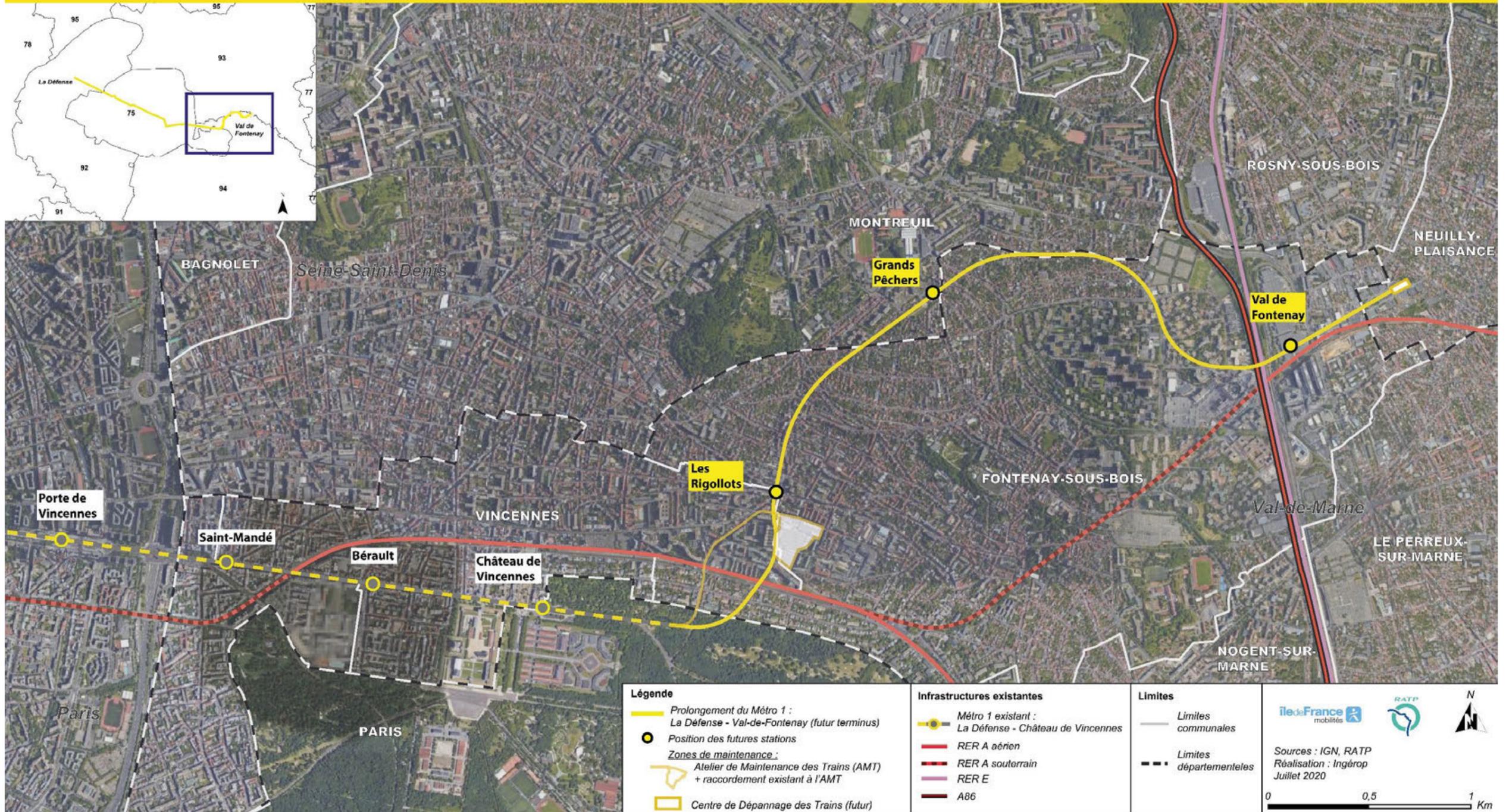


Figure 2 – Présentation du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay (Source : RATP / IDFM / INGEROP - 2020)



1.1.1. Principaux ouvrages du projet

+ Le tunnel

L'opération comprend un linéaire total de 5,4 km de tunnel, y compris le tunnel d'accès au centre de dépannage des trains situé en arrière-gare de la station terminus de Val de Fontenay. Le linéaire exploité commercialement est quant à lui d'environ 4,8 km.

La section courante du tunnel ferroviaire réalisé dans le cadre du projet permet l'installation de deux voies de circulation. Le tunnel a un diamètre extérieur de 8,35 m.

Dans une logique de rationalisation des coûts et de limitation de l'impact sur l'occupation des sols, un seul tunnelier est envisagé pour réaliser le creusement de la section de près de 5 km depuis le CDT situé en arrière-gare de Val de Fontenay jusqu'à l'ouvrage d'entonnement situé au niveau du Bois de Vincennes.

Dans le secteur de l'arrière-gare existante de la station Château de Vincennes, d'autres méthodes d'excavation doivent être employées, d'autant que la section des tunnels à réaliser passe à 1 voie.

De façon à éviter les effets de cisaillement, c'est-à-dire les croisements de voies ferrées, et d'assurer un accès stratégique à l'Atelier de Maintenance des Trains (AMT) de Fontenay-sous-Bois lors de la phase travaux, il est prévu de réaliser le raccordement à la ligne existante en deux tunnels séparés, chacun à une voie :

- Un tunnel de raccordement nord (voie en direction de La Défense) réalisé en méthode traditionnelle ;
- Un tunnel de raccordement sud (voie en direction de Val de Fontenay) réalisé d'abord en tranchée couverte puis en méthode traditionnelle.

+ Les stations

Le prolongement de la Ligne 1 du métro dessert **trois nouvelles stations souterraines** :

- Une station offrant une correspondance avec des lignes structurantes de transports collectifs : Val de Fontenay (RER A, RER E, future Ligne 15 Est, futur prolongement du T1) ;
- Deux stations de desserte locale : Les Rigollots à Fontenay-sous-Bois et Grands Pêchers à Montreuil.

Les trois nouvelles stations sont constituées d'ouvrages souterrains, avec des quais situés à environ -30 mètres par rapport au terrain naturel. Les quais, longs de 95 mètres, permettront à terme d'accueillir des rames à 6 voitures.

+ Les ouvrages annexes

Sur l'ensemble du projet, **8 ouvrages annexes** permettent d'assurer les fonctions nécessaires à l'exploitation du tunnel et assurent une ou plusieurs des fonctions suivantes : accès des secours, poste de redressement, ventilation et désenfumage du tunnel.

Ces ouvrages sont indispensables au bon fonctionnement du système de transport, à la sécurité et au confort des voyageurs. Ils assurent une ou plusieurs des fonctions décrites ci-après.

Ils sont autant que possible mutualisés au sein d'un ouvrage commun afin de limiter les coûts d'une part, la durée des travaux et le nombre d'implantations d'autre part, tout en assurant une insertion architecturale et urbaine de qualité.

Ces ouvrages peuvent avoir des conceptions variées et par exemple être composés d'un puits vertical relié au tunnel principal par un rameau de liaison ou bien d'un puits vertical centré sur le tunnel.

+ Le centre de dépannage des trains

L'opération prévoit la réalisation d'un nouveau centre de dépannage des trains qui s'intégrera dans le cadre de l'exploitation globale de la Ligne 1, et accueillera en particulier :

- Une première position pour réaliser des tâches de maintenance préventive avec une voie à roulement fer sur pilotis ;
- Une seconde position pour réaliser principalement des tâches de maintenance curative avec une voie à roulement pneu.



1.1.2. Présentation des acteurs

+ Les maîtres d'ouvrage

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports, le projet est réalisé dans le cadre d'une **maîtrise d'ouvrage conjointe portée par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).**

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, elle fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.), investit et innove pour améliorer le service rendu aux voyageurs.



Elle décide et pilote les projets de développement des réseaux et de modernisation de tous les transports, dont elle confie l'exploitation à des transporteurs. Île-de-France Mobilités, dont le Conseil d'administration est composé de la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres Départements franciliens, porte ainsi la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tramway et bus).

En application de l'article L.1241-4 du Code des transports et dans le cadre du projet, Île-de-France Mobilités « *s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement* ».

La RATP est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Île-de-France. En particulier, la RATP est exploitante de l'intégralité de la Ligne 1 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du réseau métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la Ligne 1 prolongée à l'est à Val de Fontenay.



En application de l'article L.1241-4 du Code des transports et dans le cadre du projet, la RATP « *choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux* ».

En outre, conformément à l'article L.2142-3 du Code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Île-de-France, dans la limite des compétences reconnues à SNCF Réseau. À ce titre, elle est « *responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Île-de-France* ».

+ Les partenaires du projet

La **Société du Grand Paris (SGP)**, établissement public de l'Etat, a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures. La SGP tient une place toute particulière dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay en ce sens qu'elle permettra le maillage avec le réseau du Grand Paris Express.

Ainsi une importante coordination entre Île-de-France Mobilités, RATP et SGP est mise en œuvre, en particulier pour la création de la gare de Val de Fontenay sur la Ligne 15 Est ainsi que le financement et la réalisation de l'ouvrage qui permettra la correspondance avec la station éponyme sur la Ligne 1 du métro.

Les **Conseils Départementaux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne**, propriétaires et gestionnaires des voiries départementales sur leur périmètre respectif, sont très engagés sur leur territoire pour améliorer les transports et les déplacements de leurs administrés. Ils sont co-maîtres d'ouvrage avec la RATP du projet de prolongement du tramway T1 depuis le terminus actuel de Noisy-le-Sec (93) jusqu'à la gare de Val de Fontenay à Fontenay-sous-Bois (94).

La **Société Publique Locale Marne au Bois**, est l'aménageur pour le compte de la Ville de Fontenay-sous-Bois des secteurs situés autour de Val de Fontenay, et notamment de la concession d'aménagement « Val de Fontenay - Alouettes ».

Les **collectivités, en particulier les Villes de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance**, concourent à la réussite du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay. La coopération des élus et de leurs services est un facteur clé pour la réalisation du projet.

+ Les partenaires financeurs du projet

Les financeurs des études pour le schéma de principe et le dossier d'enquête d'utilité publique, sont la Région Île-de-France et l'Etat, respectivement à hauteur de 70% et 30%.

L'**État** investit, en Île-de-France, dans les projets de modernisation et de développement du réseau existant. Dans le cadre du Nouveau Grand Paris annoncé par le Premier ministre le 6 mars 2013, ces projets s'articulent de manière cohérente avec la réalisation des lignes de métro automatique en rocade du Grand Paris Express, afin notamment de répondre aux besoins des Franciliens en matière de transports. L'amélioration du réseau de transport du quotidien, en particulier les lignes de métro et de RER, constitue une priorité forte de l'État.

La **Région Île-de-France** est le premier financeur du développement des transports en Île-de-France. Elle contribue à la création ou au prolongement de nombreuses lignes, telles que la Ligne 4 vers Bagneux et la Ligne 11 vers Rosny-Bois-Perrier, ou encore le tramway T1 vers Val de Fontenay. Sa priorité : améliorer la qualité de vie des Franciliens en développant les transports de banlieue à banlieue.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

2. Objet de l'enquête



2.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête publique porte sur le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

Le projet est soumis à une **enquête publique** conformément à différentes réglementations :

- Dans le cadre de l'analyse de son impact sur l'environnement cette opération est soumise à une étude d'impact systématique pour sa composante métro (rubriques 5 et 7 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement), qui doit faire l'objet d'une enquête publique (voir pièce E – Etude d'impact).
- Le projet de métro se trouve soumis aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport au titre des articles L.1511-2 à L.1511-4 et R1511-1 à R1511-10 du Code des transports. Le coût étant supérieur à 83 M€ il est également soumis à une évaluation économique et sociale qui doit être jointe au dossier de l'enquête publique (voir pièce G – Evaluation économique et sociale).
- Par ailleurs, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance. « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :
 - o L'enquête publique concernant l'opération a porté à la fois sur l'utilité publique et sur la mise en compatibilité qui en est la conséquence.
 - o Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 123-7 et L. 123-9 » (art. L. 153-54 du Code de l'urbanisme).Le dossier de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) des collectivités est présenté en pièce H du présent dossier d'enquête publique.
- Le projet nécessite des acquisitions foncières. Si un accord par voie amiable n'est pas possible avec les propriétaires concernés, une procédure d'expropriation devra être mise en œuvre pour permettre la réalisation du projet. La procédure d'expropriation nécessite la réalisation d'une enquête publique au titre des articles L. 110-1 à L.122-7 et les articles R.111-1 à R.122-8 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ainsi, la présente enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération, sur la mise en compatibilité des PLU et sur l'impact environnemental du projet.

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

2.2. IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Selon l'article L.123-2 du Code de l'environnement :

« Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

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

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

Le projet est susceptible d'affecter l'environnement et 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 font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. [...] ».

La nomenclature de l'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement définit les catégories d'aménagement, d'ouvrages et de travaux automatiquement soumis à étude d'impact ou relevant d'un examen au cas par cas. Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay relève notamment des rubriques suivantes :

- 5°) Infrastructure ferroviaires :
 - o a) voies ferroviaires de plus de 500 mètres ;
 - o b) création de gares de voyageurs ;
- 7°) Transport guidé de personnes : tramways, métros souterrains et aériens, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant exclusivement ou principalement au transport des personnes.

Le projet est donc obligatoirement soumis à étude d'impact, établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-3 et R.122-1 à R.122-14 du Code de l'environnement, laquelle sera incluse dans le dossier d'enquête publique (Pièce E). **Par voie de conséquence, le projet nécessite une enquête publique au titre du Code de l'environnement.**



2.3. ACQUISITIONS FONCIERES

Le projet, réalisé en partie sur des terrains privés, nécessitera des acquisitions foncières. Si un accord par voie amiable n'est pas possible avec les propriétaires concernés, une procédure d'expropriation devra être mise en œuvre pour permettre la réalisation du projet. Or, comme l'indique l'article L1 du Code de l'expropriation :

« L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité ».

L'article L.110-1 du Code de l'expropriation précise :

« Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement ».

2.4. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet concerne trois communes dont la définition de l'occupation du sol des documents d'urbanisme n'est pas nécessairement en cohérence avec le projet.

L'article L.153-4 du Code de l'urbanisme précise que :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...] 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 ».

Ainsi, le projet nécessite une mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance.

Or, conformément au paragraphe 2 de l'article L.123-14-2 du Code de l'urbanisme :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement [...] ».

La mise en compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme est soumise à une enquête publique régie par l'article L.123-14-2 du Code de l'urbanisme.

Le dossier de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme des communes de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance est présenté en pièce H du présent dossier d'enquête publique.

2.5. ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

Le paragraphe I de l'article L.123-6 du Code de l'environnement indique que :

« Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. [...] »

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme.

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

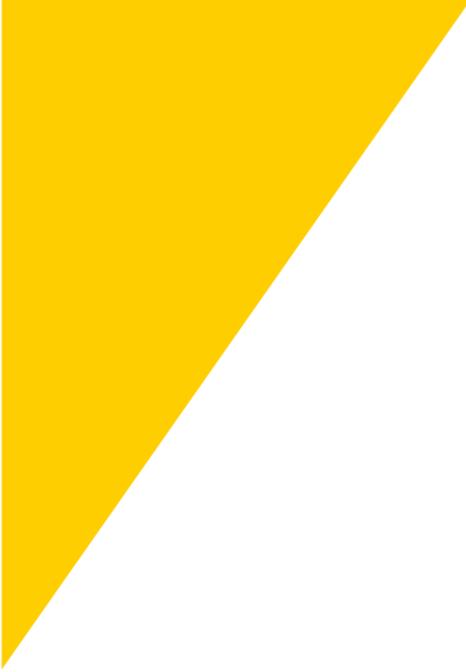
Par conséquent, il sera procédé à une enquête publique unique conformément à cet article L123-6 du Code de l'environnement.



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



3. Insertion de l'enquête publique dans les procédures administratives relatives au projet

3.1. LES ETAPES PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1.1. La concertation recommandée sous l'égide d'un garant

En décembre 2012, Île-de-France Mobilités a engagé les études nécessaires à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP). Ce dernier a été approuvé par le Conseil d'Île-de-France Mobilités le 11 décembre 2013.

La concertation réglementaire s'est tenue **du 10 novembre 2014 au 10 janvier 2015**. Elle a été organisée par Île-de-France Mobilités en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement. Compte tenu de la nature du projet en tant que prolongement de ligne ferroviaire et d'un coût estimé à plus de 300 millions d'euros, Île-de-France Mobilités a saisi à la Commission Nationale du Débat Public en date du 13 mai 2014. Celle-ci a recommandé, dans ses décisions du 4 juin et du 2 juillet 2014, d'organiser **une concertation sous l'égide d'une garante**, Mme Claude BRÉVAN.

+ Projet soumis à concertation

Conformément aux orientations décidées dans le DOCP, **trois tracés étudiés en phase de DOCP ont été présentés en concertation** :

- Le tracé n°1 par les stations Les Rigollots et Grands Pêchers, avec un terminus à Val de Fontenay Est ;
- Le tracé n°2 par les stations Les Rigollots et Fontaine, avec un terminus à Val de Fontenay Est ;
- Le tracé n°3 par les stations Les Rigollots et Verdun, avec un terminus à Val de Fontenay Sud.

+ Déroulement de la concertation

Diverses rencontres ont été organisées afin de permettre au plus grand nombre de participer à la concertation :

- Une réunion préalable avec les acteurs du territoire (élus, acteurs socio-économiques, associations), à Fontenay-sous-Bois (18 novembre 2014) ;
- Trois réunions publiques à Vincennes (24 novembre 2014), Montreuil (2 décembre 2014) et Fontenay-sous-Bois (17 décembre 2014) ;
- Une rencontre de proximité sur le marché Diderot de Vincennes (22 novembre 2014) ;
- Deux rencontres avec les voyageurs à la gare RER A et E de Val de Fontenay (13 novembre 2014) et à la station Château de Vincennes de la Ligne 1 du métro (9 décembre 2014).

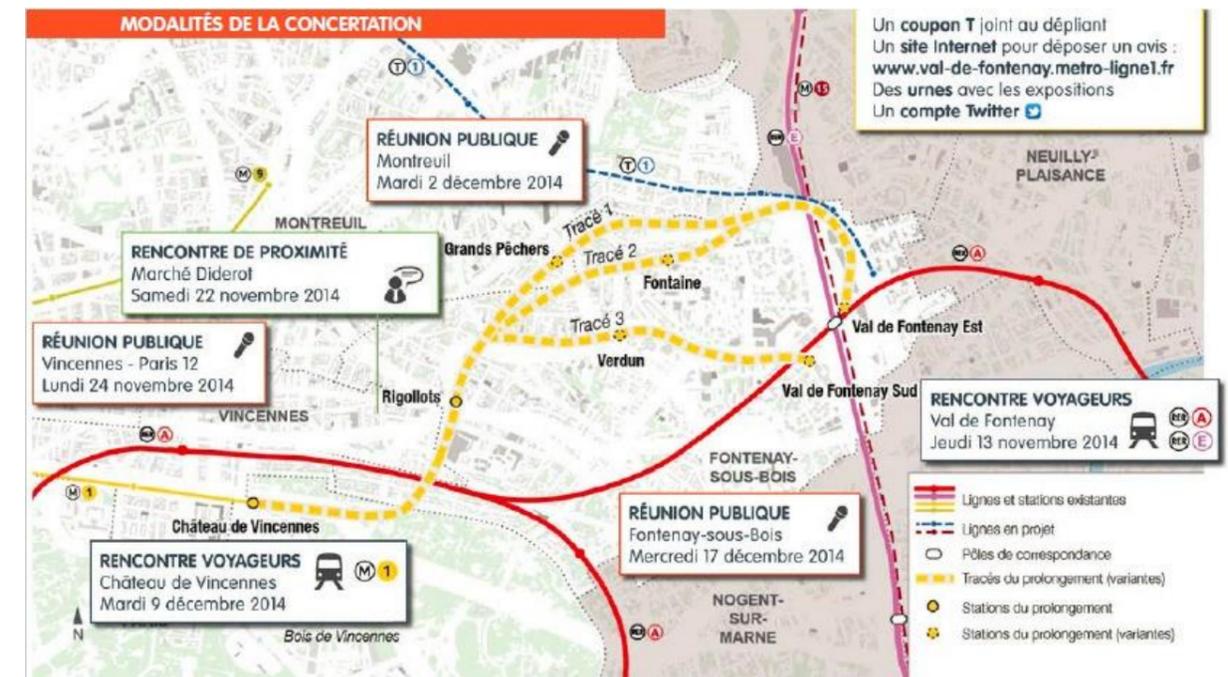


Figure 3 – Les modalités de la concertation (source : IDFM)

L'information sur la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports :

- Un dossier d'information (30 pages) diffusé aux partenaires et mis à disposition lors des rencontres publiques ;
- Un dépliant d'information avec 135 500 exemplaires diffusés par boîtage et tractage ;
- Une campagne d'affichage dans les transports en commun et lieux de vie du territoire ;
- Des panneaux d'exposition dans les Mairies et dans quelques restaurants inter-entreprises ;
- Un site Internet dédié : <http://www.valdefontenay.metro-ligne1.fr/> ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- Des fiches thématiques accessibles sur le site Internet.



1

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay



Figure 4 – Dépliant d'information pendant la concertation (source : IDFM)

Le public a pu s'exprimer et donner son avis grâce à différents outils mis à sa disposition :

- Un formulaire de dépôt d'avis en ligne sur le site Internet dédié <http://www.valdefontenay.metro-ligne1.fr/> ;
- Des coupons T, volets détachables inclus dans les dépliants d'information, à envoyer par voie postale (sans frais) ou à déposer dans les urnes en mairies ou lors des réunions publiques et des rencontres de terrain ;
- Des urnes pour déposer un avis disposées dans les Mairies des 3 communes traversées (Fontenay-sous-Bois, Montreuil, Vincennes) ;
- Des fiches questions disponibles en réunions publiques et lors des rencontres de terrain ;
- Un compte Twitter dédié : <https://twitter.com/ProlongerL1> ;
- Des contributions envoyées par mail ou par courrier à la maîtrise d'ouvrage ou à la garante.

Au total, **2 935 avis ont été recueillis**, dont 1 807 par les Cartes T, 719 par le site Internet, 59 prises de parole en réunions publiques, 173 fiches questions et 177 autres participations (contributions écrites, etc.).

+ Bilan de la concertation

Les enseignements de la concertation retenus dans le bilan sont les suivants :

o Sur l'opportunité du projet et les conditions de mise en œuvre

- Un projet très attendu et soutenu comme en témoigne la forte mobilisation du public lors des réunions publiques et les nombreux avis reçus.
- Des objectifs urbains et de mobilité du projet partagés par les participants et des espoirs suscités par le projet en termes d'accessibilité de territoires peu desservis par des modes lourds de transports en commun et de gains quotidiens de confort et de temps.
- Des inquiétudes manifestées concernant le coût du projet et des demandes de garantie sur le financement du projet.
- Une forte attente pour une mise en service du prolongement du métro 1 au plus tôt.
- Une demande de la poursuite des échanges avec les acteurs pour la suite de la réalisation du projet.

o Sur le tracé et les stations

- Un soutien quasi-unanime du public à la desserte du quartier des Rigollots à Fontenay-sous-Bois et avec une préférence pour l'emplacement Ouest de la station.
- Des préférences divergentes exprimées pour la station intermédiaire :
- Une station Grands Pêcheurs fortement soutenue en faveur du désenclavement d'un quartier dense et peu accessible par les transports.
- Une station Verdun très souhaitée pour assurer la desserte efficace d'une centralité de Fontenay-sous-Bois.
- Une station Fontaine moins soutenue.
- Un fort intérêt pour des correspondances efficaces et une bonne gestion du pôle à Val de Fontenay avec une préférence exprimée pour un terminus du prolongement de la Ligne 1 à l'est du RER E offrant une meilleure intermodalité qu'à l'ouest, notamment avec le métro Ligne 15 Est du Grand Paris Express, et une meilleure performance de transport.
- Plusieurs propositions alternatives de tracés exprimées dont une demande d'approfondissement d'un tracé alternatif desservant le secteur de Verdun et aboutissant au terminus Val de Fontenay Est (appelé « tracé 1/2/3 »).
- Des inquiétudes sur la réalisation des stations liées aux acquisitions foncières et les nuisances attachées aux travaux (impact sur la circulation et sur le cadre de vie).

o Sur l'amélioration des transports en commun sur le secteur

- Une demande forte d'amélioration de l'offre des transports existants (bus, RER) et la poursuite des projets de transports en commun du secteur d'ici la mise en service du prolongement.
- Des sollicitations pour une meilleure prise en compte des modes actifs (vélos, piétons) dans l'accès aux stations et du rabattement bus.



+ Approbation du bilan de la concertation et suites à donner

Île-de-France Mobilités a dressé un **bilan de la concertation, approuvé par son Conseil le 8 juillet 2015**. Il prend en compte les enseignements de la concertation et prend acte du rapport établi par la garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Le Conseil d'Île-de-France Mobilités a décidé de poursuivre les études de schéma de principe sur la base de :

- **Deux variantes de la station Les Rigollots**, et de proposer à l'issue du schéma de principe la variante retenue ;
- **Une station terminus à Val de Fontenay Est**, facteur de bonne performance de la Ligne 1 prolongée et garantissant une bonne qualité de correspondance sur le pôle de Val de Fontenay ;
- **Un approfondissement du tracé 1 passant par la station intermédiaire Grands Pêcheurs et du tracé alternatif** desservant le carrefour de Verdun et permettant un terminus à Val de Fontenay Est, puis de proposer dans le cadre du schéma de principe la variante retenue.

3.1.2. Etudes préliminaires, schéma de principe et dossier d'enquête publique

La forte mobilisation du public et les nombreux avis ont été un signe fort du soutien apporté au projet de prolongement de la Ligne 1 à Val de Fontenay et de la forte attente du public quant à sa mise en œuvre au plus tôt.

En accord avec les enseignements de la concertation de fin 2014 et de l'approbation de son bilan en juillet 2015, Île-de-France Mobilités et RATP ont mené des approfondissements d'études pour faire un choix de station intermédiaire entre Grands Pêcheurs et Verdun. Lors de la commission de suivi du 19 octobre 2016 réunissant les partenaires et élus concernés, Île-de-France Mobilités et RATP ont présenté les conclusions de ces études et **retenu le tracé passant par Grands Pêcheurs en accord avec la Région Île-de-France, l'État et l'ensemble des partenaires** (Départements, Villes, etc.).

Île-de-France Mobilités et RATP ont depuis poursuivi, sur la base de ce tracé unique, les **études de schéma de principe** permettant de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique. Ces études préliminaires définissent le programme du système de transport et les principes d'aménagement. Elles analysent également les différents impacts liés à la réalisation du projet.

L'enjeu de cette phase est de soumettre le projet à l'enquête publique et de préparer les étapes opérationnelles de mise en œuvre de projet.

Le schéma de principe, qui présente les conclusions des études préliminaires, et le dossier d'enquête publique ont été approuvés au Conseil d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre 2020.

3.1.3. Evaluation environnementale

L'évaluation environnementale est un processus constitué :

- De l'élaboration, par les maîtres d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après « étude d'impact » ;
- De la réalisation des consultations prévues par la réglementation, notamment auprès de l'Autorité Environnementale et des collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet ;
- Ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage (article L.122-1 du Code de l'environnement).

L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

- Le milieu physique ;
- Le milieu naturel ;
- Le milieu humain ;
- Les déplacements ;
- Le paysage, patrimoine protégé et archéologie ;
- Le cadre de vie et la santé publique.

Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

La pièce E du présent dossier comprend donc une étude des impacts de l'ensemble du présent projet. La pièce E contient également un résumé non technique qui synthétise l'essentiel des conclusions de l'étude d'impact.

Cette étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000. En effet, au titre de l'article R.414-19 du Code de l'environnement, les projets soumis à évaluation environnementale au titre du tableau annexé à l'article R.122-2 doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 en application du 1° du III de l'article L.414-4 du Code de l'environnement.

Le projet de prolongement de la Ligne 1 étant soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R.122-2 du Code de l'environnement, **une évaluation des incidences Natura 2000 doit donc être réalisée**. L'article R.414-22 précise que cette évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments prescrits à l'article R.414-23 du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale requise au titre de l'article R.122-2 du Code de l'environnement vaut également évaluation environnementale de la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme. En effet, l'article L.122-14 du Code de l'environnement permet la mise en œuvre d'une **procédure commune d'évaluation environnementale**, lorsque la réalisation d'un projet, soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique, implique la Mise En Compatibilité d'un Document d'Urbanisme, également soumis à évaluation environnementale.



3.1.4. Examen conjoint des personnes publiques associées dans le cadre de la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Le projet de prolongement de la Ligne 1 nécessite une mise en compatibilité des PLU de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance. En effet, le projet nécessite notamment :

- La réduction du champ d'application de l'Espace Boisé Classé du Bois de Vincennes situé sur la commune de Paris XII^e Arrondissement, pour la surface nécessaire aux emprises des travaux dans cette zone ;
- La création d'un Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) pour le prolongement de la Ligne 1 et l'adaptation des dispositions afférentes à ce STECAL ;
- La modification de l'article 1 de la zone UA du PLU de Neuilly-Plaisance afin d'autoriser la réalisation des travaux et aménagements nécessaires au projet ;
- L'ajout « des installations et les constructions nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de projets de transports collectifs » dans les dispositions générales à la liste des Constructions et Installations Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC) du règlement du PLU de Vincennes et l'ajout de la définition des « équipements d'intérêt collectif et de services publics » dans la partie relative à la « définitions et précisions sur l'application des règles » dans le PLU de Neuilly-Plaisance.

Par ailleurs, conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, et des Personnes Publiques Associées définies à l'article L.132-7 et L.132-9 du Code de l'urbanisme.

Cette réunion d'examen conjoint, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique. Cette réunion a donné lieu à un procès-verbal inséré dans le dossier d'enquête publique.

Le nom des participants à la réunion d'examen conjoint figure au procès-verbal de cette réunion, annexé au dossier de MECDU présenté en pièce H.

3.2. LES AVIS REQUIS DANS LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

3.2.1. L'avis de l'Autorité Environnementale

Les articles L.122-1 et R.122-1 du Code de l'environnement imposent désormais l'intervention de « l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement » dans la conduite des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Cette autorité administrative de l'Etat exerce une fonction de garant, axée sur la bonne prise en compte des enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrages et les autorités décisionnelles.

Le dossier de MECDU comprenant les éléments de l'article R.104-18 du Code de l'urbanisme est soumis pour avis à l'Autorité Environnementale compétente. En vertu des articles R.104-21 et R.104-22 du Code de l'urbanisme, l'autorité compétente pour émettre un avis sur le dossier de MECDU est la Mission Régionale d'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD). Dans le cadre d'une procédure commune d'évaluation environnementale portant à la fois sur l'étude d'impact et sur le rapport d'incidence environnementale de la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme, l'autorité environnementale compétente est définie par l'article R.122-27 du Code de l'environnement. Pour l'application de la procédure commune, l'autorité environnementale unique est celle compétente pour le projet.

En application de l'article R.122-6 du Code de l'environnement, pour les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements sous la maîtrise d'ouvrage conjointe d'Île-de-France Mobilités et de RATP, « l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement » est la **formation d'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (Ae-CGEDD)**.

Conformément à l'article R.122-7 I du Code de l'environnement, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation (Déclaration d'utilité publique) doit transmettre pour avis de l'Ae-CGEDD le dossier d'enquête publique élaboré pour le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

Conformément à l'article R.122-7 II du Code de l'environnement, l'Ae-CGEDD se prononce dans les trois mois suivant la date de réception du dossier complet comprenant l'étude d'impact du projet. L'avis est réputé sans observations s'il n'a pas été émis dans ce délai.

L'avis est rendu public par voie électronique sur le site Internet de l'Ae-CGEDD ainsi que sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir. Cet avis figure également dans le présent dossier d'enquête publique, avec les compléments de réponses apportées par les maîtres d'ouvrage, conformément à l'article L.122-1 V du Code de l'environnement.



3.2.2. La contre-expertise et l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement

L'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) fait suite au décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.

Celle-ci stipule qu'un avis du SGPI associé d'une contre-expertise indépendante sont obligatoires avant tout engagement budgétaire pour les projets d'investissements dont le financement par l'Etat et ses établissements publics atteint au moins 100 millions d'euros et représente au moins 5 % du montant total du projet.

Art 1^{er}-II : « *L'Etat, ses établissements publics, les établissements publics de santé et les structures de coopération sanitaire participant seuls ou de concert au financement d'un projet d'investissement au sens du I sont soumis aux dispositions du présent décret, y compris lorsque le projet d'investissement est réalisé en tout ou partie par un tiers* ».

Art 3-I : « *Sans préjudice des autres obligations réglementaires, la réalisation d'une contre-expertise indépendante est obligatoire si le financement du projet par les personnes morales mentionnées au II de l'article 1er atteint au moins 100 000 000 euros hors taxe et représente au moins 5% du montant total hors taxe du projet d'investissement. [...]* ».

Art 3-II : « *Lorsque le projet d'investissement est soumis à enquête publique au sens des articles L.11-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L.123-1 et suivants du Code de l'environnement, le rapport de contre-expertise et l'avis du commissaire général à l'investissement sont versés au dossier d'enquête publique. [...]* ».

Art 3-IV : « *Le secrétaire général pour l'investissement fait réaliser le rapport de contre-expertise mentionné au I. En liaison avec le ministère, l'établissement ou la structure concernés, il fait appel à des experts ou à tout organisme de droit public ou privé. Le rapport de contre-expertise doit être élaboré dans un délai de un à quatre mois. Ce délai est fixé par le secrétaire général à l'investissement dès le début de chaque contre-expertise, en fonction du dossier. Le secrétaire général pour l'investissement rend un avis dans un délai d'un mois après réception du rapport de contre-expertise.*

Le dossier d'évaluation socio-économique préalable, le rapport de contre-expertise et l'avis correspondant sont transmis au Premier Ministre, au ministre concerné et, le cas échéant, au représentant des personnes morales autres que l'Etat mentionnées au II de l'article 1er. »

Art 3-VI : « *Le ministre ou le représentant des personnes morales autres que l'Etat mentionnées au II de l'article 1er informe le commissaire général à l'investissement, dans un délai d'un mois à compter de sa réception, des suites qu'il entend donner à cet avis.* »

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay remplit les deux conditions cumulatives (financement de l'Etat et de ses EPIC supérieur à 100 millions d'euros représentant au moins 5% du montant total du projet) rendant **obligatoire la réalisation d'une contre-expertise indépendante assortie d'un avis du SGPI sur l'évaluation socio-économique du projet.**

3.3. DEROULE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Conformément à l'article L.123-1 du Code de l'environnement, l'enquête publique est une procédure formelle qui a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions d'approbation, d'autorisation, ou d'exécution d'un projet.

La présente enquête publique a également pour objectif l'obtention de la déclaration d'utilité publique qui sera délivrée par le Préfet du Val-de-Marne.

3.3.1. Contenu du dossier d'enquête publique

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par le Code de l'environnement. Selon l'article R.123-7 du Code de l'environnement, « *le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises, et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme* ».

Selon les articles L.123-12 et R.123-8 du Code de l'environnement, le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Le dossier comprend au moins :

- « *Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique et, le cas échéant l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L.122-1 et à l'article L.122-7 du présent code ou à l'article L.104-6 du Code de l'urbanisme ;*
- *La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour les prendre ;*
- *Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet ;*
- *Le bilan de la concertation ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision ;*
- *La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le maître d'ouvrage a connaissance ».*

3.3.2. Pièces complémentaires

Selon l'article R.112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier doit être complété par les éléments suivants :

- « *Une notice explicative ;*
- *Le plan de situation ;*
- *Le plan général des travaux*
- *Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;*
- *L'appréciation sommaire des dépenses ».*



Le présent projet d'infrastructure de transport représente un coût estimatif supérieur à 83 millions d'euros hors taxes. Il s'inscrit donc dans le cadre des articles R.1511-1 à R.1511-10 du Code des transports. Les dispositions de ces articles soumettent également le projet à des obligations en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures, notamment la réalisation d'un **bilan économique et social prévisionnel**, annexé au dossier d'enquête publique (pièce G du présent dossier). En application du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, le dossier d'évaluation socio-économique du projet fait l'objet d'une **contre-expertise indépendante** et d'un **avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI)**, qui seront versés au présent dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique.

De plus, le dossier d'enquête doit comporter une **évaluation des incidences sur les sites Natura 2000**. Cette évaluation a pour but de vérifier la compatibilité d'une activité avec les objectifs de conservation du ou des sites du réseau Natura 2000. Les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'évaluation des incidences Natura 2000 sont accessibles dans le Code de l'environnement au travers des articles L.414-1 à L.414-7 et R.414-19 à R.414-26.

Les dispositions pour assurer la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme avec le projet font l'objet de **dossiers de mise en compatibilité** joints au dossier d'enquête publique (pièce H). En effet, conformément aux articles L.153-54 et suivants et R.153-14 du Code de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique ne peut être prononcée que si le projet est compatible avec ces documents d'urbanisme. Lorsqu'il y a incompatibilité entre l'un de ces documents existants et le projet, une procédure de mise en compatibilité est alors mise en place.

3.3.3. Organisation du dossier

Ainsi, la composition du dossier d'enquête retenue est :

- **Pièce 0** – Guide de lecture ;
- **Pièce A** – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives.
- **Pièce B** – Notice explicative.
- **Pièce C** – Plan de situation.
- **Pièce D** – Plan général des travaux.
- **Pièce E** – Etude d'impact.
- **Pièce F** – Appréciation sommaire des dépenses.
- **Pièce G** – Evaluation économique et sociale.
- **Pièce H** – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- **Pièce I** – Annexes.

3.3.4. Autorité compétente pour prendre la décision

La personne en charge de l'enquête doit être désignée en premier lieu.

L'article L.123-3 du Code de l'environnement indique que : « *l'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise* ».

L'article R.121-2 du Code de l'expropriation précise également que « *l'utilité publique est déclarée par l'autorité compétente de l'Etat. Un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories de travaux ou d'opérations qui ne peuvent, en raison de leur nature ou de leur importance, être déclarés d'utilité publique que par décret en Conseil d'Etat* :

- 4° *Les travaux de création ou de prolongement de lignes du réseau ferré national d'une longueur supérieure à 20 kilomètres* ».

En l'espèce, l'opération ne portant pas sur un projet de création de lignes sur le réseau ferré national de plus de 20 kilomètres, l'autorité compétente pour autoriser ou approuver la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay est l'Etat, par l'intermédiaire du Préfet du Département territorialement compétent.

L'opération concernant le territoire de plusieurs Départements (Paris, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne), la DUP est prononcée par les Préfets concernés par arrêté interpréfectoral.

3.3.5. Déroulement de l'enquête publique

Ce paragraphe décrit les modalités d'organisation de l'enquête publique à laquelle est soumise le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay.

+ Désignation et rôle de la Commission d'enquête

Conformément à l'article L.123-3 et suivants du Code de l'environnement, l'enquête publique est ouverte et organisée par le Préfet de Département, autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise (Déclaration d'utilité publique).

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, le Préfet de Département du Val-de-Marne, saisit le Président du Tribunal Administratif de son ressort en lui précisant l'objet de l'enquête, la période d'enquête proposée et en joignant à sa demande, le résumé non technique ou la note de présentation du dossier d'enquête. Dans les quinze jours, le Président du Tribunal Administratif désigne les membres, en nombre impair, de la Commission d'enquête.

Conformément à l'article L123-13 du Code de l'environnement, la Commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision.



+ Lancement de l'enquête

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, après concertation avec le Président de la Commission d'enquête, le Préfet de Département précise par arrêté les modalités d'organisation de l'enquête publique conformément à l'article R. 123-9 du Code de l'environnement. Cet arrêté précise notamment :

- L'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au Président de la Commission d'enquête ;
- L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auquel le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;
- Les lieux, jours et heures auxquels la Commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête.

S'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets soumis à enquête.

+ Périmètre de l'enquête

Le périmètre de l'enquête concerne les communes de Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance, sur lesquelles les travaux du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay se dérouleront.

+ Durée de l'enquête

Conformément aux articles L.123-9 et R123- 6 du Code de l'environnement, l'enquête se tiendra sur une période comprise entre 30 jours (minimum) et 2 mois (maximum). Elle pourra être prolongée pour une durée de 30 jours au plus, sur décision motivée de la Commission d'enquête.

+ Publicité de l'enquête

Les modalités de publicité de l'enquête publique sont définies conformément à l'article R123-11 du Code de l'environnement :

o Presse

L'avis d'ouverture de l'enquête publique sera publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans la presse régionale ou locale diffusée dans les départements concernés que sont Paris (75), la Seine-Saint-Denis (93) et le Val-de-Marne (94) (Article R.123-11 I du Code de l'environnement).

o Affichage

L'avis d'ouverture de l'enquête publique sera affiché 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée au minimum dans les Mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro, soit Paris, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance (Article R.123-11 III du Code de l'environnement).

L'avis sera également affiché dans les mêmes conditions de délai et de durée par le responsable du projet sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, sauf impossibilité matérielle justifiée (Article R.123-11 IV du Code de l'environnement).

N.B. : Ces affiches doivent être visibles et lisibles depuis la voie publique et être conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté.

o Internet

L'avis d'ouverture de l'enquête publique est également publié sur le site internet de la Préfecture, autorité compétente (Article R.123-11 II du Code de l'environnement).

Le dossier d'enquête publique est par ailleurs mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public (Article L123-12 du Code de l'environnement).

Il sera également publié sur la page sur le site internet du projet.

o Information aux communes

Conformément à l'article R. 123-12 du Code de l'environnement, un exemplaire du dossier soumis à enquête est adressé pour information, dès l'ouverture de l'enquête, aux Maires de chaque commune sur le territoire desquelles le projet est situé et dont la Mairie n'a pas été désignée comme lieu d'enquête.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.



+ Déroulement de l'enquête

Pendant l'enquête, les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être :

- Directement consignées sur les registres d'enquête ;
- Adressées par correspondance au siège de l'enquête, au Président de la Commission d'enquête ;
- Le cas échéant, adressées par des moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Conformément à l'article R.123-13 du Code de l'environnement : « *Les observations écrites et orales du public sont également reçues par un membre de la commission d'enquête aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés dans les conditions prévues aux articles R.123-9 et R.123-11* ».

Conformément à l'article L123-13 du Code de l'environnement, la Commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision.

Pendant l'enquête, le Président de la Commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- Entendre toute personne qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique ;
- Visiter les lieux concernés par le projet à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- Faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public. Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau est joint au dossier d'enquête et mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête ;
- Organiser une réunion d'information et d'échange avec le public, s'il estime que l'importance, la nature du projet ou les conditions de déroulement de l'enquête la rendent nécessaire. Il en informe les maîtres d'ouvrage et définit, en concertation avec eux, les modalités d'information préalable du public et du déroulement de cette réunion. La durée de l'enquête peut alors être prolongée de 15 jours sur décision motivée.

+ Clôture de l'enquête

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

L'article R.123-18 du Code de l'environnement précise qu'« *à l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition de la commission d'enquête et clos par lui. Dès réception du registre, le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles* ».

L'article R.123-19 du Code de l'environnement indique que « *La commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable de projet, plan ou programme en réponse aux observations du public.*

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

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

La Commission d'enquête doit rendre son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête.

Conformément à l'article R.123-20 du Code de l'environnement :

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

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

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

Le Préfet adresse, dès réception, copie du rapport et des conclusions aux maîtres d'ouvrage du projet. Une copie du rapport et des conclusions est également adressée à chaque Mairie des communes concernées où s'est déroulée l'enquête et à la Préfecture pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Lorsqu'elle a publié l'avis d'ouverture de l'enquête sur son site Internet, l'autorité compétente pour organiser l'enquête, soit le Préfet, publie le rapport et les conclusions de la Commission d'enquête sur ce même site et le tient à la disposition du public pendant 1 an (Article R.123-21 du Code de l'environnement).



+ Cas particuliers de la suspension d'enquête ou de l'enquête complémentaire

o La suspension d'enquête

Conformément aux articles L.123-14 et R.123-22 du Code de l'environnement, si, au cours de l'enquête publique, les maîtres d'ouvrage estiment nécessaire d'apporter au projet des modifications substantielles, l'autorité compétente peut, après avoir entendu le Président de la Commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de 6 mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, l'étude d'impact intégrant ces modifications est transmise à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, l'Ae-CGEDD, pour un nouvel avis. À l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins 30 jours.

L'enquête publique poursuivie à la suite d'une suspension autorisée est menée, si possible, par la même Commission d'enquête. Elle fait l'objet d'un nouvel arrêté d'organisation, d'une nouvelle publicité, et d'une nouvelle information des communes.

o L'enquête complémentaire

Au vu du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête, les maîtres d'ouvrage peuvent, s'ils estiment souhaitable d'apporter au projet des changements qui en modifient son économie générale, demander à l'autorité compétente d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement.

Le dossier d'enquête initial complété dans ses différents éléments avec notamment une note explicative des modifications substantielles apportés au projet par rapport à sa version initiale, et de l'étude d'impact associée, est alors transmis pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, l'Ae-CGEDD. L'enquête complémentaire sera menée sur une durée minimale de 15 jours sur les territoires concernés par la modification.

L'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête (telle que la Déclaration de Projet) est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

+ La déclaration de projet

Conformément à l'article L122-1 du Code de l'expropriation, Île-de-France Mobilités prendra à la demande du Préfet, et dans un délai qui ne peut excéder 6 mois à compter de la clôture de l'enquête, une délibération portant déclaration de projet.

Au terme de l'enquête publique et au vu des conclusions motivées de la Commission d'enquête, l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée (article L.126-1 du Code de l'environnement).

La déclaration de projet relève d'une délibération des maîtres d'ouvrage. Chaque maître d'ouvrage devra donc édicter sa déclaration de projet. Conformément à l'article L.126-1 du Code de l'environnement, la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête, et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé pour se prononcer, l'autorité compétente de l'Etat décide de la déclaration d'utilité publique.

Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne peut être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration d'utilité publique. Les vices qui affecteraient la légalité externe de cette déclaration sont sans incidence sur la légalité de la déclaration d'utilité publique.

La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

La déclaration de projet est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables. Elle précise également les modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

La déclaration de projet est une étape fondamentale, qui permet de formaliser l'appréciation de l'intérêt général d'un projet par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités, puis pour l'autorité compétente de l'Etat de décider de la déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du Code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de Projet prévue à l'article L.126-1 du Code de l'environnement (article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).



+ La déclaration d'utilité publique

Au terme de l'instruction et au vu des conclusions motivées de la Commission d'enquête, l'utilité publique du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay pourra être déclarée.

La déclaration d'utilité publique relève d'un arrêté interpréfectoral, dans les conditions prévues par les articles L.121-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique et après transmission par Île-de-France Mobilités de sa déclaration de projet. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Val-de-Marne ainsi qu'en Mairies des communes concernées par le projet.

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'environnement, l'arrêté prendra en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

Conformément à l'article R.122-14 du Code de l'environnement, l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique pour le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay mentionnera également :

- « 1° Les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ;
- 2° Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- 3° Les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues au 1° ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui font l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que l'autorité compétente pour autoriser détermine [...] ».

L'acte de déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif territorialement compétent, dans un délai de 2 mois à compter de sa publication, éventuellement assorti d'une requête en référé-suspension.

Le référé-suspension, régi par l'article L.521-1 du Code de justice administrative, permet à toute personne d'obtenir du Juge des référés la suspension d'un acte administratif (ou de certains de ses effets) lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer un doute sérieux quant à la légalité de la décision.

+ La Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme

Le présent projet n'est pas compatible avec les PLU des Villes de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance. Par conséquent, les PLU seront mis en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité est menée par le Préfet à l'issue de l'enquête publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête, ainsi que du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, est soumis pour avis par le Préfet à l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou au Conseil Municipal. Si ceux-ci ne se prononcent pas dans un délai de 2 mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable (article R.153-14 du Code de l'urbanisme).

Les dossiers de mise en compatibilité des PLU de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance sont joints au présent dossier d'enquête publique, pièce H.

La proposition de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du Commissaire enquêteur ou de la Commission d'enquête est approuvée par la déclaration d'utilité publique (article L.153-58 du Code de l'urbanisme).

La déclaration d'utilité publique emportera Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme des Villes de Paris, Vincennes et Neuilly-Plaisance.

+ Synthèse sur le déroulement de l'enquête publique

Le schéma ci-dessous résume les principales étapes de l'organisation d'une enquête publique :

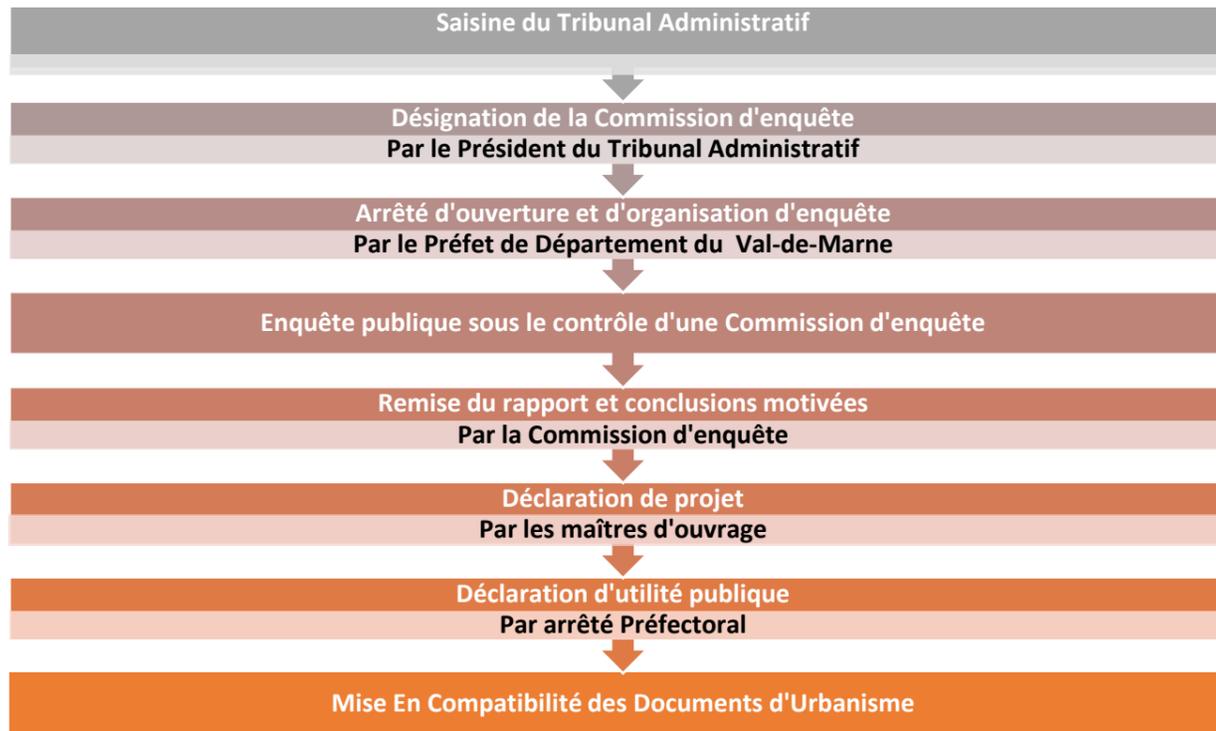


Figure 5 – Principales étapes de l'organisation d'une enquête publique (source : IDFM)



4. Autres procédures et autorisations nécessaires pour réaliser le projet



Pour la réalisation du projet, plusieurs autres autorisations et procédures pourraient être nécessaires, dont l'instruction se fera après la présente enquête publique. Il s'agit de :

- L'enquête parcellaire et de la procédure d'expropriation ;
- La procédure au titre de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques ;
- La procédure au titre de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- La procédure de dérogation exceptionnelle au régime de protection stricte des espèces protégées ;
- La procédure pour l'autorisation de défrichement ;
- La procédure d'autorisation unique ;
- La procédure d'archéologie préventive ;
- Les autorisations d'urbanisme ;
- Les autorisations pour travaux dans un site classé et dans les abords de Monuments Historiques ;
- La déclaration préalable pour coupes et abattages d'arbres d'alignement ;
- La production des dossiers bruit de chantier ;
- Des dossiers de sécurité ;
- Des autorisations temporaires d'occupation du domaine public.

Ces autorisations et procédures sont détaillées dans les paragraphes qui suivent.

4.1. LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

L'expropriation permet aux personnes publiques de demander à un particulier ou une personne morale de leur céder leur bien, pour l'incorporer au patrimoine de l'Etat, des Régions, des Départements ou des Communes et leurs établissements publics, dans un but d'intérêt général dans le cadre de la réalisation d'un ouvrage public.

L'utilité publique peut être déclarée dans tous les domaines dépendants de la puissance publique, qu'ils aient un caractère social, d'hygiène, scientifique, sportif, éducatif, artistique ou économique. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété, 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. De plus, l'opération doit être nécessaire c'est-à-dire qu'il n'existe pas d'autres possibilités rendant inutile l'expropriation.

Enfin, la prise de possession par l'expropriant doit toujours être subordonnée au versement préalable d'une indemnité qui, pour être juste, doit couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain, causé par l'expropriation.

La procédure d'expropriation se décompose en deux phases :

- La phase administrative, qui se décompose en deux étapes :
 - o Enquête parcellaire ;
 - o Arrêté de cessibilité.
- La phase judiciaire, qui se décompose en trois étapes :
 - o Transfert de propriété ;
 - o Fixation des indemnités ;
 - o Paiement des indemnités.

+ La phase administrative

L'enquête parcellaire a pour but de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique ou dont la déclaration d'utilité publique est demandée, et d'identifier exactement leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés.

Elle est ouverte par arrêté préfectoral, et doit être réalisée dans les mêmes conditions que l'enquête d'utilité publique (15 jours minimum, etc.).

Au vu des résultats de l'enquête, le Préfet peut déclarer cessibles les parcelles en prenant un arrêté de cessibilité. L'arrêté est publié au recueil départemental des actes administratifs et notifié aux propriétaires des biens par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans le cadre du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay, l'enquête parcellaire sera menée postérieurement à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

+ La phase judiciaire

Le transfert de propriété passe soit par des cessions amiables, soit par une ordonnance d'expropriation.

La phase judiciaire de l'expropriation, qui s'achèvera avec la prise de possession du terrain, a pour finalité de transférer la propriété du bien exproprié dans le patrimoine de l'autorité expropriante et d'indemniser le propriétaire exproprié.

La fixation des indemnités peut intervenir à tout moment, même dès le début de la procédure, à la condition que les biens à exproprier ainsi que les propriétaires soient bien identifiés. À défaut d'accord amiable dans le délai d'un mois à partir de la notification des offres, le Juge de l'expropriation peut être saisi, soit par l'expropriant, soit par l'exproprié.

Dans les 8 jours, le Juge fixe, par ordonnance, la date de la visite des lieux et de l'audition des parties. La visite des lieux doit être faite par le Juge dans les 2 mois à compter de son ordonnance. Ensuite, si à l'expiration d'un délai de 8 jours à compter du transport sur les lieux, l'expropriant et l'exproprié sont toujours en désaccord sur les conditions de l'indemnisation, le Juge prononce un jugement motivé.

Le paiement ou l'acceptation de l'offre d'un local de remplacement préalablement à la prise de possession domine le droit de l'expropriation. En effet, en accord avec les articles L.222-1 et L.231-1 du Code de l'expropriation, la prise de possession ne peut intervenir que si :

- L'ordonnance d'expropriation ou la cession amiable sont intervenues et l'ordonnance est notifiée ;
- Les indemnités sont payées ou consignées ;
- Un délai d'un mois s'est écoulé entre le paiement (ou la consignation) et la prise de possession.



4.2. LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES

+ L'autorisation environnementale unique

Dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et de la simplification des démarches administratives, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a décidé de simplifier les démarches administratives des porteurs de projets, tout en facilitant l'instruction des dossiers par les services de l'État. La simplification consiste à fusionner en une seule et même procédure plusieurs décisions qui peuvent se révéler nécessaires pour la réalisation du projet.

L'autorisation environnementale inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables et relevant des différents Codes :

- Code de l'environnement : Autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ou des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA), autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales ou des réserves naturelles de Corse, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, agrément pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés (OGM), agrément des installations de traitement des déchets ; déclaration IOTA ; enregistrement et déclaration ICPE.
- Code forestier : Autorisation de défrichement.
- Code de l'énergie : Autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité.
- Code des transports, Code de la défense et Code du patrimoine : Autorisation pour l'établissement d'éoliennes.

L'autorisation est demandée en une seule fois par le maître d'ouvrage. Il dispose d'un interlocuteur unique qui est :

- Le service de l'État chargé de la police de l'eau, pour les projets qui relèvent principalement du régime des installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA).
- Le service de l'État chargé de l'inspection des installations classées, pour les projets qui relèvent principalement du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).
- Le service de l'État désigné par l'autorité administrative compétente, dans les autres cas.

Dans le cadre du prolongement de la Ligne 1, le projet devra soumettre plusieurs autorisations qui seront regroupées dans le cadre de l'autorisation environnementale unique. A ce stade des études, ont été identifiées les autorisations suivantes, présentées ci-après :

- Autorisation IOTA au titre de la Loi sur l'Eau ;
- Autorisation spéciale au titre des sites classés ;
- Dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés ;
- Autorisation de défrichement.

À l'issue de cette procédure d'instruction unique, la décision d'autorisation sera délivrée par le Préfet de Département. Une enquête publique unique aura alors lieu sur la base d'une étude d'impact mise à jour. Cette enquête aboutira à l'obtention d'un arrêté d'autorisation unique, permettant de débiter les travaux concernés par ces procédures.

L'étude d'impact mise à jour sera jointe à tous les dossiers de procédures le nécessitant.

+ L'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques

L'implantation d'ouvrages souterrains (tunnel, stations, ouvrages annexes, etc.) est susceptible d'avoir un impact sur les nappes souterraines présentes. La Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'Eau et les Milieux Aquatiques vise à assurer la préservation de la qualité des milieux aquatiques ainsi que des fonctionnalités hydrogéologiques et hydrauliques, et à prévenir tout aléa lié à la gestion des eaux (rejets, eaux pluviales, expansion des crues).

Selon le niveau d'incidences, il peut s'agir d'une procédure simplifiée de déclaration ou bien d'une procédure plus longue d'autorisation, pour les projets susceptibles d'entraîner des incidences plus importantes.

A ce stade des études, il est, par précaution, considéré que le projet relèverait d'une procédure d'autorisation selon les dispositions prévues par les articles L.214-1 à L.214-11 et R.214-1 et suivants du Code de l'environnement. Le projet sera alors soumis à autorisation environnementale et une nouvelle enquête publique sera organisée et l'étude d'impact devra être mise à jour.

Cette enquête aboutira à l'obtention d'un arrêté d'autorisation permettant d'effectuer les travaux susceptibles de porter atteinte à la ressource aquatique et aux milieux inféodés. Cet arrêté comportera des prescriptions environnementales visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur ces enjeux.

Même si le projet n'était soumis qu'à déclaration, alors les maîtres d'ouvrage s'engagent à mettre à jour l'étude d'impact conformément à l'article L.122-1-1 chapitre III du Code de l'environnement.

+ La procédure de dérogation exceptionnelle au régime de protection stricte des espèces protégées (dit CNPN)

La destruction et la capture de spécimens d'espèces protégées de faune et flore, y compris la destruction ou la dégradation de leur habitat, est prohibée (article L.411-1 du Code de l'environnement).

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées (article L.411-2 4 du Code de l'environnement) pour des raisons impérieuses d'intérêt public majeur, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Ces dérogations relèvent d'une décision préfectorale, sauf pour certaines espèces protégées menacées d'extinction (listées par arrêté ministériel) pour lesquelles une décision ministérielle de dérogation au principe de protection est nécessaire.

Par conséquent, la destruction d'habitats, le dérangement des espèces ou le risque de destruction d'individus pour les espèces protégées fera l'objet d'une demande de dérogation au titre de la réglementation relative à la protection de la nature.



Des inventaires successifs faune/flore – réalisés en 2017 et actualisés en 2020 – ont été réalisés et ont révélé la présence d'espèces protégées susceptibles de faire l'objet d'une demande de dérogation à la protection des espèces protégées.

Les inventaires ont porté sur quatre secteurs présentant de la végétation :

- Secteur de l'arrière-gare de Château de Vincennes, situé dans le Bois de Vincennes (Paris).
- Site d'implantation de la station Grands Pêcheurs (Montreuil).
- Site d'implantation de la station Val de Fontenay (Fontenay-sous-Bois).
- Site d'implantation du centre de dépannage des trains (Neuilly-Plaisance).

Les espèces protégées identifiées sur les secteurs d'études sont les suivantes :

- Pour les mammifères : L'écureuil roux (sur le site de Bois de Vincennes).
- Pour les chiroptères : La pipistrelle commune (sur les quatre sites) et la pipistrelle de Kuhl (sur trois sites sauf le site de Neuilly-Plaisance).
- Pour les oiseaux : Les cortèges des milieux boisés et notamment le gobemouche gris et le verdier d'Europe (sur le site du Bois de Vincennes).

Par conséquent, la destruction d'habitat, le dérangement des espèces ou le risque de destruction d'individus pour les espèces protégées fera l'objet d'une demande de dérogation au titre de la réglementation relative à la protection de la nature.

Cette procédure de dérogation exceptionnelle au régime de protection stricte des espèces protégées (dit CNPN) sera intégrée à la procédure d'autorisation environnementale unique, si elle a bien lieu. Une enquête publique unique sera organisée sur la base de l'étude d'impact mise à jour. Cette enquête aboutira à l'obtention d'un arrêté d'autorisation unique, permettant de débiter les travaux concernés par ces procédures.

+ L'autorisation de défrichement

Selon le Code forestier, article L. 341-3 « *Nul ne peut user du droit de défricher ses bois sans avoir préalablement obtenu une autorisation de défrichement délivrée par le préfet [...]* »

Le projet de prolongement de la Ligne 1 traverse le Bois de Vincennes et nécessite des déboisements pour la réalisation de l'arrière-gare de Château de Vincennes et d'ouvrages annexes.

Au regard du Code forestier, un défrichement est défini comme tel (Art L341-1) : « *Est un défrichement toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Est également un défrichement toute opération volontaire entraînant indirectement et à terme les mêmes conséquences, sauf si elle est entreprise en application d'une servitude d'utilité publique. La destruction accidentelle ou volontaire du boisement ne fait pas disparaître la destination forestière du terrain, qui reste soumis aux dispositions du présent titre* ».

L'article L. 341-6 du Code forestier associe l'autorisation de défrichement au respect d'une ou plusieurs conditions (boisement/reboisement, travaux d'amélioration sylvicoles ou indemnité financière versé au Fonds stratégique de la forêt et du bois). Les modalités de compensation de défrichement sont définies par l'arrêté de compensation défrichement du 10 août 2015.

Par conséquent, une demande d'autorisation de défrichement sera déposée auprès des services instructeurs de l'Etat, qui précisera les modalités de compensation.

De façon à anticiper la procédure, Île-de-France Mobilités a consulté le 17 septembre 2020, la Direction Régionale et interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et des Forêts d'Île-de-France (DRIAAF) afin qu'elle examine le périmètre de l'autorisation de défrichement.

Par courrier en date du 23 octobre 2020, le Service Régional de la Forêt et du Bois, de la Biomasse et des Territoires a confirmé la nécessité d'une autorisation de défrichement sur toutes les emprises concernées et un coefficient de 3 pour les modalités de compensation sera appliqué compte tenu de la localisation du projet dans l'agglomération centrale.

Cette autorisation de défrichement sera intégrée dans l'autorisation environnementale unique, si elle a bien lieu. Une enquête publique unique sera organisée sur la base de l'étude d'impact mise à jour. Cette enquête aboutira à l'obtention d'un arrêté d'autorisation unique, permettant de débiter les travaux concernés par ces procédures.

+ La procédure au titre de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Certaines installations du projet (centre de dépannage des trains notamment) et certaines installations de chantier (criblage de déblais, plateformes de traitement, etc.) pourraient être soumises à une procédure de déclaration, d'enregistrement ou de demande d'autorisation d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre des articles L.511-1 et suivants du Code de l'environnement. Suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut engendrer leur exploitation, ces installations sont soumises :

- Au régime d'autorisation : L'autorisation est accordée par le Préfet de Département après enquête publique spécifique réalisée dans les conditions prévues par le Code de l'environnement et avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST). Des prescriptions nécessaires à la protection de l'environnement accompagnent l'arrêté Préfectoral d'autorisation.
- Au régime d'enregistrement : Il s'agit d'une procédure d'autorisation simplifiée. Elle est effectuée par le Préfet après consultation du public et du CODERST.
- Au régime de déclaration : Le dossier de déclaration est déposé en Préfecture. Le Préfet donne un récépissé de la déclaration et communique au déclarant une copie des prescriptions générales applicables à l'installation.

L'identification du régime applicable au titre de la législation ICPE pour le présent projet sera réalisée ultérieurement en phase d'études de conception détaillées, lorsque les caractéristiques du projet seront plus précises.

Si les études ultérieures aboutissent à la nécessité d'un régime d'autorisation au titre de la législation ICPE, le projet sera soumis à autorisation environnementale unique et une nouvelle enquête publique sera organisée et l'étude d'impact devra être mise à jour.



+ L'autorisation spéciale pour travaux dans un site classé

Le projet de prolongement de la Ligne 1 traverse le périmètre du site classé du Bois de Vincennes.

« *Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect, sauf autorisation spéciale* » (Article L341-10 du Code de l'environnement).

Tous les travaux susceptibles de modifier l'aspect ou l'état d'un site classé sont soumis à autorisation spéciale, à l'exception des travaux d'entretien normal des constructions et d'exploitation courante des fonds ruraux.

Le Ministre délivre l'autorisation spéciale après avis de la Commission Départementale des Sites, Perspectives et Paysages et au vu des avis formulés par l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT). Pour les dossiers les plus sensibles, le Ministre peut, s'il le juge utile, consulter la Commission Supérieure des Sites.

Cette autorisation spéciale de travaux sera intégrée dans l'autorisation environnementale unique, si elle a bien lieu. Une enquête publique unique sera organisée sur la base de l'étude d'impact mise à jour. Cette enquête aboutira à l'obtention d'un arrêté d'autorisation unique, permettant de débiter les travaux concernés par ces procédures.

+ L'autorisation pour travaux dans les abords de Monuments Historiques

Le projet passe à proximité d'un Monument Historique classé (Château de Vincennes), et impacte le périmètre de protection de 500 mètres autour de ce monument.

La protection au titre des abords a le caractère de servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols dans un but de protection, de conservation et de mise en valeur du patrimoine culturel.

Les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non-bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable au titre du Code du patrimoine.

Toutefois, si les travaux envisagés sont également soumis à autorisation d'urbanisme, celle-ci tient lieu d'autorisation préalable au titre de la protection des abords si l'Architecte des Bâtiments de France a donné son accord (art. L.631-32 et L.632-2 du Code du patrimoine).

En l'espèce, pour le présent projet, des autorisations d'urbanisme sont requises. L'accord de l'ABF sera donc sollicité dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme. Cette procédure sera réalisée postérieurement à la présente enquête publique.

+ L'archéologie préventive

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

Les conditions de réalisation de ces mesures, prescrites par le Préfet de Région, sont fixées aux articles L.521-1 et suivants du Code du patrimoine et leurs décrets d'application, entre autres le décret n°2004-490 du 03 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière

d'archéologie préventive et modifié par le décret n°2011-574 du 24 mai 2011 relatif à la partie réglementaire du Code du patrimoine.

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

De façon à identifier les enjeux archéologiques du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay, Île-de-France Mobilités a consulté le 4 mai 2020, la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) afin qu'elle examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques.

Par courrier en date du 15 juin 2020, le Service Régional de l'Archéologie (SRA) a confirmé l'existence de sites archéologiques sur les communes concernées par le projet. Les aménagements devront donc être précédés de diagnostics archéologiques sur la totalité des emprises concernées par le projet.

À l'issue des diagnostics (reconnaisances effectuées sur l'ensemble du linéaire), des fouilles pourront être prescrites le cas échéant sur des sites identifiés comme sensibles.

Par ailleurs, les maîtres d'ouvrage restent tenus d'informer la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) / Service Régional de l'Archéologie (SRA), de toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée au cours des travaux, conformément aux dispositions de l'article L.531-14 du Code du patrimoine.

+ Les autorisations d'urbanisme

Conformément aux articles L.421.1 du Code de l'urbanisme et L.111-1 à 3 du Code de la construction et de l'habitation, la réalisation de certains équipements liés au projet (telle que le centre de dépannage des trains et les nouvelles stations) est assujettie à la délivrance d'un permis de démolir, d'un permis de construire ou tout autre permis, instruit dans les conditions fixées dans les articles R.421-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

En particulier, l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et/ou l'Inspecteur des Sites sont amenés à émettre un avis sur les demandes de Permis de Construire relatives au projet, dès lors que les espaces concernés sont situés en espaces protégés (notamment secteur sauvegardé, site inscrit ou classé en application des articles L.341-1 et L.341-2 du Code de l'environnement, périmètre de protection des immeubles classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques en application du Code du patrimoine et Site Patrimonial Remarquable).

+ La déclaration préalable pour coupes et abattages d'arbres d'alignement

Le projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay s'insère sur les espaces de la voirie urbaine et sur les espaces publics. Son insertion impliquera la coupe et l'abattage d'arbres d'alignement notamment aux abords de la station Grands Pêcheurs à Montreuil et dans le Bois de Vincennes.

La loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a inscrit le principe de l'interdiction d'abattage des arbres d'alignement bordant les voies de



communication (sauf pour des raisons sanitaires ou sécuritaires). Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction. Elles impliquent des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

Dans ce contexte, le projet appliquera les dispositions de l'article L.421-4 du Code de l'urbanisme qui prévoit la réalisation d'une déclaration préalable avant la réalisation de travaux d'abattages d'arbres dans les bois, forêts ou parcs situés sur le territoire de communes où l'établissement d'un Plan Local d'Urbanisme a été prescrit ainsi que dans tout espace boisé identifié en application des articles L.113-1, L.151-19 ou L.151-23.

Cette déclaration préalable sera fournie aux Villes concernées. Cette procédure sera réalisée postérieurement à la présente enquête publique.

+ Le dossier bruit de chantier

Conformément à l'article R. 571-50 du Code de l'environnement, un dossier de « bruit de chantier » sera établi par le maître d'ouvrage au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux Préfets des Départements et aux Maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier.

Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Les maîtres d'ouvrage informeront le public de ces éléments par tous les moyens appropriés.

Au vu de ces éléments, le Préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé pris après avis des Maires des communes concernées et des maîtres d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

+ Les dossiers de sécurité

Conformément au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les dossiers de sécurité doivent être élaborés et soumis au Préfet de la Région Île-de-France pour obtenir son avis ou son approbation. Ils comprennent :

- Le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) : Il présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet, fait la liste des accidents et des dangers pouvant l'affecter et identifie les principaux enjeux en matière de sécurité.
- Le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) : Il doit démontrer que les dispositions techniques du projet prennent en compte les risques d'accidents et les dangers, et permettent d'atteindre les objectifs de sécurité tout au long de la durée de vie du système. Le DPS sera élaboré sur la base des études d'avant-projet qui seront réalisées par la RATP. L'approbation du DPS par le Préfet de la Région Île-de-France est un prérequis au démarrage des travaux.
- Le Dossier de Sécurité (DS) : Il permet d'aboutir à une autorisation d'exploitation, dès son approbation par le Préfet de la Région Île-de-France.

+ Les autorisations temporaires d'occupation du domaine public

Pour effectuer des travaux sur la voie publique ou occuper temporairement le domaine public, il est nécessaire d'obtenir une autorisation auprès du gestionnaire de la voirie. En fonction du type d'occupation de la voirie (dépôt de matériaux nécessaires à un chantier, installation de clôtures ou de palissades de chantier scellées dans le sol, restrictions de circulation), une autorisation spécifique sera requise (permis de stationnement, permission de voirie, arrêté de circulation).

En l'occurrence, les travaux du projet de prolongement de la Ligne 1 du métro à Val de Fontenay nécessiteront d'interrompre ou de modifier temporairement la circulation et nécessiter ainsi un arrêté de circulation (articles L.2213-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales ainsi que les articles L.113-2 et L.115-1 du Code de la voirie routière). La demande est faite via un formulaire CERFA.

Pour les voies classées à grande circulation empruntées par le projet, la demande d'occupation du domaine public relève du Préfet de Département.

L'instruction de la demande d'arrêté de circulation sera réalisée sous un délai de 2 mois maximum à compter de la réception de la demande. L'absence de réponse dans ce délai vaut rejet de la demande.

Cette procédure sera réalisée ultérieurement si le projet y est soumis.



4.3. APRES LA MISE EN SERVICE DE L'OPERATION

Au plus tard 5 ans après la mise en service, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi et rendu public, conformément à l'article L.1511-6 du Code des transports.

L'objectif d'un bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier de déclaration d'utilité publique, document ayant fait l'objet d'une communication au public, et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure, ainsi que de vérifier le respect des engagements de l'Etat.

Cette confrontation est un retour d'expérience utile qui permet d'améliorer les méthodologies d'évaluation existantes, d'éclairer les choix ultérieurs, et qui sera valorisée dans le cadre des futurs débats publics. Elle contribue également à crédibiliser l'action publique en rendant compte de l'utilisation des fonds publics.

Ce bilan est susceptible d'entraîner des aménagements complémentaires s'il est fait constat qu'un objectif n'est pas atteint.



PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

5. Principaux textes régissant l'enquête

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

Il s'agit d'une liste non-exhaustive des principaux textes en vigueur pour chacune des thématiques concernées.

5.1. LES TEXTES RELATIFS A LA CONCERTATION ET A LA PARTICIPATION DU PUBLIC

- La directive n°2003-35/CE du 26 mai 2003 relative à la participation du public à l'élaboration de certains plans et programmes.
- La directive n°2003/4/CE du Parlement Européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil.
- Chapitre I relatif à la participation du public aux projets ayant une incidence sur l'environnement et chapitre II relatif à l'évaluation environnementale, du titre II relatif à l'information et la participation des citoyens, du Code de l'environnement.
-

5.2. LES TEXTES RELATIFS A LA DECLARATION DE PROJET

- L'article L.126-1 du Code de l'environnement.
- Les articles R.126-1 à R.126-4 du Code de l'environnement.
- L'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

5.3. LES TEXTES RELATIFS A L'ENQUETE PUBLIQUE

- Chapitre III relatif à la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement du titre II relatif à l'information et la participation des citoyens du Code de l'environnement.
- Les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 du Code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme.
- Les articles L.1511-2 à L.1511-4 et R.1511-1 et suivants du Code des transports, s'agissant d'une opération constituant un grand projet d'infrastructure de transport soumis à évaluation économique et sociale.
- Les articles L.110-1 et suivants et R.111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif à l'Enquête publique préalable à la DUP.
- L'article R. 2123-18 du Code général de la propriété des personnes publiques.

5.4. LES TEXTES RELATIFS A L'ETUDE D'IMPACT

- La directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.
- La directive n° 2003/4/CE du Parlement Européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil.
- L'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement.
- Les articles R.122-1 à R.122-14 du Code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.
- Chapitre II relatif à l'évaluation environnementale du titre II (relatif à l'information et à la participation des citoyens) du Code de l'environnement.
- La circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité Environnementale.
- L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale si le projet est soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau.

5.5. LES TEXTES RELATIFS A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Les articles L.153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.
- L'article L151-13 du Code de l'Urbanisme.
- Les articles R.153-14 du Code de l'urbanisme.
- Les articles L.104-1 à L.104-5 du Code de l'urbanisme relatif à la procédure d'évaluation environnementale.
- Chapitre 4 relatif à l'évaluation environnementale du titre préliminaire du livre 1er du Code de l'urbanisme, et notamment les articles R. 104-18 et R.104-18.

**1**

PROLONGEMENT

Château de Vincennes > Val de Fontenay

5.6. LES TEXTES RELATIFS A L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

- L'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports.
- Le décret n°2014-530 du 22 mai 2014 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du Code des transports.
- Le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.
- Les articles L.1511-2 à L.1511-4 du Code des transports.
- L'article L.1511-6 du Code des transports (bilan socio-économique).
- Les articles R.1511-1 et suivants du Code des transports relatifs aux grands projets d'infrastructures de transport.

5.7. LES TEXTES RELATIFS AUX AUTORISATIONS D'URBANISME

- Les articles L.421-1 à 9 et R.421-1 à 29 du Code de l'urbanisme relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et de la déclaration préalable.
- Les articles L.425-1 à 15 et R.425-1 à 31 du Code de l'urbanisme relatifs aux opérations soumises à un régime d'autorisation prévu par une autre législation.
- Les articles L.423-1 et R.423-1 à 74 du Code de l'urbanisme relatifs au dépôt et à l'instruction des demandes de permis et des déclarations.

5.8. LES TEXTES RELATIFS A L'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE

- La convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel.
- La convention Européenne de Malte pour la protection du patrimoine archéologique du 16 janvier 1992.
- La convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe du 3 octobre 1985.
- La loi n°2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.
- Le décret n° 2017-925 du 9 mai 2017 relatif aux procédures administratives en matière d'archéologie préventive et aux régimes de propriété des biens archéologiques.
- Les articles L.521-1 à L.524-16 du Code du patrimoine relatifs à l'archéologie préventive.
- Les articles R.522-1 à R.524-33 du Code du patrimoine relatifs à l'archéologie préventive.
- Les articles L.531-1 à L.532-14 du Code du patrimoine relatifs aux fouilles.
- Les articles R.531-1 à R.532-19 du Code du patrimoine relatifs aux fouilles.
- La circulaire n°2004/025 du 24 novembre 2004 relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports.

5.9. LES TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET AU PATRIMOINE NATUREL ET CULTUREL

+ Textes relatifs aux eaux et milieux aquatiques

- La directive 2014/80/UE du 20 juin 2014 modifiant l'annexe II de la directive 2006/118/CE du Parlement Européen et du Conseil sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration.
- La directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 (DCE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.
- La directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration, modifiée par la directive n° 2014/80/UE du 20/06/14.
- La directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau.
- La directive Inondations 2007/60/CE.
- La directive 2013/39/UE du 12 août 2013 modifiant les directives 2000/60/CE et 2008/105/CE en ce qui concerne les substances prioritaires pour la politique dans le domaine de l'eau.
- La loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.
- La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.
- L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale.

**1****PROLONGEMENT****Château de Vincennes > Val de Fontenay**

- Le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale.
 - Le décret n°2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale.
 - L'arrêté du 30 septembre 2014 fixant les prescriptions techniques générales applicables aux IOTA soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du Code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement.
 - Les articles L.214-1 à L.214-11 du Code de l'environnement.
 - Les articles R.214-1 à R.214-56 du Code de l'environnement définissent la nomenclature et les dispositions applicables aux « installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) » soumis à autorisation ou déclaration ainsi que les articles R.216-1 à R.216-17 relatifs aux sanctions administratives et pénales.
 - La circulaire du 23 octobre 2006 relative à la mise en œuvre de la réforme de la nomenclature et des procédures au titre de la Police de l'eau.
- + Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore**
- La convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe.
 - La directive 2009/147/CE du Parlement Européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages.
 - La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.
 - La loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.
 - L'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale.
 - Le décret n°2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale.
 - Le décret n°2017-82 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale.
 - Le décret n°2017-342 du 17 mars 2017 relatif au Conseil national de la protection de la nature.
 - Le décret n°2017-339 du 15 mars 2017 relatif au Comité national de la biodiversité.
 - Le décret n°2017-176 du 13 février 2017 relatif aux zones prioritaires pour la biodiversité.
 - Le décret n°2016-1619 relatif aux modalités de contribution obligatoire à l'inventaire du patrimoine naturel et modifiant le code de l'environnement.
 - Le décret n°2015-1201 du 29 septembre 2015 relatif aux dérogations aux mesures de protection de la faune et de la flore et aux conseils scientifiques régionaux du patrimoine naturel.
 - L'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L.411-2 du Code de l'environnement (modifié par arrêtés du 12 janvier 2016 et du 6 février 2017).
 - L'arrêté du 18 décembre 2014 fixant les conditions et limites dans lesquelles des dérogations à l'interdiction de capture de spécimens d'espèces animales protégées peuvent être accordées par les Préfets pour certaines opérations pour lesquelles la capture est suivie d'un relâcher immédiat sur place.
- + Textes relatifs à la protection des espaces naturels et aux corridors écologiques**
- Le décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.
 - Les articles L.411-1 et suivants du Code de l'environnement.
 - Les articles R.411-1 et suivants du Code de l'environnement.
 - Les articles L.371-1 et suivants et R.371-1 et suivants du Code de l'environnement.
- + Textes relatifs au défrichement**
- Code forestier et notamment les articles L.214-13 et s. et L. 341-1 et s. et R.214-30 et s. et R.341-1 et s.
- + Textes relatifs à la prévention des risques naturels**
- La directive du 23 octobre 2007 (2007/60/CE) relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.
 - Les articles L.561-1 à L.566-13 du Code de l'environnement.
 - Les articles R.561-1 à R.566-18 du Code de l'environnement.
- + Textes relatifs aux sites Natura 2000**
- La directive 2009/147/CE du Parlement Européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages.
 - La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.
 - Les articles L.414-1 à L.414-7 et articles R.414-1 à R.414-29 du Code de l'environnement, relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages.
 - La circulaire du 26 décembre 2011 relative au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000.
 - La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000.
 - La circulaire du 27 avril 2012 relative à la gestion contractuelle des sites Natura 2000 majoritairement terrestres en application des articles R.414-8 à 18 du Code de l'environnement.

**+ Textes relatifs aux Espaces Boisés Classés**

- Les articles L.113-1 à L.113-7 du Code de l'urbanisme.
- Les articles R.113-1 à R.113-14 du Code de l'urbanisme.

+ Textes relatifs à la protection contre le bruit

- La directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.
- L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures.
- L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
- L'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
- Le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le Code de l'urbanisme.
- Les articles L.571-9 à L.571-10-1 du Code de l'environnement relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres.
- Les articles R.571-44 à R.571-52-1 du Code de l'environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres.
- L'instruction ministérielle du 28 février 2002 relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes.
- La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

+ Textes relatifs à la protection de l'air

- La constitutionnalisation par la charte de l'environnement du principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.
- La directive 2008/50/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.
- Le règlement 2037/2000 du 29 juin 2000 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.
- La loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE, codifiée aux articles L.220-1 et suivants du Code de l'environnement.
- Les articles R.221-1 et suivants du Code de l'environnement.
- La circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.

+ Textes relatifs aux sites inscrits et classés

- La convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel.
- Les articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'environnement.
- Les articles R.341-1 à R.341-31 du Code de l'environnement.

+ Textes relatifs aux paysages

- La loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.
- Les articles L.350-1 A à L.350-3 du Code de l'environnement.
- Les articles R.350-1 à R.350-15 du Code de l'environnement.

+ Textes relatifs à la protection du patrimoine

- La convention du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel.
- La loi n°2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.
- Le décret n° 2017-456 du 29 mars 2017 relatif au patrimoine mondial, aux Monuments Historiques et aux sites patrimoniaux remarquables.
- Les articles L.611-1 et suivants et R.621 et suivants du Code du patrimoine relatifs aux Monuments Historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale.
- Les articles L.621-30 à L.621-32 du code du patrimoine relatifs aux abords de Monuments Historiques.
- Les articles R.621-96 à R.621-96-17 du code du patrimoine relatifs aux régimes des travaux en abords de Monuments Historiques.
- Les articles L.630-1 à L.632-3 relatifs aux sites patrimoniaux remarquables.
- Les articles R.631-1 à D.632-1 du Code du patrimoine relatifs aux sites patrimoniaux remarquables.