DOSSIER DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

OPERATION D'AMENAGEMENT « VAL DE FONTENAY - ALOUETTES »

VILLE DE FONTENAY-SOUS-BOIS

Pièce n°2 :

Notice explicative

Préambule

Le site « Val-de-Fontenay – Alouettes » tient une place stratégique dans le développement du Grand Paris : c'est le premier pôle tertiaire de l'est francilien, il bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun (RER A et E) qui sera par ailleurs renforcée dans les quinze prochaines années (Tramway T1, Métro M15 et M1).

Le site pâtit néanmoins d'un certain nombre de nuisances et de dysfonctionnements urbains. L'absence de mixité fonctionnelle et sociale de ce pôle tertiaire et commercial des années 70 est prégnant. L'aménagement au coup par coup n'a laissé que peu de place aux espaces publics, ces derniers ne sont pas adaptés aux déplacements piétons et sont très peu végétalisés.

En 2015, la Ville de Fontenay-sous-Bois, lors de l'élaboration du PLU, a envisagé la réalisation d'une opération d'aménagement sur le site « Val-de-Fontenay – Alouettes ». Les orientations d'aménagement et de programmation posent les premiers principes d'aménagement du pôle VDFA.

En octobre 2017, la ville approuve le traité de concession d'aménagement sur un périmètre de 75 ha environ et désigne MAB SPL comme concessionnaire avec les principaux objectifs suivants :

- Le désenclavement du quartier des alouettes en créant de nouveaux cheminements en lien avec la gare notamment ;
- Le développement d'opérations mixtes ménageant un équilibre entre surfaces de bureaux, logements, commerces et services, activités et équipements ;
- Le développement économique du site via les projets d'envergure qui renforcent le profil économique tertiaire et favorisent l'attractivité du secteur tout en maintenant la diversité du tissu économique ;
- La prise en compte des enjeux environnementaux grâce à une charte de développement durable à élaborer en cohérence avec les démarches déjà à l'œuvre (agenda 21) détaillant les grandes thématiques du développement durable et de l'écologie urbaine ;
- L'aménagement et la requalification des espaces publics afin de pacifier les flux et pour une mixité des usages dans lesquels les circulations douces prendront toute leur place.

Depuis le 1er janvier 2018, la compétence Aménagement a été transférée à l'Etablissement Public Territorial Paris Est Marne&Bois (EPT), qui dès lors, est devenu le concédant du traité.

En décembre 2020, l'EPT et MAB SPL ont signé un avenant au traité de concession, les deux principales modifications sont l'élargissement du périmètre de la concession d'environ 5 hectares et la modification de la programmation.

Dans ce cadre, MAB SPL et l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) ont acquis plusieurs biens. Si toutes les parcelles n'ont pas vocation à être achetées par MAB SPL, la maitrise foncière est indispensable à la formation d'un tènement foncier nécessaire à l'émergence d'un projet urbain cohérent et intégré. Or, la pression foncière empêche l'entrée en phase opérationnelle du projet, la Ville de Fontenay-sous-Bois et l'EPT ne disposent pas d'autre choix que de recourir, via le concessionnaire, MAB SPL, à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

La phase administrative de la procédure d'expropriation suppose que le projet d'aménagement du site Val-de-Fontenay – Alouettes soit Déclaré d'Utilité Publique (DUP) et que les parcelles à acquérir soient déclarées cessibles par arrêtés préfectoraux.

SOMMAIRE

PREAMBULE **2**

1. CONTEXTE DE L'OPERATION **5**

1.1 PRESENTATION DU SITE VAL-DE-FONTENAY - ALOUETTES 5
1.2 CONTEXTE INSTITUTIONNEL 15
1.3 CONTEXTE REGLEMENTAIRE 18

2 PRESENTATION DE L'OPERATION VAL-DE-FONTENAY ALOUETTES (VDFA) **20**

2.1 DESCRIPTION DE L'ETAT DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT 20
2.1.1 Le site VDFA *20*
2.1.2 L'état initial de l'environnement *29*
2.2 OBJECTIFS D'AMENAGEMENT INSCRITS DANS LA CONCESSION. 34
2.3 CONTENU DU PROGRAMME 35
2.4 PHASAGE 40
2.5 LES RAISONS AYANT CONDUIT AU CHOIX DU SITE 43
2.6 CREATION DE ZONES D'AMENAGEMENTS CONCERTEES 47
2.6.1 Opportunité d'une ZAC Auchan - Gare *48*
2.6.2 Réflexions sur la création d'une ZAC « Marais Pointe-Joncs-Marins » et d'une ZAC « Péripole » ... *50*
2.7 UN PROJET NECESSITANT LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU SUR QUELQUES POINTS 50

3 JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION **52**

3.1 UN PROJET D'INTERET GENERAL 52
3.1.1 Une programmation équilibrée au service de la mixité fonctionnelle *53*
3.1.2 Les équipements publics *54*
3.1.3 La transition environnementale *54*
3.2 BILAN AVANTAGES / INCONVENIENTS DE L'OPERATION 57
3.2.1 Les effets temporaires liés au chantier et les mesures ERC *57*
3.2.2 Les effets permanents du projet et les mesures ERC *60*
3.2.3 Conclusion : le bilan avantage /inconvénient en faveur du projet *64*
3.3 MAITRISE FONCIERE 65
3.3.1 Les biens exclus de la DUP *65*
3.3.2 Les biens déjà acquis par MAB SPL *67*
3.3.3 Les biens restant à acquérir à l'amiable : *68*
3.3.4 Les propriétés foncières restant à acquérir *70*
3.4 LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN FAISANT L'OBJET D'UNE DUP 75
3.4.1 Le prolongement du tramway T1 ..... *77*
3.4.2 La ligne 15 – Est *79*
3.4.3 Réaménagements du pôle d'échange Val de Fontenay *83*
3.4.4 Prolongement du M1 Val de Fontenay *85*
3.4.5 Bus Bord de Marne *87*
3.5 RECOURS A L'ORGANISATION D'UNE ENQUETE PARCELLAIRE 90

Conformément à l'article R. 112-6 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la présente notice explicative présente l'objet de l'opération, ses caractéristiques les plus importantes, et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, le projet soumis à l'enquête a été retenu et satisfait concrètement à un besoin d'intérêt public.

1. Contexte de l'opération

1.1 Présentation du site Val-de-Fontenay - Alouettes

Le site

Fontenay-sous-Bois se situe au nord du département du Val-de-Marne, en Région Ile-de France et comptait au 1er janvier 2017, 52 939 habitants. La ville connaît à partir des années 1960 une croissance importante de sa population, avec la construction de la zone à urbaniser en priorité dans la Plaine, sur la crête de la commune et son versant Nord-Est.

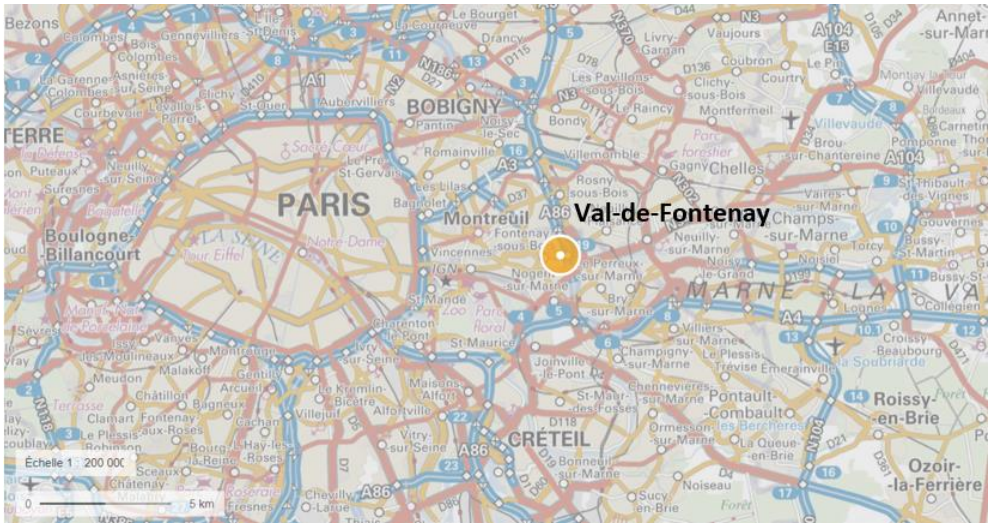


Figure 1: Localisation de Val -de Fontenay dans l'est Francilien (source : géoportail)

Le site de Val de Fontenay-Alouettes se situe au nord-ouest de Fontenay-sous-Bois, au carrefour des communes de Montreuil et Rosny-sous-Bois au nord, de Neuilly-Plaisance à l'Est, du Perreux-sur-Marne au sud-Est et de Nogent-sur-Marne au sud.

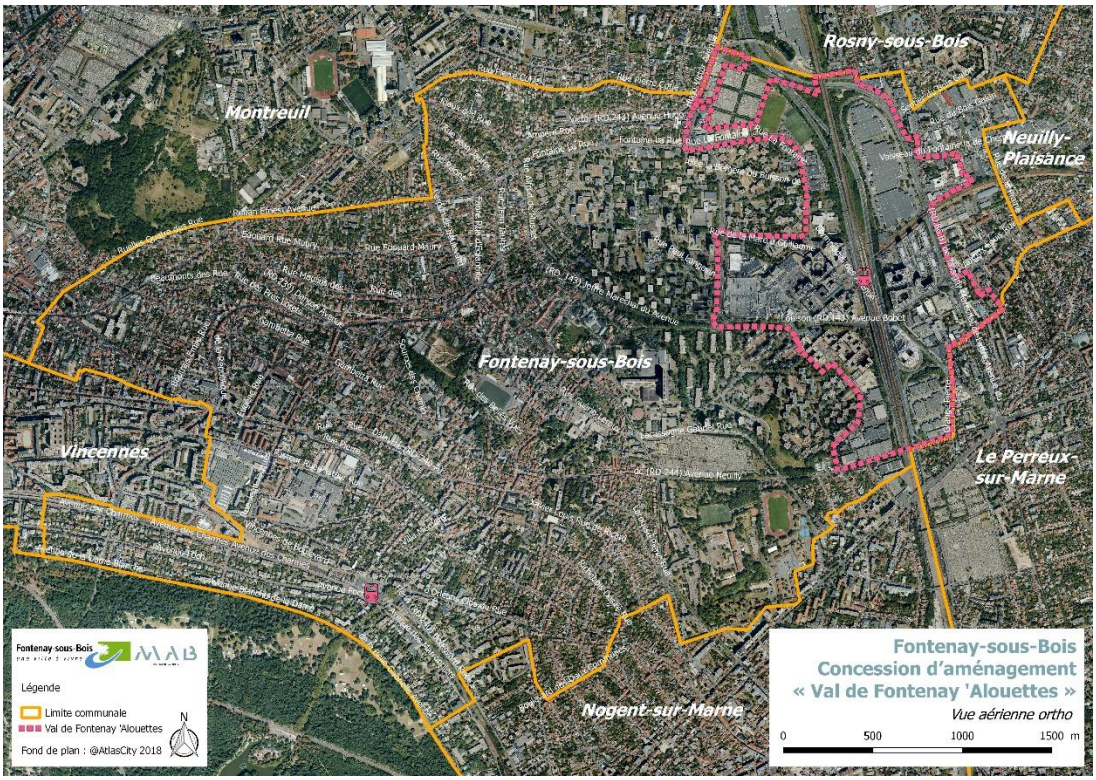


Figure 2: Périmètre de la concession d'aménagement VDFA en 2022 dans la ville de Fontenay-sous-Bois

Le périmètre

Le site s'étend sur environ 85 hectares autour de la gare du RER A et E « Val de Fontenay ». Il est délimité :

- Au nord par le « cimetière nouveau », l'embranchement de l'autoroute A86 et la route départementale D301
- A l'est par le quartier des Alouettes, secteur mixte accueillant des logements, des entrepôts d'activités et des bureaux
- Au sud par la route départementale D244, le quartier mixte des Joncs Marins situé au Perreux-sur-Marne, le quartier résidentiel du Bois Cadet construit dans les années 60 sur le modèle de la cité jardin
- A l'Ouest, par le quartier des Larris constitué d'une douzaine de tours de logements organisées autour d'une dalle et le quartier Jean Zay, construit lui aussi dans les années 60 sur le modèle des cités jardins.

Figure 3 : emprise de la concession d'aménagement VDFA en 2022

Le site, dont le tissu urbain est hétéroclite en termes de formes urbaines, est composé :

- de quelques pavillons dans les secteurs Joncs-Marins, Vaisseau et d'un immeuble de logements sur le secteur Auchan datant des années 1970,
- d'un pôle de bureaux dont la plus grande partie est située de part et d'autre de la gare sur les secteurs Gare, Salengro, et Sablons,
- d'un centre commercial jouxtant des équipements municipaux d'envergure sur le secteur « Auchan »,
- d'entrepôts accueillant des activités industrielles et logistiques sur les secteurs Péripole, la Pointe, Marais et Guynemer

Rond-point du Général de Gaule – Secteur Auchan

Av. Val de Fontenay, Gare RER - Secteur Salengro-Gare

Bureaux et entrepôts – Secteur Péripole

Bureaux et activités - Secteur Fontaine

Rue Maréchal de Lattre de Tassigny – Secteur Vaisseau

Bureaux, Rue de la Mare à Guillaume – Secteur Auchan

Bureaux - Avenue Louison Bobet - Secteur Salengro-Gare

Patinoire et gymnase - Secteur Auchan

Tableau 1 : Photographie du site, source : DIA, AWP 2019

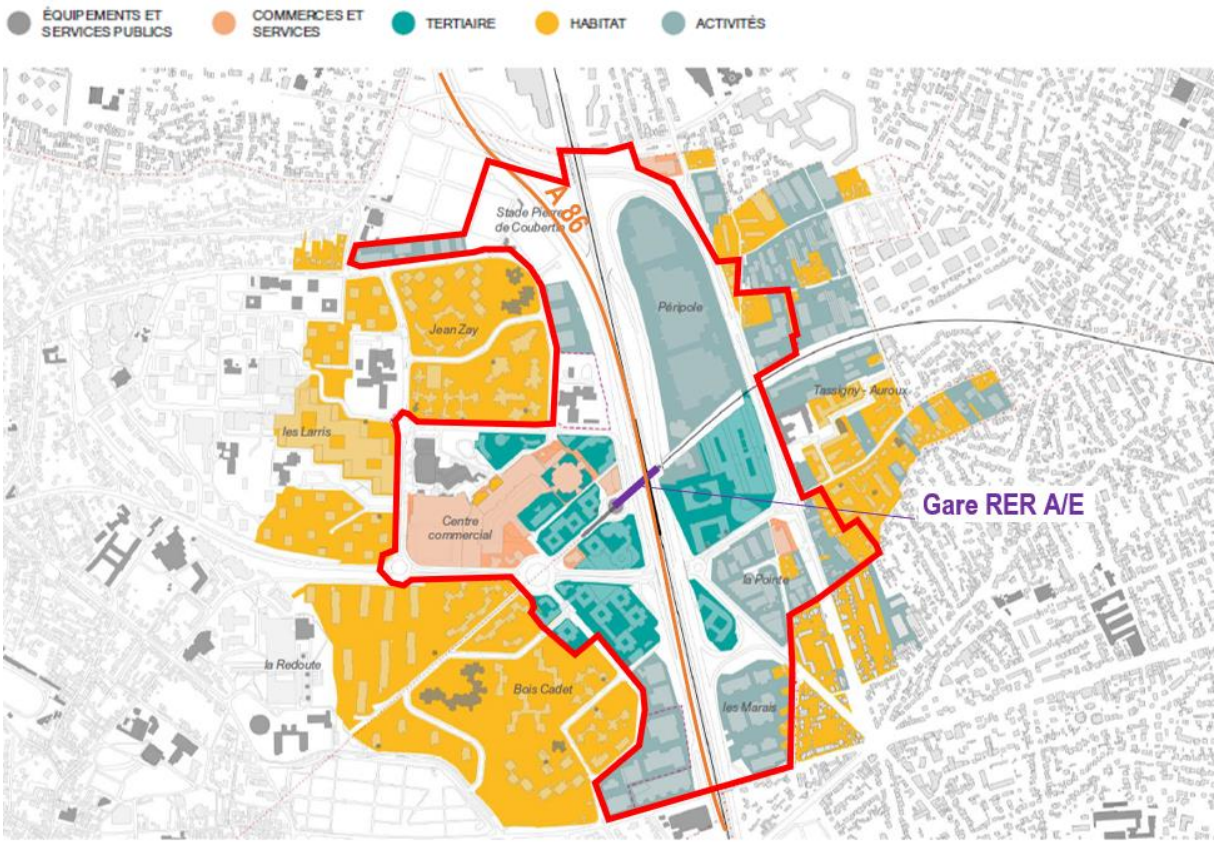


Figure 4 : Occupation du sol de la concession VDFA (périmètre 2020) et des quartiers avoisinants

L'émergence du projet

La grande diversité des activités et les coupures urbaines que constituent l'A86 et les voies du RER E sont à l'origine de nombreux disfonctionnements urbains : nuisances sonores, enclavement des quartiers résidentiels, saturation des infrastructures de transports, etc. Paradoxalement, le site est en pleine expansion et les projets d'immobiliers tertiaires se multiplient au gré des opportunités foncières. Les projets de nouvelles infrastructures de transport telles que le prolongement du tramway T1 et de la ligne de métro L1, ainsi que la nouvelle ligne du métro du Grand Paris M15 accentuent la mutabilité du site.

Le Plan local d'urbanisme approuvé le 17 décembre 2015 délimite un périmètre d'intervention communale sur le secteur Val-de-Fontenay – Alouettes. L'objectif inscrit au PADD (projet d'aménagement et de développement durable) est d'assurer une croissance démographique mesurée, territorialisée en fonction de l'identité et de la densité actuelle des quartiers et de leurs qualités urbaines propres, en tenant compte de la mixité des formes et des fonctions, ainsi que de la capacité d'accueil des équipements publics et de l'accessibilité aux transports en commun.

La concertation dans le cadre de l'élaboration du PLU

Les secteurs d'OAP ont fait l'objet, à l'automne 2014 et à l'hiver 2015, d'une concertation spécifique. Ainsi, deux séries de réunions de secteur ont d'abord permis de poser les enjeux et constats de chaque site, avant de proposer des pistes d'aménagement et de programmation. Les propositions des habitants ont été croisées avec les différents invariants fixés par la municipalité, afin d'aboutir à des

projets répondant aux objectifs fixés par la ville dans sa délibération de mise en révision du PLU, et s'appuyant sur la vision des habitants pour leur quartier.
Entre ces deux séries d'ateliers se sont déroulées quatre marches urbaines, qui ont permis de débattre sur site des invariants, souhaitables et possibles pour chaque territoire de projet (cf. extrait de l'OAP, p7)

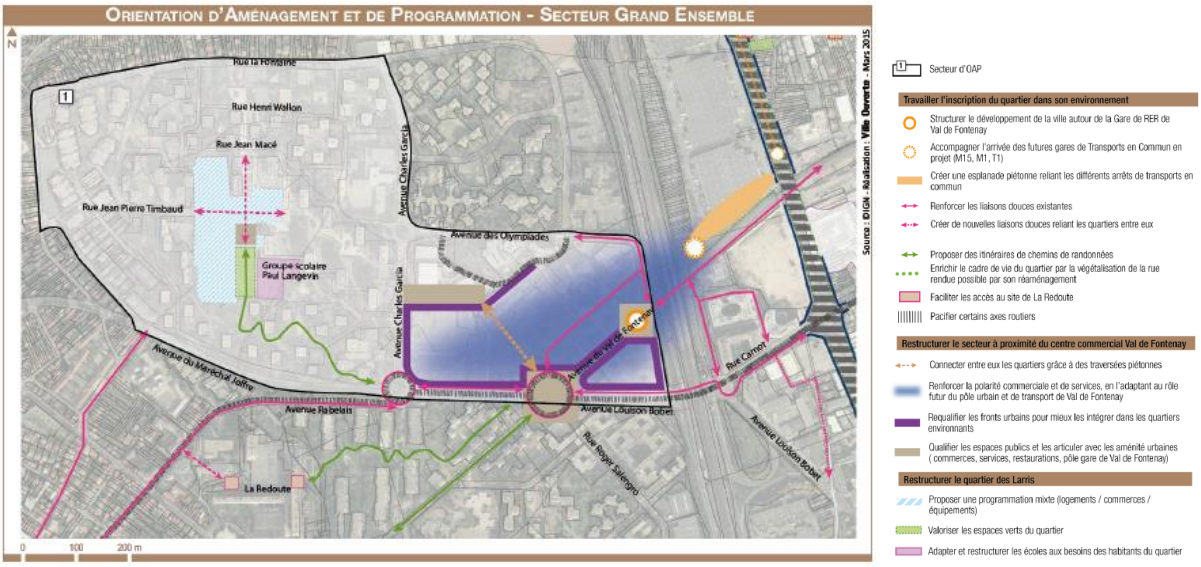


Figure 5 : extrait des Orientations d'aménagement et de programmation – secteur Grand Ensemble

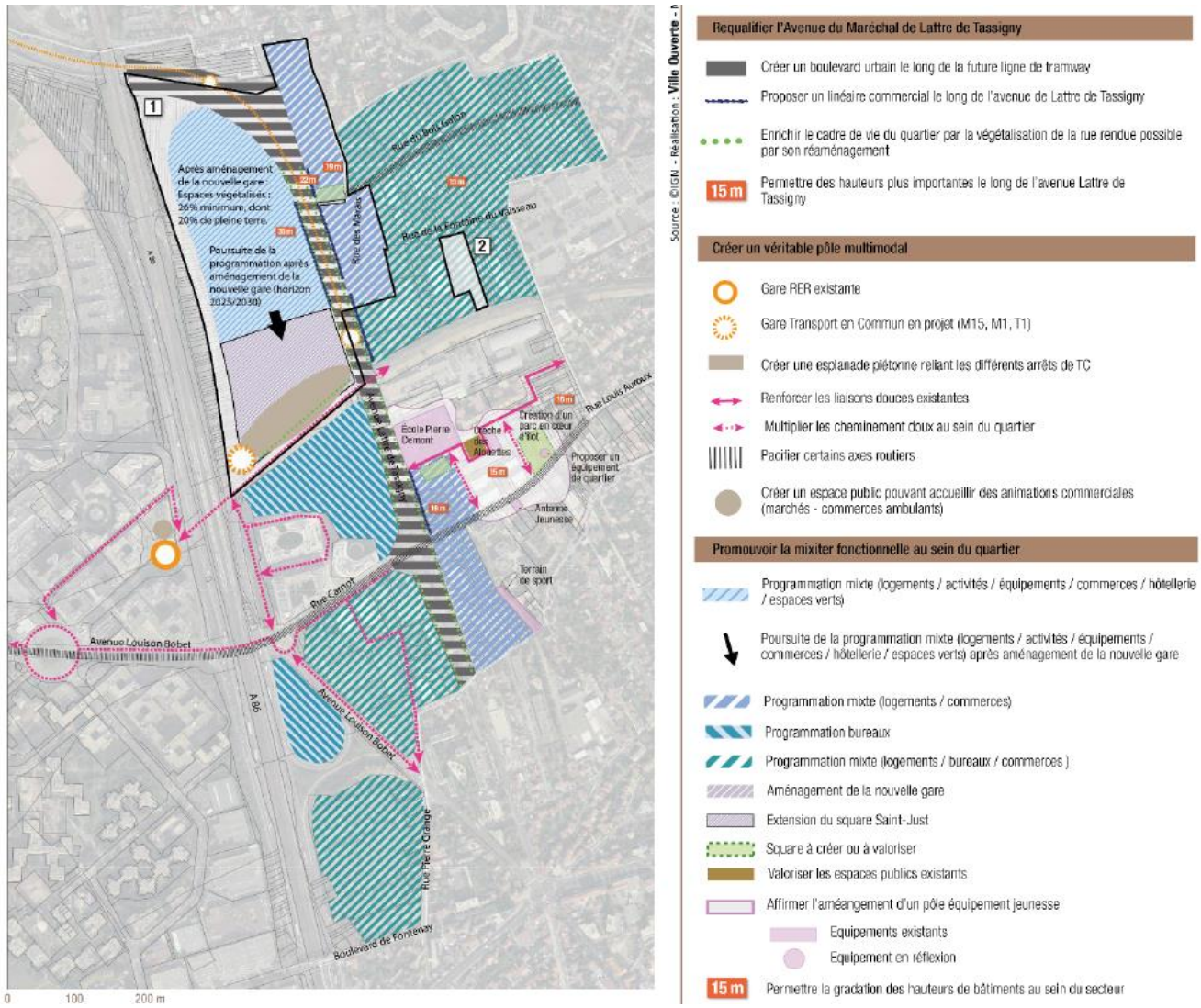
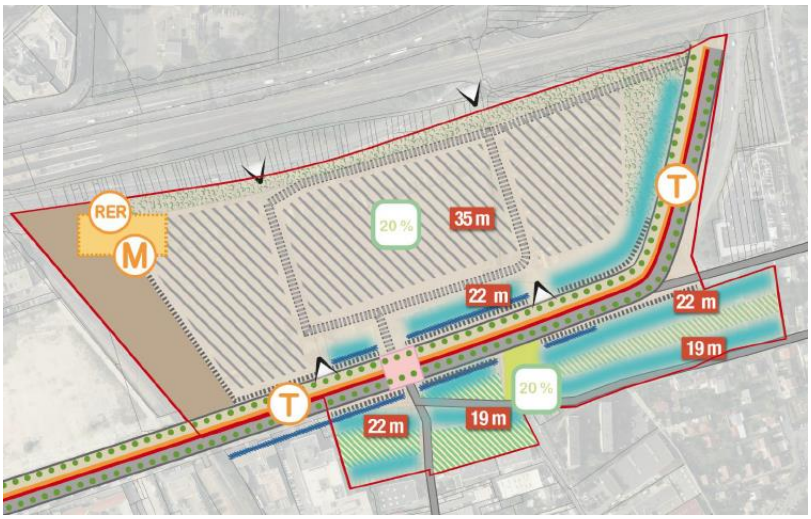


Figure 6 Extrait des orientations d'aménagement et de programmation – secteur Alouettes



Secteur d'OAP

Orientations

Créer un boulevard urbain

- Sécuriser les déplacements doux (piéton / vélos) et gérer les différents flux de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny
- Enrichir le cadre de vie du quartier par la végétalisation de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, rendue possible par son réaménagement
- Reconstituer et densifier le front bâti le long de l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny
- Créer un axe d'embellissement le long de l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny
- 22 m Favoriser une gradation des hauteurs

Développer la mixité du quartier

- Créer un équipement dédié aux transports des voyageurs
- Imposer l'installation de commerces en rez-de-chaussée le long de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny
- Favoriser l'implantation de logements le long des axes de circulation
- Favoriser l'implantation de bureaux, équipements, hébergement hôtelier et commerces en second rang de l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny
- Créer parvis permettant de relier les différents arrêts de TC

Renforcer la trame verte du quartier

- Créer des espaces verts public ou valoriser les espaces verts existants
- Créer un espace végétal tampon entre l'autoroute et le secteur d'aménagement
- Créer des cœurs d'îlot verts
- 20 % Respecter les taux d'espaces verts par secteur
  20 % d'espaces verts en zone UFc dont 20% de plein terre
  20 % d'espaces verts en zone UBa dont 50% de plein terre

Faciliter les liaisons internes au quartier

- Créer des liaisons visuelles à travers le secteur d'aménagement
- Créer un nouveau maillage viaire au sein du secteur d'aménagement
- Requalifier le carrefour rue des Marais et avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

Programmation secteur Péripôle

- Bureaux
  SDP : entre 175 000 et 210 000 m²
- Logements : entre 350 et 400.
- Commerces
  SDP : environ 2000 m².
- Equipement
  SDP : environ 12 000 m².
- Espaces verts
  Surface végétalisée : environ 20 700 m²
  Espace de pleine terre : environ 15 000 m²

Programmation Est -Tassigny

- Logements : entre 600 et 700.
- Commerces
  SDP : environ 3 000 m²
- Equipement
  SDP : environ 6 800 m²
- Espaces verts
  Surface végétalisée : environ 4 700 m²
  Espace de pleine terre : environ 2 350 m²

Figure 7 extraits de l'orientation d'aménagement et de programmation du site Péripole Nord et Est Tassigny

La concertation préalable menée dans le cadre de l'opération d'aménagement

Dans le prolongement de ces réunions, la ville de Fontenay-sous-Bois a souhaité poursuivre ses engagements dans l'accompagnement d'une urbanisation maitrisée du territoire communal et inscrire un périmètre d'intervention communal sur les secteurs autour du futur pôle gare de Val de Fontenay. Par délibération en Conseil Municipal en date du 30 mars 2017, la Ville de Fontenay a validé les modalités de la concertation publique préalable à l'opération d'aménagement et a validé les objectifs et orientations d'aménagement.

Selon le compte-rendu du conseil municipal du 30 mars 2017, il s'agissait de répondre aux objectifs du PADD, en l'occurrence d'assurer une croissance démographique mesurée, territorialisée en fonction de l'identité et de la densité actuelle des quartiers et de leurs qualités urbaines propres, en tenant

compte de la mixité des formes et des fonctions, ainsi que de la capacité d'accueil des équipements publics et de l'accessibilité aux transports en commun.
Outre cet enjeu majeur pour la ville de maîtriser son développement, l'opération est également porteuse des enjeux suivants :

- Développement économique : il s'agit d'assurer un développement qui soit au service de tous les fontenaisiens
- Attractivité du territoire : Accompagner les grands projets
- Qualité de vie des fontenaisiens : la réalisation des nouveaux projets de construction et d'aménagement, s'opérera dans un objectif d'ambition élevée en matière d'écologie urbaine, de réduction des nuisances, de patrimoine et de paysage.

Le principe qui guide la définition du périmètre est de couvrir les secteurs, îlots et fonciers qui subissent, ou subiront à moyen terme, la plus forte pression foncière et immobilière. Il intègre ainsi les secteurs objets d'OAP (orientations d'Aménagement et de Programmation), sur lesquels sont déjà engagées des réflexions et des études. Il intègre également des secteurs hors OAP dans lesquels la pression s'exerce et des projets ponctuels pourraient instamment se mettre en œuvre, au risque d'une absence de cohérence globale et de maîtrise suffisante.

Les objectifs poursuivis étaient les suivants :

- Mixité fonctionnelle des programmes

Dans chaque sous-secteur, seront développées des opérations mixtes ménageant un équilibre entre surfaces de bureaux, logements, commerces et services, activités et équipements.

- Développement économique

Le projet global accompagnera le développement via des projets d'envergure qui renforcent le profil économique tertiaire et favorisent l'attractivité du secteur.
Chaque secteur fera l'objet d'une réflexion spécifique qui permettra un développement diversifié du tissu économique.

- Ecologie urbaine / réduction des nuisances

La prise en compte des enjeux environnementaux est une dimension intrinsèque du projet global.
L'intégration de cette réflexion en amont des conceptions des projets dans chaque secteur, devra conduire à des propositions adaptées mais résolument ambitieuses. Celles-ci porteront sur la gestion économe de l'espace, le développement des modes de déplacements doux, le renforcement ou le développement des espaces verts, etc.
Chaque projet de construction devra être conçu dans des objectifs de performances énergétiques. Les modes constructifs seront pensés pour limiter les nuisances au moment du chantier. Une réflexion sur la mise en place de véritables éco-quartiers sera menée.
Pour chaque secteur, l'ensemble des thématiques liées au développement durable devra être traité et accompagné de préconisations permettant de faire des projets urbains développés, des opérations exemplaires.

- Aménagement et requalification des espaces publics

Le secteur Val de Fontenay - Alouettes se caractérise historiquement par un réseau de voies pensées pour la circulation automobile. Avec l'arrivée de projets de grandes infrastructures de transports en commun, les voies et les réseaux sont à repenser dans un objectif de pacification des flux et pour une

mixité des usages dans lesquels les modes doux prendront toute leur place. L'objectif est de penser des espaces publics vivants, conviviaux, accessibles à tous.

- Continuité urbaine / liaison

L'aménagement global visera au désenclavement du quartier des Alouettes vis-à-vis des autres quartiers de la ville, d'une part, et à créer et renforcer les liens physiques et visuels entre chaque secteur. Les actions à mener porteront en particulier sur la création pour la nouvelle gare de Val-de-Fontenay d'une traversée par un cheminement permettant de mieux relier l'est à l'ouest de Fontenay-sous-Bois.
Ce passage sera réalisé hors contrôle.

Une concertation préalable conforme aux articles L. 300-1 et suivants du code de l'urbanisme alors applicable a été lancée selon des modalités définies par la délibération du Conseil Municipal du 30 mars 2017.
Celle-ci a pris la forme suivante :

- Une première réunion publique a été organisée le 20 avril 2017 à 20h. Les premières intentions ont été présentées et ont soulevé un certain nombre de remarques.
- Une deuxième réunion a été organisée le 1er juin 2017 à 20h dans les mêmes conditions. Les grandes orientations ont été présentées en prenant en compte les observations émises lors de la précédente réunion.
- A compter du 3 avril un registre de concertation a été ouvert et mis à disposition du public, à la Maison de l'Habitat et du Cadre de Vie, aux heures habituelles d'ouverture de la mairie. Aucune observation n'y a été inscrite.
- le bilan de la concertation a été tiré lors du conseil municipal du 5 octobre 2017

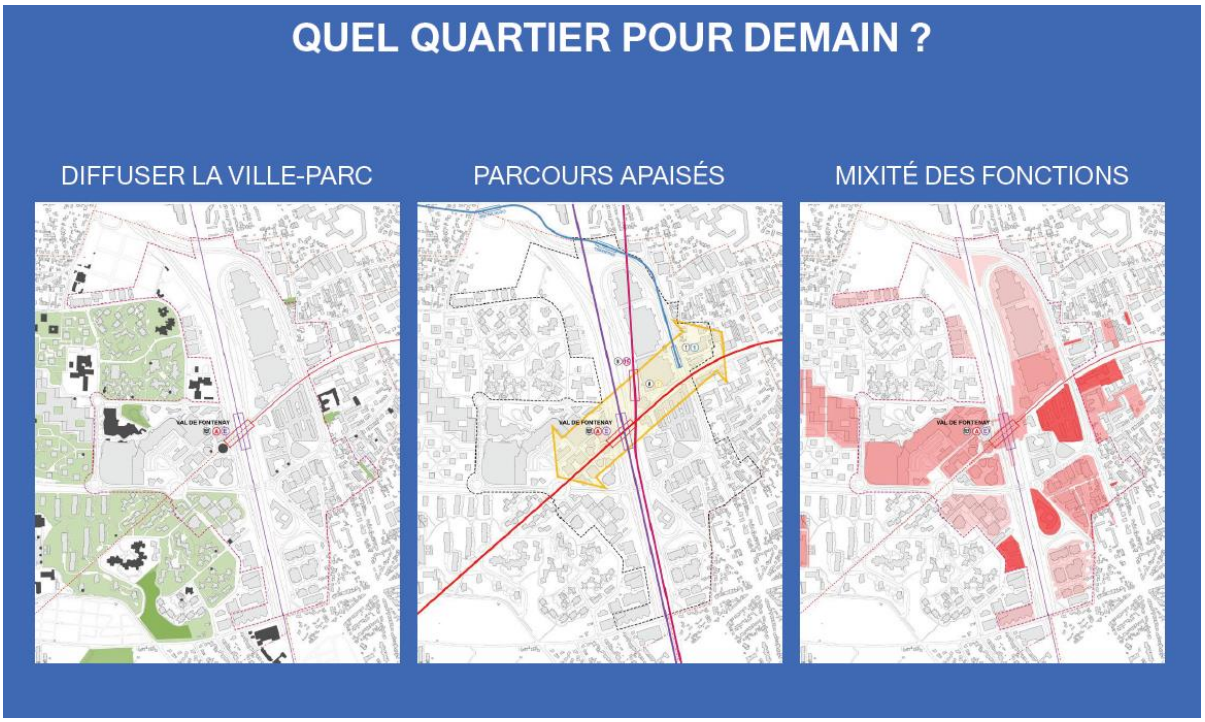
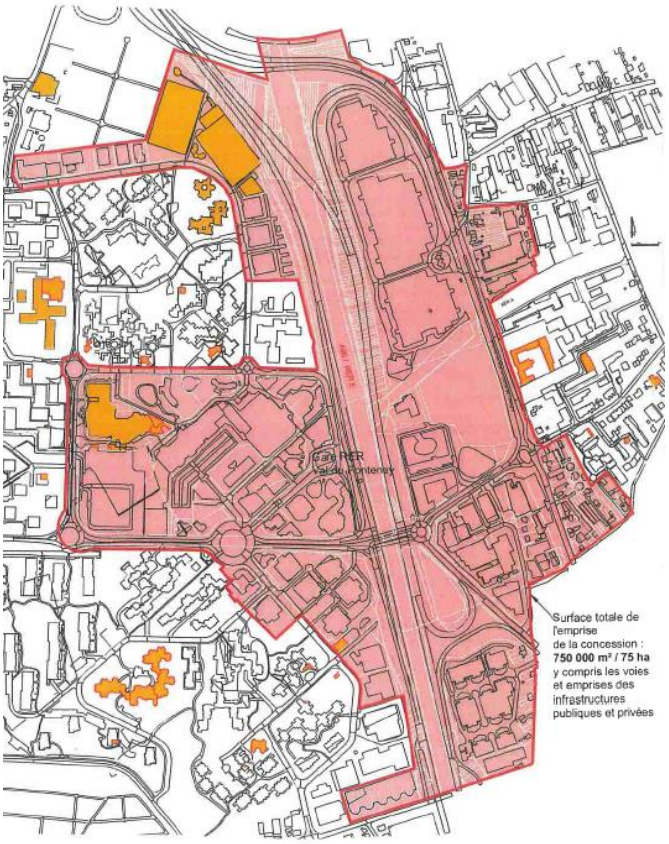


Figure 8 extrait de la réunion publique (cf annexe : bilan de la concertation)

La délibération du conseil municipal du 5 octobre 2017 a permis d'engager l'opération d'aménagement sur le site « Val de Fontenay - Alouettes » et a désigné la SPL Marne au Bois en qualité de concessionnaire.

Le périmètre annexé à au projet de concession était le suivant :

Annexe 1 – Périmètre de l'opération



Le programme prévisionnel de construction (608 000 m² SDP) inscrit dans le projet de la concession était le suivant :

- Environ 2150 logements soit 134 000 m² SDP dont 30 % de logements locatifs sociaux
- Environ 20 000 m² SDP de locaux voués à accueillir des services à la population (localisés plus particulièrement sur la zone de Péripole et sur l'emprise du Centre Commercial Val de Fontenay
- Environ 380 000 m² de surface de plancher de bureaux (activités type tertiaire)
- Environ 65 000 m² de surface de plancher d'activité
- Environ 9 000 m² de surface de plancher de locaux commerciaux non compris le Centre Commercial propriété de la SCI Grand Fontenay

1.2 Contexte institutionnel

Présentation du concessionnaire

Fondée en 2012, Marne-au-Bois est une Société Publique Locale (SPL) au service des Communes de Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et de l'Etablissement Public Territorial T10 Paris-Est-Marne&Bois. Société Anonyme, la SPL Marne-au-Bois intervient dans

quatre métiers : l'aménagement, la construction, la gestion de parcs publics de stationnement et la revitalisation de commerces de proximité.
La SPL Marne au Bois est concessionnaire depuis le 31 octobre 2017 de l'opération d'aménagement Val-de-Fontenay - Alouettes. Elle est notamment compétente pour réaliser les acquisitions foncières et immobilières nécessaires à l'opération d'aménagement et souhaite aujourd'hui agir par voie d'expropriation, sous condition de la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement « Val de Fontenay-Alouettes ».

Le Maire de Fontenay-sous-Bois siège au Conseil d'Administration de la SPL Marne au Bois.

Transfert de compétences

La commune a élaboré le projet et en assure donc le portage politique en lien avec l'Etablissement Public Territorial (EPT) Paris-Est-Marne&Bois qui, depuis le 1er janvier 2018, a la compétence d'aménagement sur le périmètre de la concession d'aménagement.

L'avenant n°1 à la concession

Au regard de l'importance de cette opération, tant pour la ville de Fontenay-sous-Bois que pour l'EPT, et suivant la délibération de l'EPT en date du 8 décembre 2020, un avenant entre Mab SPL et l'EPT a été signé le 15 décembre 2020 et transmis au représentant de l'Etat le 18 décembre 2020. Suivant le conseil municipal du 12 novembre 2020 et le conseil de territoire du 8 décembre 2020, une convention d'association a également été signée entre la ville de Fontenay-sous-Bois, l'EPT Paris Est Marne&Bois et Mab SPL le 15 décembre 2020 et transmise en préfecture le 18 décembre 2020.
Les principales modifications sont le prolongement de la durée de la concession d'aménagement jusqu'en 2035 conformément aux calendriers des chantiers de transports, l'élargissement du périmètre de l'opération et la mise à jour de la programmation et du bilan de l'opération conformément aux avancées urbaines du projet.
Afin d'assurer la cohérence d'ensemble, le périmètre a été élargi sur trois sites :

- Le lycée Picasso est intégré au périmètre afin de pouvoir proposer une continuité dans les aménagements entre les secteurs « Picasso » et « Auchan – Gare » et notamment sur les futurs espaces publics,
- Les activités et commerces situés entre la rue Roger Salengro et l'A86, au sud du secteur Salengro sont également intégrés au nouveau périmètre de la concession afin d'assurer la cohérence des aménagements entre les secteurs « Guynemer » et « Salengro ».
- La parcelle H596 située dans le secteur Vaisseau, était jusqu'ici intégrée seulement en partie. L'ensemble de la parcelle est désormais compris dans le périmètre de la concession d'aménagement.

Le programme a été mis à jour comme tel :

- Environ 130 000 m² Surface de Plancher de programme résidentiel, y compris des produits résidentiels spécifiques, dont 32% de Logements locatifs sociaux,
- Environ 440 000 m² de surface de plancher dédiés au développement économique,
- Environ 15 000 m² de surface de plancher de locaux commerciaux (non compris le Centre Commercial propriété de la SCI Grand Fontenay).

A cela, s'ajoute le programme des équipements publics dans lequel figurent :

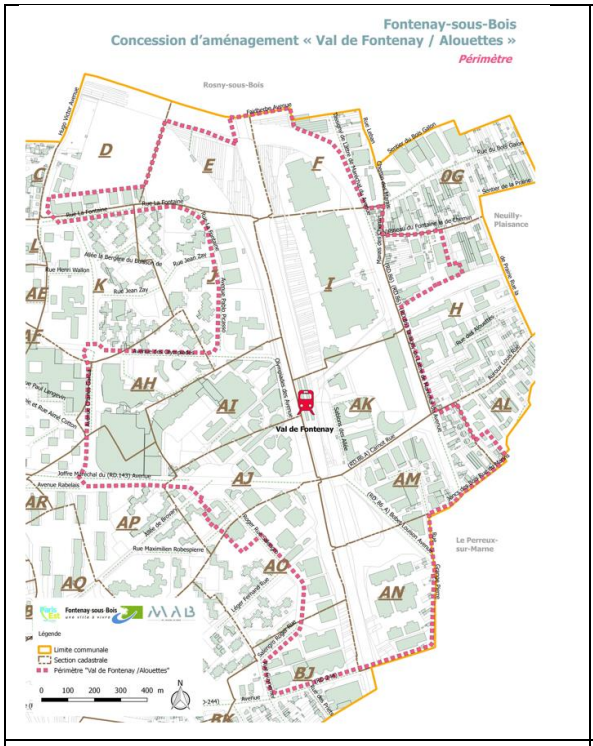
- Environ 15 000 m² SDP d'équipements de superstructure, dont un équipement sportif, un équipement culturel, un équipement scolaire et une crèche.
- Environ 110 021 m² d'équipements d'infrastructure à réhabiliter ou à créer comprenant, les voiries, réseaux, espaces libres et installations diverses nécessaires pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier à l'intérieur du périmètre de l'opération.

Cette mise à jour résulte de l'adaptation du programme conformément aux orientations urbaines développées dans le plan guide de l'opération.

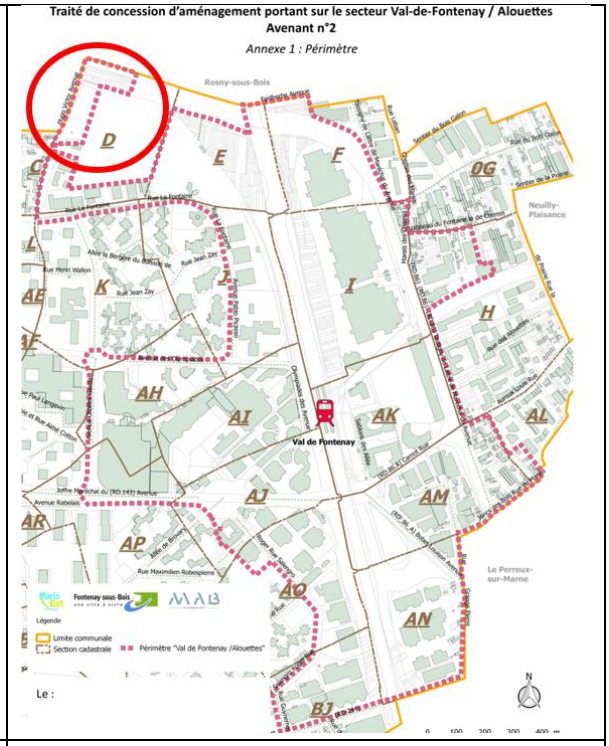
Afin d'informer le public de ces modifications, et conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, une déclaration d'intention de l'opération a été publiée le 27 avril 2021 sur le site de Paris-Est-Marne&Bois et de la préfecture, elle a également été affichée à la préfecture et en mairie de Fontenay-sous-Bois.

L'avenant n°2 à la concession

L'avenant signé en octobre 2021 a permis d'élargir le périmètre de la concession afin d'y intégrer la déchetterie de Fontenay-sous-Bois et la chaufferie du réseau de chaleur urbain afin de transformer en profondeur le réseau de chaleur alimentant le futur quartier en augmentant la part des énergies renouvelables alimentant la centrale. Pour cela le mix énergétique sera complété par l'apport géothermique. Cette transformation implique non seulement une restructuration globale de l'outil industriel et du réseau de chaleur actuels mais aussi la réalisation d'une centrale géothermique dont la mise en service est envisagée en 2028.



Périmètre VDFA Avenant n°1 (décembre 2020)



Périmètre VDFA Avenant n°2 (octobre 2021)

Les différentes études urbaines citées dans la présente notice ne prennent pas en compte l'extension de ce périmètre qui est donc exclu du périmètre de DUP (pièce n°1). Cependant, l'étude d'impact évoquée ci-dessous intègre bien les enjeux environnementaux du site déchetterie/RCU.

1.3 Contexte réglementaire

La procédure de DUP

Le présent dossier est le support de l'enquête publique ayant pour objet de déclarer d'utilité publique le projet d'aménagement Val-de-Fontenay - Alouettes sur la Ville de Fontenay-sous-Bois.

Le projet étant soumis à étude d'impact et relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, conformément à l'article L. 110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Conformément à l'article R. 131-14 du Code de l'expropriation, l'enquête parcellaire n°1 sera menée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La DUP est prise par arrêté préfectoral.

La SPL Marne au Bois, concessionnaire de l'Etablissement Public Territorial Paris-Est-Marne&Bois depuis le 1er janvier 2018 sera bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique.

Conformément aux dispositions figurant dans l'article R.112-6 du Code de l'Expropriation, la notice explicative indique en particulier l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, le projet soumis à l'enquête a été retenu.

L'étude d'impact

L'étude d'impact (pièce 8 du présent dossier) doit notamment comporter une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres, de l'existence du projet, de l'utilisation des ressources naturelles, des émissions, des risques, du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, des incidences du projet sur le climat et sa vulnérabilité au changement climatique et des technologies et des substances utilisées ainsi les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notable sur projet sur l'environnement et la santé humaine(article R122-5 II Code de l'environnement).

La mise en compatibilité du document d'urbanisme (Mecdu) et son évaluation environnementale

Conformément aux dispositions de l'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme, lorsqu'un projet n'est pas compatible avec le PLU applicable, la DUP doit emporter mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU).
Si le projet urbain respecte la philosophie du PLU de Fontenay-sous-Bois, il convient néanmoins d'adapter certains éléments du document d'urbanisme pour qu'il soit compatible avec le projet et notamment :

- Le PADD
- Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- Le zonage, le règlement écrit et ses annexes
- L'annexe 4.4 concernant les obligations de création de places de stationnement aux abords des futures stations de transports en commun
- L'annexe 4.6 concernant l'ensemble des annexes au règlement et notamment la liste des emplacements réservés
- L'annexe 4.11 concernant les périmètres d'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG)

- L'annexe 4.11 concernant les secteurs de plan masse

Apres examen au cas par cas de cette MECDU, la mission régionale d'autorité environnementale, d'Ile-de-France a décidé par décision n° MRAe IDF-20 21-6341 en date du 25/06/2021 (Pièce 7.2.) de soumettre à évaluation environnementale, et donc à concertation, la mise en compatibilité du PLU par DUP.

Le projet de Mecdu a fait l'objet d'une concertation préalable entre le 15 octobre et le 25 novembre 2021 conformément aux modalités définies dans la délibération du conseil de territoire du 5 octobre 2021 : avis d'information, affiche installée en mairie (maison de l'habitat), projet de Mecdu et registre à disposition du public (en version dématérialisée sur le site internet de l'EPT Paris Est Marne & Bois et en version « papier » en mairie).

Compte-tenu des premières contributions et de l'avancée des études, des éléments complémentaires ont été portés à la connaissance du public le 19 novembre 2021. Le conseil de territoire du 7 décembre 2021 a tiré le bilan de la concertation (pièce 7.2.)

L'évaluation environnementale vise notamment à examiner les incidences sur le cadre de vie des habitants et des travailleurs (paysage, patrimoine, transport et risques liés à la pollution de l'air) des évolutions proposées du document d'urbanisme, elle est jointe à la présente notice (pièces 8 du dossier).

2 Présentation de l'opération Val-de-Fontenay Alouettes (VDFA)

2.1 Description de l'état du site et de l'environnement

2.1.1 Le site VDFA

Démographie et habitat : l'enclavement des Alouettes et du Quartier Prioritaire de la Ville (QPV) des Larris

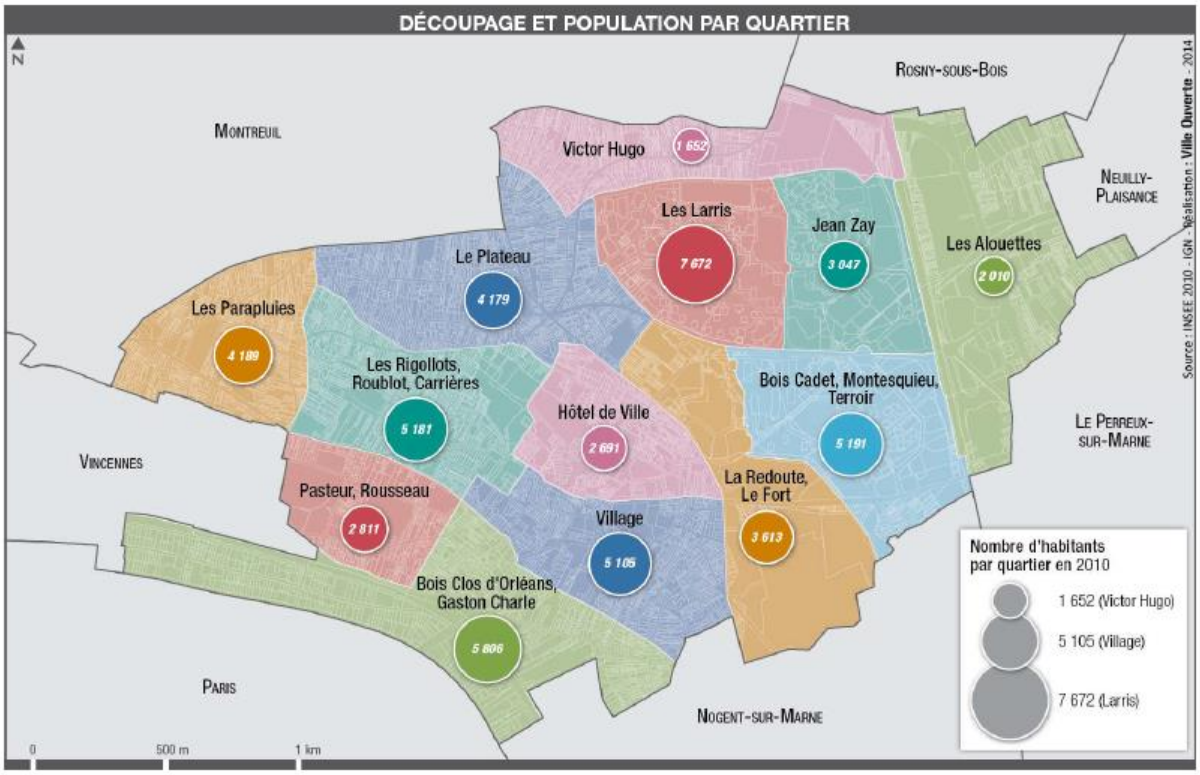


Figure 9 : caractéristiques socio-économiques du site d'implantation

L'évolution démographique du site Val de Fontenay-Alouette est relativement stable depuis les années 2000 et atteint en 2018 52.256 habitants.

Situé à l'ouest dans les quartiers Jean Zay, Victor Hugo et Bois Cadet, le périmètre de la concession accueille principalement des activités et des bureaux.

Les quartiers résidentiels à proximité de l'opération Val de Fontenay Alouettes ont peu évolué :

- Les résidences du Terroir affichent de nombreuses qualités, ils ont été conçus sur le modèle de la cité jardin revisitée.
- L'ancienne Zone à Urbaniser Prioritairement (ZUP) des Larris aujourd'hui classée Quartier Prioritaire de la Ville (QPV) et située également à proximité de la concession fait l'objet d'une restructuration uniquement sur sa partie Ouest ; à l'est du QPV, les cheminements et liaisons avec le secteur commercial et tertiaire du Val de Fontenay sont très réduits.

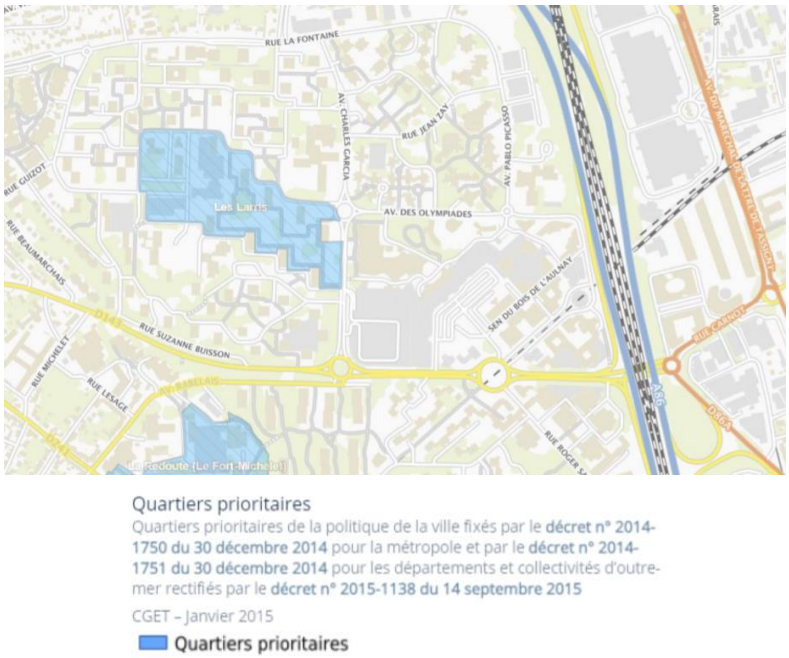


Figure 10 : carte du quartier prioritaire de la Ville « Les Larris », source : https://sig.ville.gouv.fr/

Figure 11 : ZAC Pierre Demont situé entre la rue Louis Auroux et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, source : googlemaps

A l'est, le périmètre de l'opération se compose principalement de zones d'activités. La croissance démographique des Alouettes (+831 hab) est liée à la réalisation de la ZAC Pierre Demont situé à l'extérieur du périmètre.

L'opération Val de Fontenay Alouettes entend relier les deux parcs de logements bien distincts, la ZUP des années 70 à l'ouest de l'opération et le quartier mixte des Alouettes, à l'est, constitué de pavillons et d'activités industrielles et artisanales.

L'activité économique : Un parc tertiaire en partie obsolète

L'activité économique sur le secteur Val-de-Fontenay - Alouettes est diversifiée selon les secteurs d'implantation :

- Au sud-est, la zone d'activité des Marais accueille une vingtaine d'entreprise dans des bâtiments en R+1
- Le secteur « la pointe » sur lequel est implanté commerces, entrepôts et bureaux en R+2 est amené à évoluer rapidement : un bâtiment de 47 000 m² SDP de bureaux et un bâtiment comprenant 8000 m² de SDP de logements et 2800 m² SDP de commerce devraient être livrés en 2022
- Le pôle tertiaire spécialisé dans la banque et les assurances « les Sablons » est composé de trois bâtiments en R+8 et complété en 2016 par le campus de la société générale « les dunes » où 5 500 salariés travaillent sur 90 000 m² à proximité de la gare Val de Fontenay,
- Au nord Est, sur le Péripole, trois bâtiments d'activité (entrepôt, logistique) de grande dimension (entre 8750 m² et 16550 m²) en R+1 auront vocation à muter puisque les futures gares du métro M15 et M1 prendront place au sud de ce site,
- A l'est de l'avenue du maréchal de Lattre de Tassigny les secteurs Vaisseau, au nord et Joncs Marins au sud voient se côtoyer pavillons et locaux d'entreprises délabrés dont une part importante concerne le bricolage et l'entretien automobile,
- A l'ouest de la gare, le secteur Salengro, construit dans les années 70, se compose de bâtiments de bureaux vieillissant (R+1 à R+6) encadrant des cours sur dalles végétalisés et accessibles depuis l'espace public
- Au nord de la gare de bus, des ensembles de bâtiments tertiaires dont certains ont été conçus par Oscar Niemeyer dans les années 90 prennent place à proximité du centre commercial « Aushopping » accueillant une cinquantaine d'enseignes.
- Au nord du site, sur le secteur Picasso et Fontaine, les bureaux et bâtiments d'activités artisanales dont certains sont vétustes côtoient le quartier résidentiel Jean Zay.

Le pôle tertiaire d'envergure régionale, caractérisé par une bonne desserte en transports remplace progressivement les activités artisano-industrielles. Les nouveaux projets immobiliers tertiaires fonctionnent de façon renfermée sur eux même, en campus fermé et sans interaction avec l'espace public et le territoire dans lequel ils s'insèrent. Les immeubles de bureaux datant des années 1970 sont pour parti vacants et obsolètes. Les espaces publics sont par ailleurs dégradés ce qui rend nécessaire la constitution d'une opération d'aménagement à une échelle plus globale pour garantir la cohérence du développement territorial.

Figure 12: photos et cartes, extrait du "zoom péripole", AWP 2020

Transports en commun : un pôle important mais déjà saturé

Figure 13 : Desserte en transports en commun (source Geoportail et RATP)

La gare de RER E et de RER A du Val de Fontenay se trouve au cœur du site VDFA. Cette gare est fonctionnelle, grâce à des fréquences très satisfaisantes. Elle permet de relier le centre de Paris (Châtelet-les Halles) en 15-20 minutes. La fréquentation de ses infrastructures devrait augmenter fortement du fait du projet du Grand Paris, ce qui en fait un quartier à fort potentiel de développement. Les projets de transports à venir sont les suivants :

- Ligne 15 Grand Paris Express : une nouvelle ligne 15 va être créée d'ici 2030. Elle traversera l'est de la commune et permettra de relier toute la petite couronne parisienne.
- Ligne 1 du métro : le prolongement à l'Est à Val-de-Fontenay de la ligne de métro 1 à l'horizon 2030 est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), ainsi qu'au Contrat de Projets État Région Île-de-France 2007-2013.
- Tramway T1 : d'ici 2027 est prévu un prolongement à l'Est de la ligne de tramway T1 qui permettra de relier Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.
- Ligne E du RER : le prolongement de la ligne E du RER vers La Défense aura un impact certain en matière de déplacements domicile-travail pour les Fontenaysiens.
- Le projet de TCSP « Bus Bord de Marne » permettant de relier Val de Fontenay à Chellles-Gournay a fait l'objet d'une concertation au début de l'année 2021. Les études préliminaires se dérouleront jusqu'en 2022.

La présence de nombreux modes de transports en commun sur le site du projet accentue très fortement son intérêt et la pertinence du choix de son aménagement.

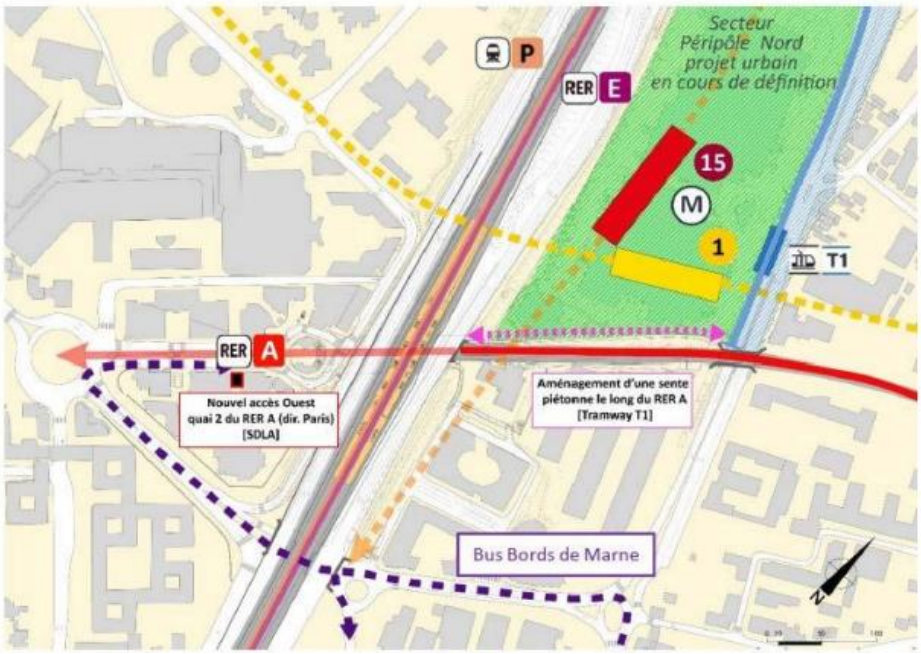


Figure 14 : Extrait du dossier DUP du réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay (MOA IDFM)

Une trame viaire dysfonctionnelle

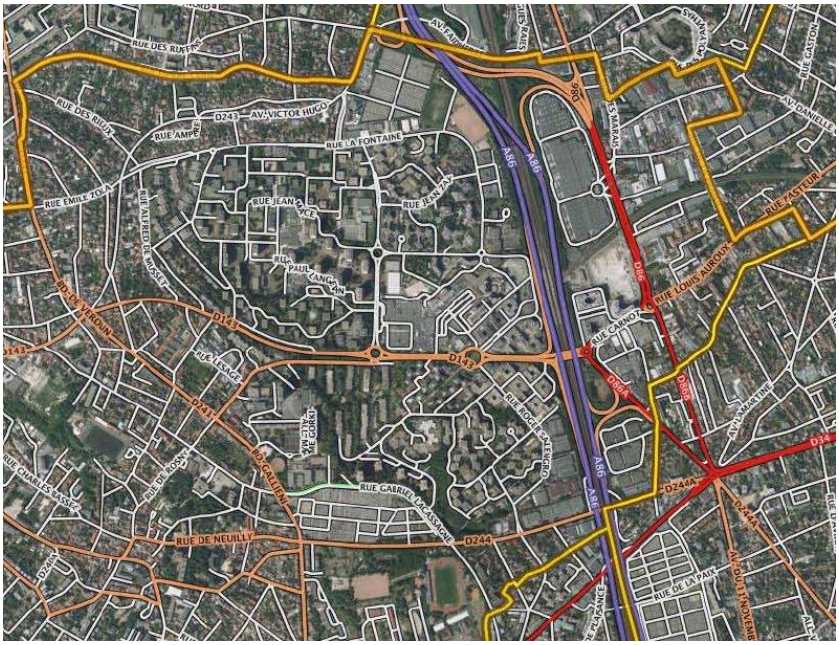


Figure 15 : Saturation du réseau viaire (géoportail)

Le réseau viaire pensé pour l'automobile est aujourd'hui saturé. Cette trame complexifie les déplacements actifs (piétons, cycle), la mauvaise accessibilité au pôle gare notamment ne permet pas d'optimiser l'intermodalité.

Figure 16 : un monopole commercial fondé sur le déplacement automobile

Figure 17 : les infrastructures de transports sont facteurs d'enclavement à l'échelle locale

Des aménagements urbains au « coup par coup »

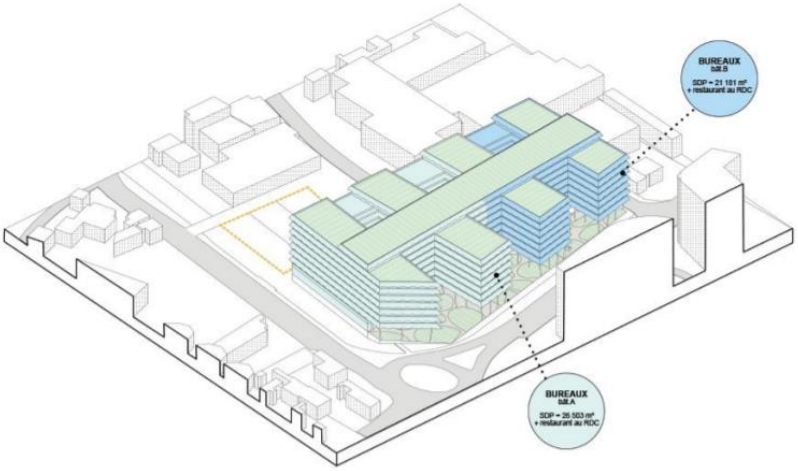


Figure 18: Le projet immobilier au nord de la pointe : un "coup parti"

Les opérations au « coup par coup » en fonction des opportunités foncières ont contribué à créer des situations physiques et spatiales contraignantes et de nouveaux handicaps : espaces introvertis, absence d'espaces publics, dimensions et typologies bâties peu en rapport avec le tissu environnant, produits immobiliers inadaptés, isolement du Quartier Prioritaire de la Ville. Ainsi on assiste à une juxtaposition d'îlots, imperméables, ce sentiment d'assemblage étant par ailleurs renforcé par les infrastructures de transports (Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et en deuxième rideau Autoroute A 86 et voies ferrées du RER) qui isolent le site des dynamiques communales à l'ouest.

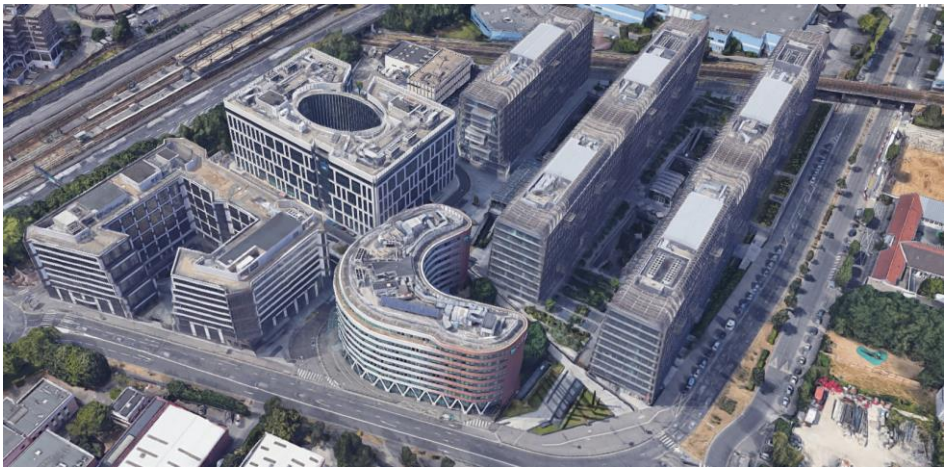


Figure 19: espaces publics "résiduels" et inadaptés aux Sablons

Les espaces publics ne sont pas conçus pour absorber la pression foncière croissante due aux nouvelles dessertes de transports en commun et ne peuvent proposer les services essentiels à la population. La trame viaire ne permet pas de désenclaver le quartier des Alouettes, l'absence d'espaces publics de qualité et de « haut lieux » (parcs et places), empêche de fédérer pas les dynamiques territoriales à l'œuvre.

Un pôle monofonctionnel : un frein pour la diversité commerciale et l'offre de logement

Si le pôle tertiaire d'envergure régionale a encore vocation à croitre, la mono-fonctionnalité croissante de VDFA et l'hyperspécialisation des opérations tertiaires dans le secteur de la banque constitue un risque majeur pour le développement du quartier : l'accès aux logements abordables se raréfie, la pérennisation des activités artisanales est compromise, l'émergence d'une trame d'espace public se complexifie du fait de la privatisation de foncier par de grands groupes privés. Enfin, la création d'une offre commerciale de proximité est remise en cause d'une part, par la construction de « bâtiment-ville » hébergeant de nouveaux services dédiés aux salariés et d'autres part, par la création de grands centres commerciaux accueillant des espaces dédiés à la culture ou au divertissement.

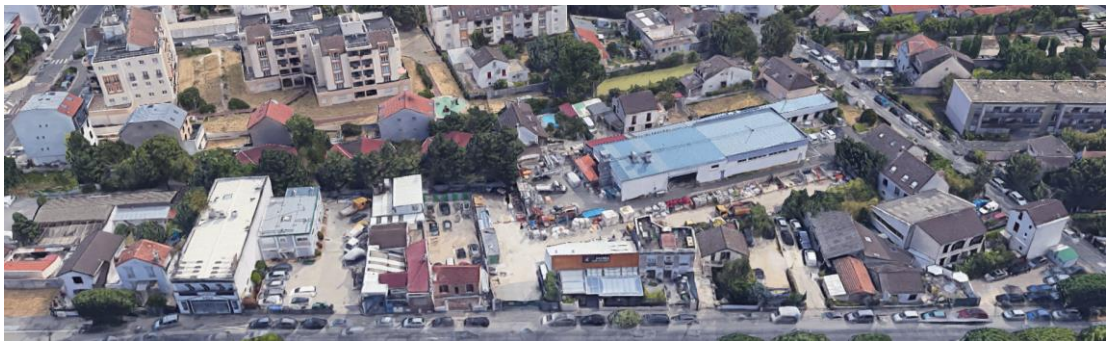


Figure 20 : Aux Joncs Marins, une typo-morphologie du tissu pauvre subissant une forte pression immobilière

Des espaces verts inexistants

Figure 21 : Extrait du diagnostic, AWP 2019

L'absence d'espaces verts, qu'ils soient publics ou privés, constitue en tant que telle une nuisance importante sur le site : la biodiversité, les ilots de fraicheur, les espaces de pleine terre permettant l'infiltration d'eaux pluviales sont rares. Face à ce constat, un état initial de l'environnement exhaustif a été réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

2.1.2 L'état initial de l'environnement

Une étude d'impact menée d'avril 2020 à février 2021 fait l'état initial de l'environnement. Un certain nombre d'études annexes ont été réalisés au préalable :

- Une étude sur la biodiversité « inventaire faune, flore, habitats » menée sur 12 mois de novembre 2018 à novembre 2019
- Une étude sur la pollution des sols (juillet 2019)
- Une étude sur la circulation et la mobilité autour du secteur Val de Fontenay menée sur 12 mois de mai 2019 à mai 2020
- Une étude acoustique (1er trimestre 2021)
- Une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables (1er trimestre 2021)
- Une étude de la qualité de l'air (1er trimestre 2021)

Faune et flore

L'étude faune flore décrit les milieux et les espèces observées sur site :

- Treize habitats patrimoniaux ont été identifiés (pelouse urbaine, haie ornementale, alignements d'arbres, vieux murs…), douze d'entre eux avaient un intérêt patrimonial faible. Seul l'habitat « Parc Boisé » présente un intérêt patrimonial moyen.
- Concernant la Faune, seule une vingtaine d'espèces d'oiseaux ont été inventoriées sur le site dont dix y nichaient pour sûr. D'autres espèces ont été répertoriées, l'écureuil roux, quatre espèces de chauves-souris, (leurs activités est faible ou modéré) et le lézard des murailles.
- Concernant la Flore, 170 espèces ont été répertoriées, le site fortement urbanisé offre une diversité floristique moyenne au regard de la diversité floristique communale. Seules six espèces patrimoniales, mais non protégées sont présentes sur le site d'étude. Dix espèces sont considérées comme invasives.
- Les espaces verts sont surtout constitués d'espèces courantes telles que des platanes communs, pins, épicéas communs, pins sylvestres, ifs communs.

Zones humides

Concernant les zones humides, la cartographie des enveloppes d'alerte des zones humides avérées et potentielles en Ile-de-France n'identifie aucun secteur de zone humide sur l'emprise du projet.

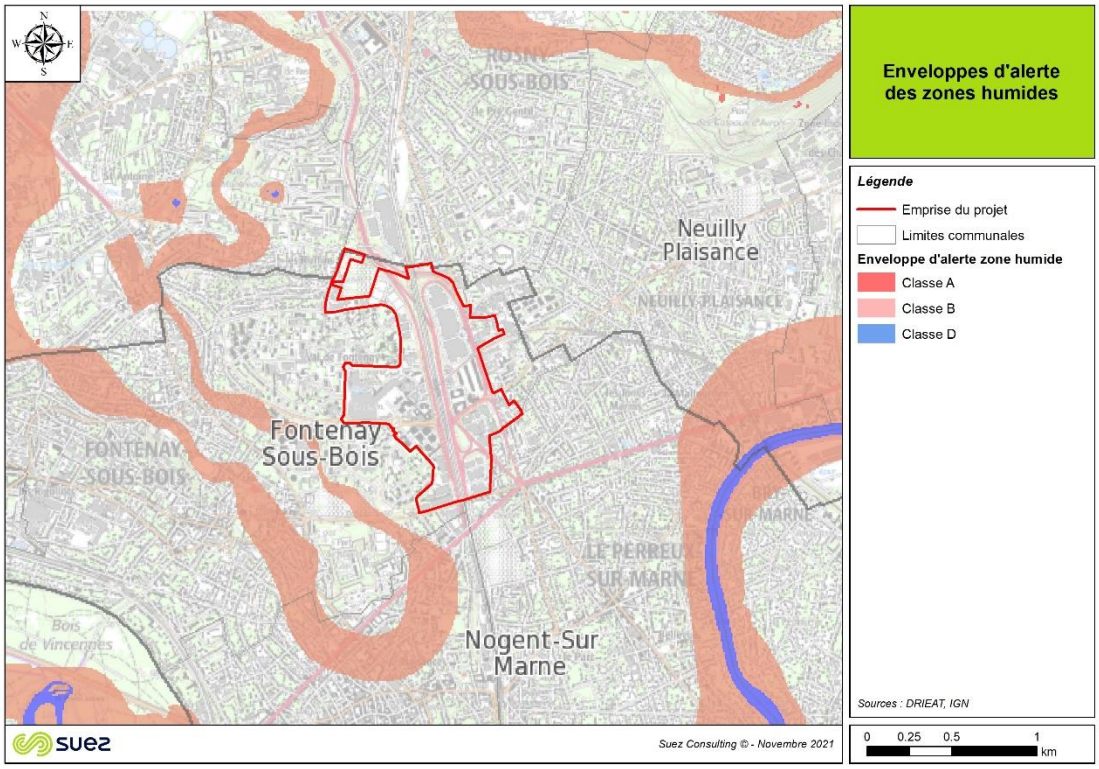


Figure 22 : Enveloppes d'alerte des zones humides avérés et potentielles en Ile-de-France (Source : http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/73/Zones_humides.map),et périmètre de la concession VDFA en 2022

Le site est également en dehors des espaces de protections et d'inventaires, (Natura 2000 : Sites de Seine-Saint-Denis ZPS FR1112013 situés à 1,5 km et ZNIEFF de type I des Coteaux et plateau d'Avron à 1,9 km).

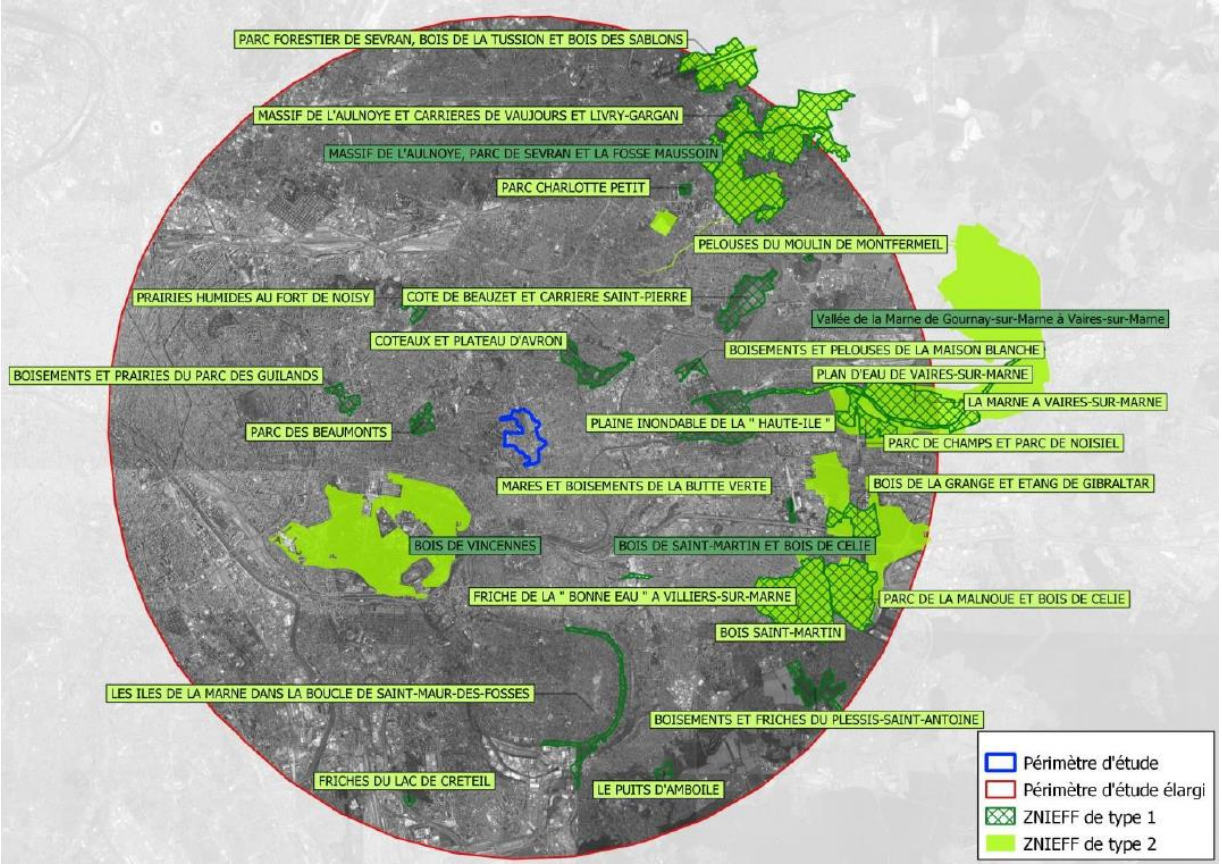


Figure 23 : Znieff dans un rayon de 10 km autour du site d'étude, source : étude Faune Flore, Urban Eco, 2020

Mobilité et plan de déplacement urbain

Le PDU d'ile de France fixait comme objectifs pour 2020 une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs et de 10% des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ainsi qu'une diminution de 2% des voitures et deux roues motorisées. Pour atteindre ces objectifs, le plan décline neuf actions à mettre en œuvre (Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ; Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés …).

L'étude de trafic révèle quelques points durs :

- Le trafic des R86 et l'A86 en heure de pointe est très important, il est soutenu sur la RD 34,
- La rue Carnot reliant ces deux axes est saturée en heure de pointe,
- Certaines entrées de parking présentent des charges très importantes (parking de la Société Générale sur la RD86 et sur l'Allée des Sablons),
- L'attractivité du centre commercial et les nombreuses entreprises génèrent des charges conséquentes sur l'Avenue du Val de Fontenay.

L'offre en transports en commun actuelle est déjà très importante :

- RER A : 15 ou 16 trains/h en heure de pointe
- RER E : 6 à 8 trains/h en heure de pointe
- Bus : le pôle gare accueille 7 lignes de bus et 2 lignes de nuit

La gare Val-de-Fontenay est donc stratégique à plus d'un titre, elle permet l'intermodalité entre le réseau ferroviaire est-francilien et le réseau de bus local, c'est aussi l'un des seuls franchissements Est-Ouest de l'A86.

Par ailleurs, les différents projets de travaux ont vocation à intégrer l'augmentation des flux de voyageurs (modification des espaces en gare du RER A, travaux d'accessibilité et de prolongement du RER E, adaptation de l'offre au besoin des voyageurs, prolongement du T1, nouvelle ligne M15, prolongement de la ligne T1, TCSP « bus bord de Marne »).

Le réseau cyclable et piéton est peu adapté aux besoins surtout à proximité de la gare. Les accès piétons y sont confinés et peu visibles, à l'ouest, la circulation automobile pénalise l'accessibilité piétonne à la gare. Les aménagements cyclables de la banlieue Est sont quant à eux peu nombreux, et discontinus, ils se situent ici sur l'avenue Charles Garcia l'avenue du Maréchal Joffre, à distance du pôle. Le pôle devrait en conséquence être intégré au projet RER vélo métropolitain.

L'offre de stationnement est composée du parking du centre commercial (1900 places), de parkings privés des bureaux et d'un Parking d'Intérêt Régional - PIR d'environ 280 places mais fermé en 2018 et situé à proximité directe du pôle Val de Fontenay. La demande en stationnement est importante et l'offre actuelle semble insuffisante (forte pression du stationnement illicite aux abords de la station et sur les voiries adjacentes). Il n'existe par ailleurs pas d'emplacements réservés au dépose-minute au niveau du pôle à l'heure actuelle.

Les nuisances sonores

Les nuisances sonores sont particulièrement marquées en partie Est du territoire, au niveau du quartier des Alouettes, du fait de la présence d'infrastructures de transports lourdes (A86, RD86, RER). Le reste du territoire est concerné par un niveau de nuisance directement lié à des infrastructures de transports routières de dimensions plus urbaines.

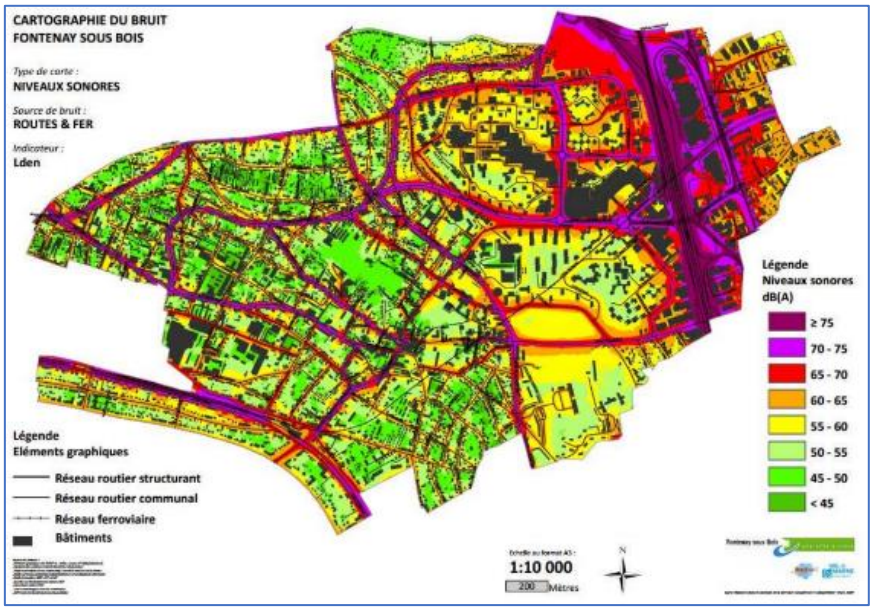


Figure 24 : Carte de l'environnement sonore lié aux voies terrestres sur le territoire de Fontenay-sous-Bois (Source : PLU Fontenay-sous-Bois 2015)

Les mesures sonores effectuées sur 9 tronçons ont permis d'identifier les zones d'ambiance sonore non modérées :

- Les secteurs accueillants des bureaux et activités aux abords de la ligne SNCF et de l'A86 sont en zone d'ambiance sonore non modérée
- Les secteurs d'habitat sont principalement situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée sauf celles situées à proximité de la D86, D86A ou D86B.

Qualité de l'air

D'après la station la plus proche située à Nogent-sur-Marne, le niveau de particules fines, de dioxyde d'azotes, le benzène, respectent les valeurs limites fixées par les normes. Toutefois, les cartes d'Airparif présentent des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote élevées et supérieures à la valeur limite au niveau de la zone d'étude le long des axes majeurs de circulation.

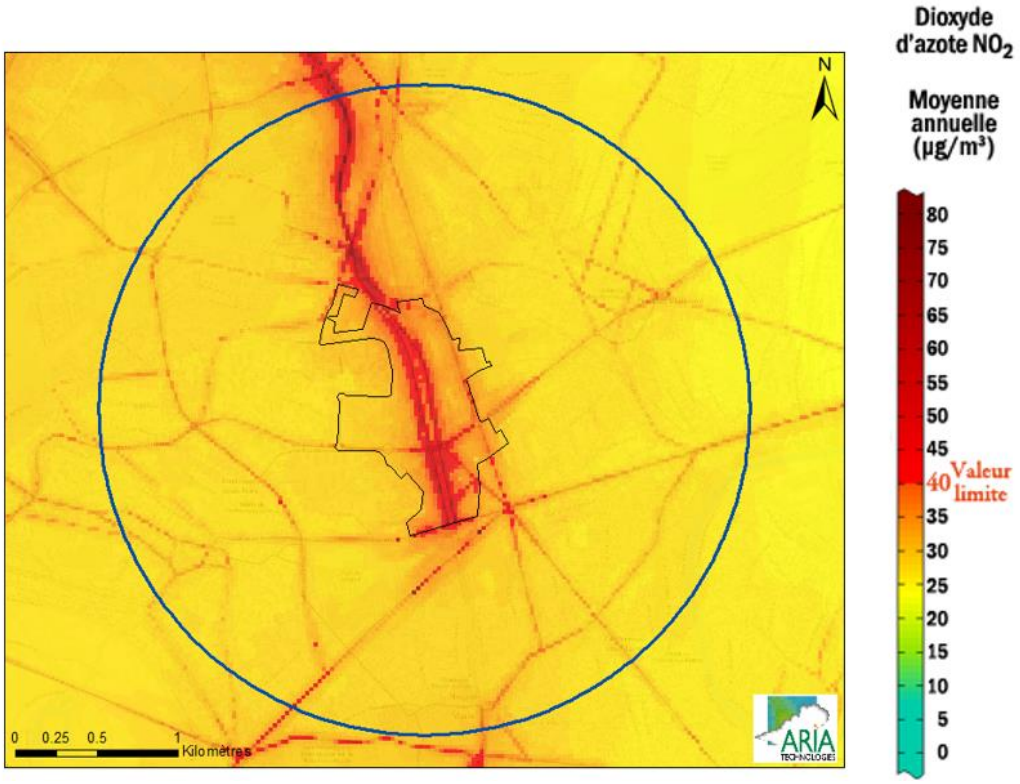


Figure 25 : Carte de concentrations moyenne annuelle en NO2 – année 2019 (Source : AIRPARIF)

Ces résultats sont confirmés par la campagne de mesures in situ qui s'est déroulée du 7 au 21 septembre 2020. Le polluant mesuré, le dioxyde d'azote (NO2), est le principal traceur des émissions polluantes liées au trafic automobile.

Assainissement

Le site bénéficie d'un réseau d'assainissement collectif dit « séparatif » (un réseau est dédié aux eaux pluviales, un autre aux eaux usées) dont les effluents se jettent dans l'usine d'épuration de Seine-

Amont. Le secteur est très fortement imperméabilisé, il y a peu d'espaces verts et peu de toitures végétalisées. Le ruissellement, la pollution de l'eau et les rejets dans le réseau sont donc importants. Par ailleurs, certains rejets anomaux ont été identifiés dans la zone d'activité des Marais et dans la zone industrielle de la Pointe. Les projets de requalification des quartiers devront permettre de traiter ces points noirs

Risques naturels

L'état initial de l'environnement fait l'inventaire des risques naturels potentiels (inondation, séisme, mouvement de terrain, carrières, retrait -gonflement d'argiles, terrains alluvionnaires compressibles, présence de gypse, installations classées pour la protection de l'environnement, transport de matières dangereuses, la pollution des sols). L'étude d'impact n'a pas relevé de risques naturels majeurs.

Etudes du potentiel énergétique

L'étude identifie la faisabilité d'un mixte énergétique composé du réseau de chaleur urbain dont la part en ENR est amener à croitre grâce à la géothermie, le solaire thermique et photovoltaïque, la biomasse et la récupération de chaleur fatale sur eaux usées.

Synthèse de l'état initial de l'environnement

Sur la trentaine de thématiques abordées lors de l'état initial de l'environnement, le niveau de sensibilité et de contrainte pour le projet est très majoritairement favorable. Le projet devra toutefois traiter tout particulièrement les questions de nuisances sonores et de qualité de l'air.

2.2 Objectifs d'aménagement inscrits dans la concession.

Les principaux objectifs définis dans le cadre de la concession approuvé au conseil municipal du 5 octobre 2017 sont :

Continuité urbaine / liaison :

L'aménagement global visera au désenclavement du quartier des Alouettes vis-à-vis des autres quartiers de la ville, d'une part, et à construire ou fortifier des liens physiques et visuels entre chaque secteur, d'autre part.
Les actions à mener porteront en particulier sur la création, pour la nouvelle gare de Val-de-Fontenay, d'une traversée par un cheminement public réalisé hors contrôle des titres de transports.

Mixité fonctionnelle des programmes :

Dans chaque secteur du périmètre de la concession, seront développées des opérations mixtes ménageant un équilibre entre surfaces de bureaux, logements, commerces et services, activités et équipements.

Développement économique :

Le projet global accompagnera le développement économique via les projets d'envergure qui renforcent le profil économique tertiaire et favorisent l'attractivité du secteur.

Une approche globale permet de veiller à l'équilibre général, via, notamment, la diversité du tissu économique.

Développement durable / Ecologie urbaine :

La prise en compte des enjeux environnementaux est une dimension intrinsèque du projet global. L'intégration de cette réflexion en amont des conceptions des projets dans chaque secteur, devra conduire à des propositions adaptées mais résolument ambitieuses.

En cohérence avec la démarche de la Commune et son plan d'action de l'Agenda 21, l'opération d'aménagement visera la mise en place d'une chartre de développement durable. Celle-ci fixera le cadre général en matière de conception du projet urbain. Cette charte déclinera les grandes politiques en matière de développement durable : plan climat, énergie, mobilités, biodiversité, gestion de l'eau, des déchets, pollution des sols, etc.

Pour chaque secteur, l'ensemble des thématiques liées au développement durable devra être traité et accompagné de préconisations permettant de faire des projets urbains développés, des opérations exemplaires.

Aménagement et requalification des espaces publics :

Le secteur Val de Fontenay - Alouettes se caractérise historiquement par un réseau de voies pensé pour la circulation dense et rapide. Au moment de l'arrivée de projets de grandes infrastructures de transports en commun, les voies et les réseaux sont à repenser avec un objectif de pacification des flux et pour une mixité des usages dans lesquels les circuits doux prendront toute leur place.

L'objectif est de penser des espaces publics vivants, conviviaux, accessibles à tous.

2.3 Contenu du programme

Le programme inscrit dans l'avenant n°1 de la concession est :

- Environ 130 000 m² Surface de Plancher de programme résidentiel, y compris des produits résidentiels spécifiques, dont 32% de Logements locatifs sociaux,
- Environ 440 000 m² de surface de plancher dédiés au développement économique,
- Environ 15 000 m² de surface de plancher de locaux commerciaux (non compris le Centre Commercial propriété de la SCI Grand Fontenay).

A cela, s'ajoute le programme des équipements publics dans lequel figurent :

- Environ 15 000 m² SDP d'équipements de superstructure, dont un équipement sportif, un équipement culturel, un équipement scolaire et une crèche.
- Environ 110 021 m² d'équipements d'infrastructure à réhabiliter ou à créer comprenant, les voiries, réseaux, espaces libres et installations diverses nécessaires pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier à l'intérieur du périmètre de l'opération.

L'avenant n°2 signé en octobre 2021 a permis d'élargir le périmètre de la concession afin d'y intégrer la déchetterie de Fontenay-sous-Bois et la chaufferie du réseau de chaleur urbain afin d'intégrer au mix énergétique de la géothermie. Le programme immobilier reste donc inchangé.

Le programme prévisionnel des équipements publics d'infrastructures est le suivant :

DESCRIPTION			
Intitulé	Type d'espace	Type	Surface
SECTEUR FONTAINE-PICASSO			
Parc linéaire lpm	Parc linéaire	Création	4 250 m²
Petit parvis lpm	Parvis	Création	550 m²
SECTEUR GARE			
Périmètre Pôle bus- Av VDF + Olympiades	Cours	Requalification	6 800 m²
Aménagement espaces publics/ parvis Gare	Espaces majeur	Création	8 450 m²
SECTEUR AUCHAN			
High street venelle Gaya	Rue	Création	535 m²
Rue du 7-9 avenue du Val de Fontenay	Rue	Requalification	450 m²
High street rue Perival	Rue	Création	1 055 m²
High street galerie commerçante	Rue	Création	4 000 m²
Rue nouvelle 1	Rue	Création	770 m²
Rue nouvelle 2	Rue	Création	525 m²
Rue nouvelle 3	Rue	Création	430 m²
Place Charles Garcia-Salvatore Allende	Espace majeur	Requalification	4 000 m²
Rue centrale soho	Cours	Création	2 600 m²
Place du Général de Gaulle Nord	Espaces majeur	Requalification	10 000 m²
Sentier du Bois de l'Aulnay	Rue	Requalification	2 995 m²
Pocket park rue mare à Guillaume	Pocket Park	Requalification	3 000 m²
Passage sous voies - Pont jaune	Liaison	Requalification	2 523 m²
Sentier du Noyer Baril	Parc linéaire	Requalification	4 800 m²
Petit parvis 1	parvis	Création	530 m²
SECTEUR GUYNEMER			
Parc linéaire Guy	Parc linéaire	Création	1 200 m²
SECTEUR SALENGRO			
Rue nouvelle 5	Rue	Création	980 m²
Parc Linéaire Sal	Parc linéaire	Création	2 420 m²
SECTEUR MARAIS			
Jardin des Marais	Pocket Park	Création	2 368 m²
Rue nouvelle Nord Sud	Rue	Requalification	3 274 m²
Rue nouvelle Marais Est ouest	Rue	Requalification	2 121 m²
Venelle Nord Sud	venelle	Création	1 240 m²
SECTEUR POINTE			
Rue nouvelle bretelle	Rue	Création	497 m²
Jardin la Pointe	Pocket Park	Création	2 886 m²
Prolongement rue Lagrange	Rue	Requalification	1 448 m²
Rue nouvelle N/S	Rue	Requalification	2 400 m²
Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny	Parvis	Requalification	850 m²
SECTEUR SABLON			
Allée des sablons	Rue	Requalification	2 100 m²
SECTEUR PERIPOLE			
Central Park	Parc	Espaces verts	15 000 m²
Parvis et liaison BV M1-M15	Espace majjeur	Création	10 000 m²
Voies nouvelles Peripole Nord	Rue	Création	2 974 m²

SURFACE TOTALE :	110 021 m²

En fonction des opportunités, une réflexion sur des parcs de stationnement mutualisés et foisonnés à l'échelle de certains secteurs pourra être menée, notamment sur les secteurs Péripôle, Marais et Pointe.

Figure 26 : Plan Masse, Plan guide AWP 2020

Figure 26bis : légende du plan masse, Plan guide AWP 2020

Figure 27: Carte de programmation neuve prévisionnelle (Source : Plan Guide, AWP, 2020)

2.4 Phasage

Le phasage prévisionnel repose sur les possibilités de mobilisation foncière et s'inscrit dans une logique de développement urbain cohérent, notamment en lien avec le calendrier des projets de transports.

Phase 1 : la première phase correspond à l'est de l'A86, à la réalisation du secteur Pointe et à l'ouest à l'aménagement du secteur Fontaine qui tous deux se composent de fonciers mobilisables à court terme. L'aménagement du secteur Pointe vient logiquement prolonger les aménagements récents intervenus sur le secteur des Alouettes avec les Dunes (siège de la société générale), le bâtiment réalisé par BNP Paribas pour la RATP dans la boucle de l'autoroute, et le réaménagement du quartier Tassigny Auroux.
Un bâtiment de 47 000 m² SDP de bureaux et un bâtiment comprenant 8000 m² de SDP de logements et 2800 SDP de commerce devraient ainsi être livrés en 2022 sur le secteur de la Pointe. Sur le reste du secteur, il est prévu la réalisation d'une programmation mixte (bureaux, logements, commerces) et, la création de nouveaux espaces publics, la requalification des voieries existantes, et la réalisation d'un parc en cœur d'îlot.
La première phase du projet doit également amorcer le renouvellement urbain du secteur stratégique Auchan Gare dont le réaménagement se poursuivra sur une dizaine d'années. Deux bâtiments de bureaux situés sur le secteur nord de Guynemer seront également livrés dans cette première période de développement.

Phase 2 : La deuxième phase de développement du projet correspond à l'est à l'aménagement du secteur Sablons, des secteurs Joncs Marins, Marais et Peripole Nord en parallèle de l'arrivée du Tramway 1 et du BHNS des Bords de Marne et à l'ouest de la poursuite de l'aménagement du secteur Auchan Gare, de la poursuite des aménagements sur les secteurs Fontaine et Picasso et de l'aménagement du secteur Guynemer. La diversification du mix énergétique de la régie de chauffage urbain, objet de l'avenant n°2, nécessite une restructuration globale de l'outil industriel, la mise en service de la centrale de géothermie est prévue en 2028.

Phase 3 : la phase 3 correspond à l'aménagement à l'est des secteurs Peripole sud et Vaisseau pour accompagner l'arrivée des grandes infrastructures de transports à horizon 2030 et à l'ouest à la requalification des copropriétés tertiaires situées au sud de la Gare actuelle et du secteur Salengro.
La programmation précise de cette dernière phase reste à définir et sera présentée dans le cadre des actualisations postérieures de l'étude d'impact au fur et à mesure du dépôt des demandes d'autorisations des opérations d'aménagements relatives à ces quartiers.

Phase 1 : 2022 - 2025 *Phase 2 : 2026 - 2029* *Phase 3 : 2030 - 2035*

LA POINTE PHASE 2

AUCHAN PHASE 1

FONTAINE PHASE 1

AUCHAN PHASE 2

JONCS MARINS

MARAIS

PERIPOLE NORD

VAFO

AUCHAN PHASE 3

PERIPOLE SUD

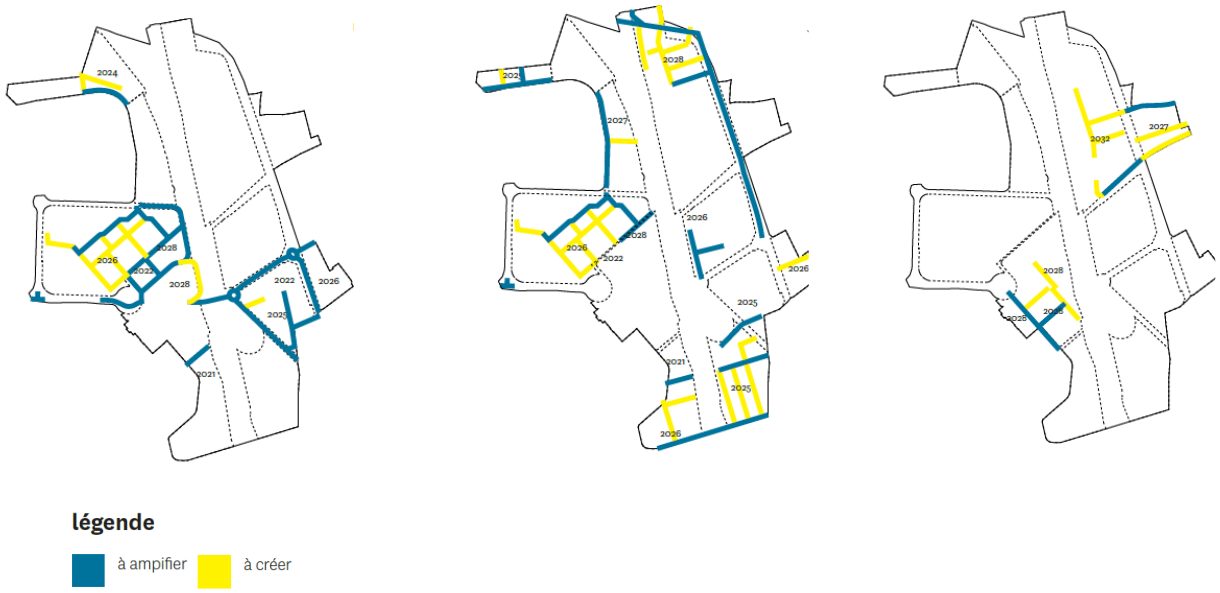
GARE

SALENGRO

VAISSEAU

Figure 27 : plans du phasage prévisionnel

En cohérence avec la livraison des nouveaux bâtiments, le phasage prévisionnel des espaces publics est le suivant :



Phase 1 : 2022 - 2025 *Phase 2 : 2026 - 2029* *Phase 3 : 2030 2035*

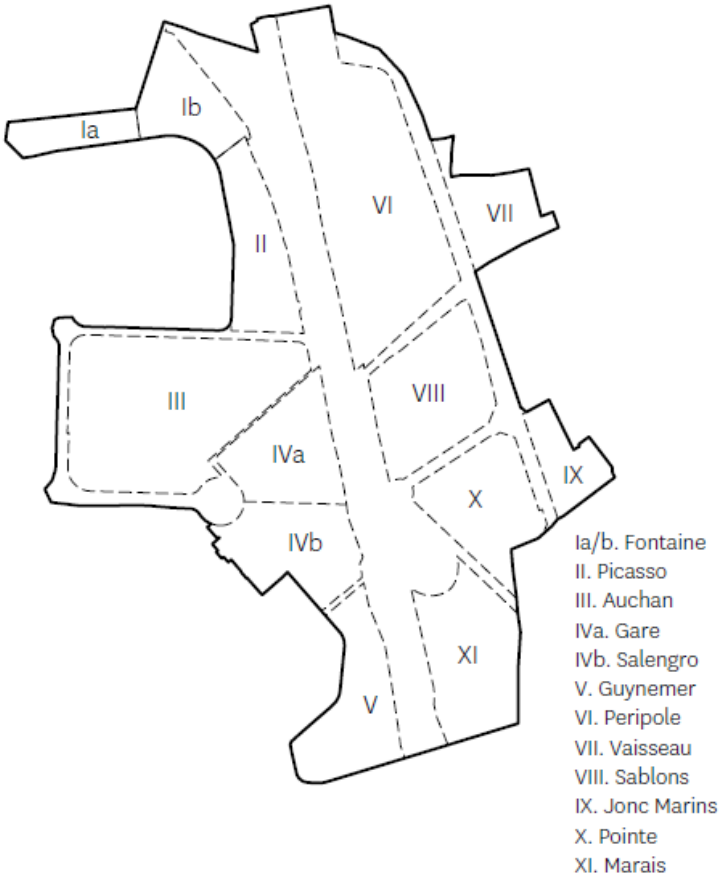


Figure 28 : rappel des secteurs, plan guide AWP, 2020

2.5 Les raisons ayant conduit au choix du site

Le futur pôle Val-de-Fontenay a vocation à devenir le premier pôle urbain de l'est francilien. Les infrastructures de transport et le pôle tertiaire existants font de VDFA un site stratégique en proie à la spéculation foncière.

Un site stratégique déjà identifié dans le schéma directeur d'Ile-de-France

Le site de Val-de-Fontenay – Alouettes avait d'ores et déjà été identifié comme un site « à fort potentiel de densification » sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Cette carte est la traduction des orientations stratégiques régionales fondées sur des objectifs de croissance urbaine et démographique garantissant le rayonnement international de la région, cette stratégie entend corriger les disparités sociales spatiales et économiques de la région pour coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles. Ces orientations reposent sur trois piliers.

L'axe 1 « Relier et structurer » se traduit par la création de nouvelles infrastructures de transport (M1, M15, T1) visant à « élargir le rayonnement de ce pôle d'emplois et de transports, tout en améliorant la desserte locale ». (cf. Chapitre 10, Transport et déplacement)

L'axe 2 « Polariser et équilibrer » a notamment pour objectif de pallier au manque de logements en Ile-de-France et au déficit d'emploi à l'est francilien.

L'axe 3 « préserver et valoriser » doit permettre de préserver les qualités urbaines paysagères et environnementale des territoires. La densification promue dans l'axe 2 sur le site VDFA permet aussi de limiter la consommation des espaces agricoles et naturels en lisière de la métropole.

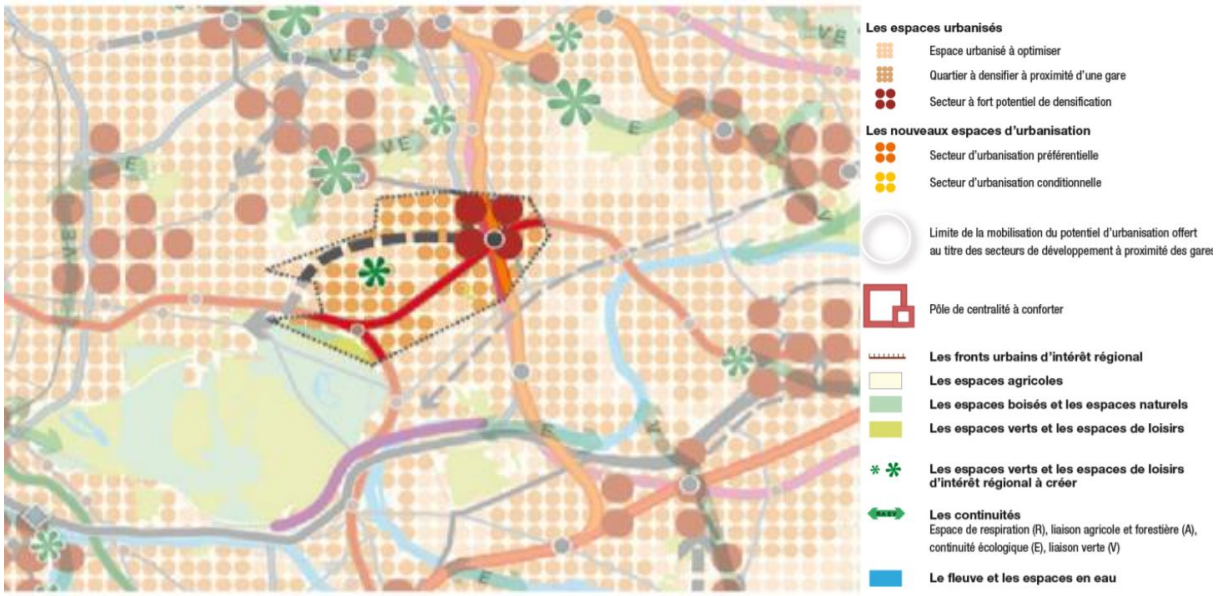


Figure 29 : Extrait du schéma régional d'ile de France

Les objectifs d'aménagements énoncés ci-dessus sont intrinsèquement liés au site VDFA, ils sont la résultante d'un constat partagé : d'une part, les dysfonctionnements urbains évoqués ci-dessus sont multiples et importants, d'autre part, le site en plein développement est soumis à une pression foncière qui risque d'empirer la situation.

La délimitation du périmètre du projet

Le périmètre de la déclaration d'utilité publique coïncide avec celui de la concession d'aménagement, à quelques exceptions :

- Le pôle d'équipements publics communal du secteur Auchan gare (patinoire, piscine, gymnase et jardin) qui n'ont pas vocation à être acquis par MAB SPL
- Les biens situés sur le secteur Guynemer qui sont en cours de construction et qui n'ont pas vocation à muter
- Le bâtiment situé sur la bretelle d'accès à l'A86 à proximité du secteur « la pointe » et livré en 2019
- Les biens situés au nord du secteur Pointe en cours de travaux.
- Les biens concernés par l'avenant n°2 (déchetterie et chaufferie)

La délimitation du foncier concerné par la déclaration d'utilité publique est justifiée par les éléments suivants :

Au nord-est, la juxtaposition d'activités artisanales et de bureaux délabrés sur les secteurs *Fontaine* et *Picasso* ainsi que la présence d'équipements sportifs à reconfigurer nécessitent l'intervention publique alors que le quartier limitrophe, résidentiel et végétalisé, *Jean Zay* a intérêt à être préservé.

Le secteur *Auchan* et *Gare-Salengro* sont au cœur de l'opération d'aménagement, les projets de restructuration du centre commercial, les besoins de mixité fonctionnelle et la restructuration des infrastructures de transports en communs sont des enjeux majeurs du site voué à devenir une centralité forte tant à l'échelle communale que métropolitaine. A l'extérieur du périmètre de la DUP, le quartier résidentiel du *Terroir* doit conserver ses aménités environnementales et ne pas être impacté par des restructurations lourdes. A l'inverse, le quartier des Larris, construit sur dalle présente effectivement des dysfonctionnements mais ces derniers sont traités dans une logique de renouvellement urbain sur les deux quartiers prioritaires de la ville que sont les Larris et la Redoute.

Le périmètre du secteur *Guynemer* est composé d'activités, d'entrepôts, de quelques bureaux et de supermarchés. Ces bâtiments souvent obsolètes subissent une pression foncière importante. Deux opérations sont déjà en cours de livraison, il convient donc d'intervenir sur ce secteur afin d'assurer la cohérence de son développement.

Au sud-Est, la diversité des emplois que l'on observe sur le secteur des Marais a vocation à être préservée autant que possible. Une restructuration de cette zone d'activité permettra de diminuer les emprises au sol des bâtiments, de développer une certaine mixité fonctionnelle et de créer des espaces publics qualitatifs garantissant l'animation et l'attractivité du secteur et la constitution d'un nouveau quartier de ville.

Le secteur de la Pointe subit une forte pression foncière, une opération importante est d'ores et déjà engagée, une intervention publique permettrait de s'assurer de la cohérence des aménagements à programmer (création d'espaces publics et de commerce de proximité, équilibre de la programmation immobilière, etc.)

Les caractéristiques morphologiques du tissu urbain du secteur *Joncs Marins* sont médiocres, la requalification du secteur est nécessaire. Au sud, le périmètre assez réduit suit la limite communale. A l'est, la réalisation récente d'opération de logements ne justifiait pas leur intégration dans le périmètre de la DUP. Au nord, le foncier à requalifier fait d'ores et déjà partie de l'opération d'aménagement Tassigny-Auroux dont la SPL Marne-au-bois est concessionnaire

La mutabilité du secteur des Sablons est réduite, il s'agit simplement de rétrocéder les voiries réalisées dans le cadre de l'opération « les dunes » à l'aménageur puis à la ville et garantir l'aménagement de la partie sud-ouest de la gare Val-de-Fontenay.

Tout comme le secteur Joncs Marins, le secteur Vaisseau présente une morphologie urbaine pauvre, l'intervention publique permettra de garantir le désenclavement des Alouettes, l'émergence de projet immobiliers cohérents et la création d'équipements et d'espaces publics nécessaires à l'ensemble des usagers du quartier. Le foncier du quartier des Alouettes qui n'est pas concerné par cette DUP fait partie de l'opération d'aménagement Alouettes Est dont la SPL Marne au Bois est concessionnaire.

Enfin le secteur Péripole qui accueillera le futur pôle de transport en commun représente une forte mutabilité permettant de mettre en œuvre la stratégie d'aménagement élaborée à diverses échelles (SDRIF, PCAET, PLU), l'intervention publique permettra de réduire la pression immobilière et d'atteindre les objectifs d'aménagements énoncés ci-dessus.

Tous les terrains inclus dans le périmètre de l'opération déclarée d'utilité publique ont ainsi un lien avec l'opération d'aménagement, mais ils n'ont pas tous vocation à être acquis par l'aménageur (cf. ci-après).

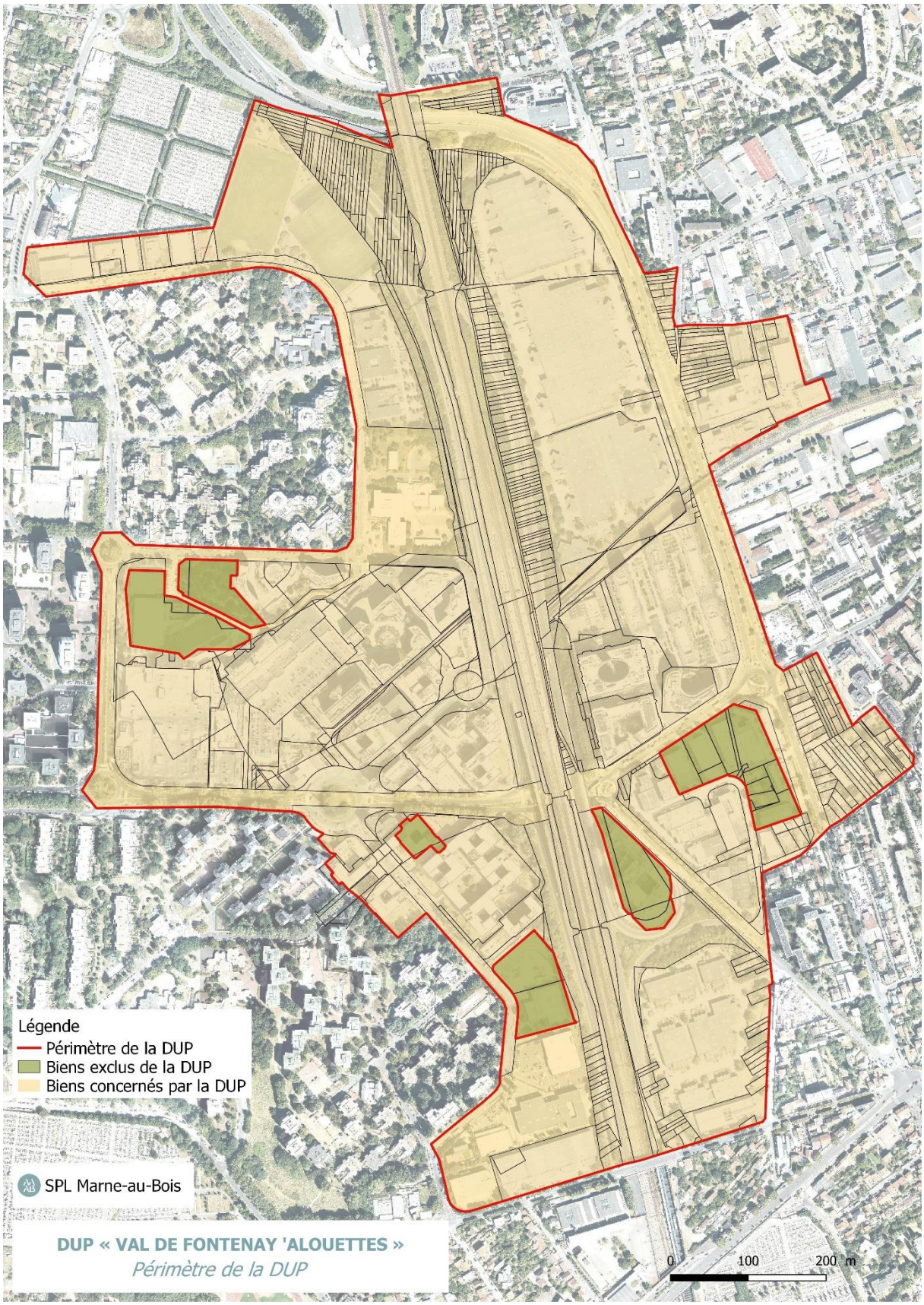


Figure 30 : Biens concernés par la DUP et périmètre de la concession en 2020

2.6 Création de Zones d'Aménagements Concertées

Des réflexions sont menées sur trois secteurs qui seraient susceptibles de faire l'objet de ZAC :

- « Auchan-gare » : création de ZAC prévue en 2023
- « Marais- Pointe – Joncs-Marins » : création de ZAC prévue en 2023
- « Péripôle » dont la ZAC pourrait être créé dans un second temps (en phase 2)

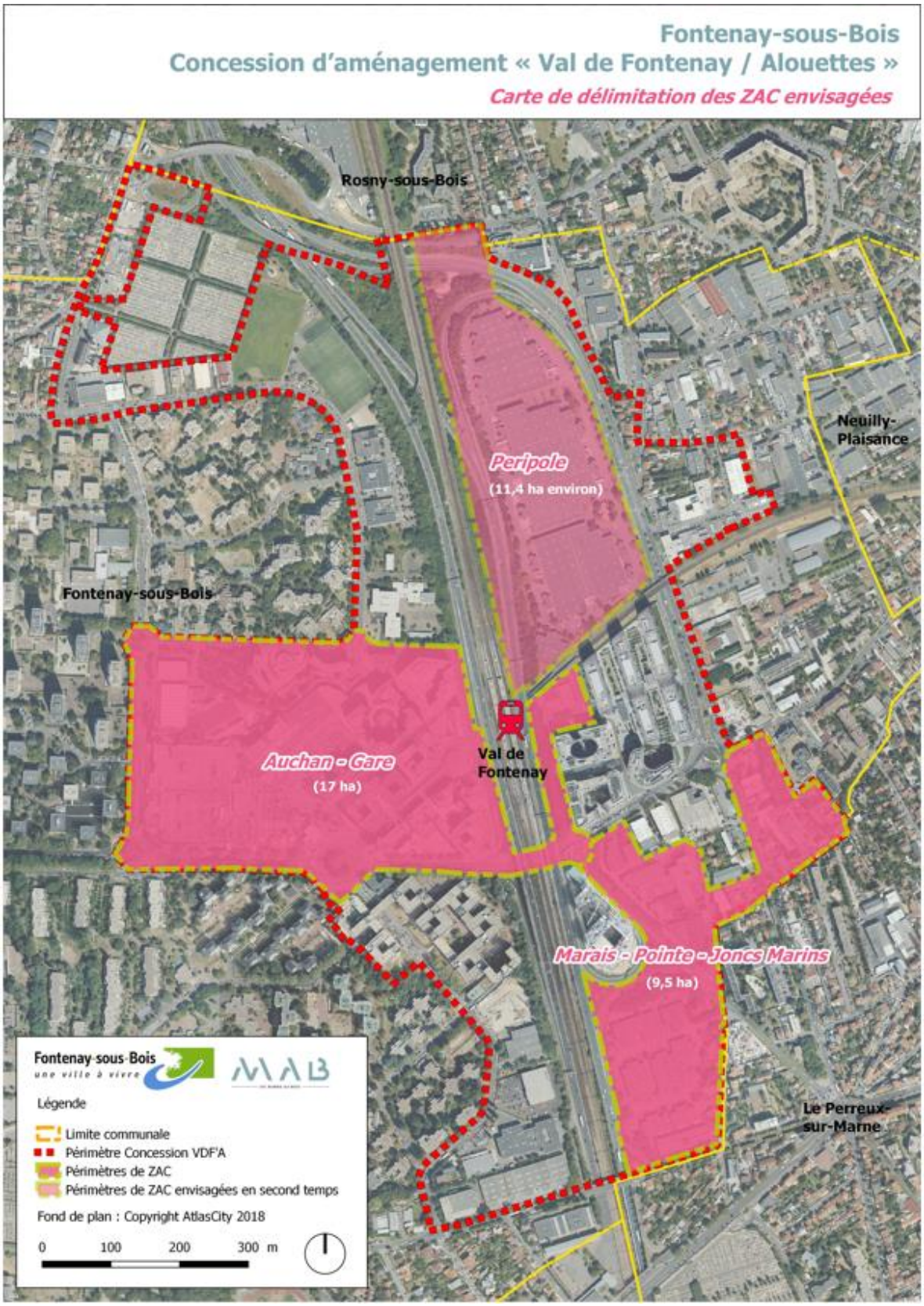


Figure 31 : Carte des périmètres de ZAC envisagés

2.6.1 Opportunité d'une ZAC Auchan - Gare

Au sein du périmètre de l'opération Val-de-Fontenay Alouettes, le secteur dit « Auchan – Gare » revêt une importance particulière de part :

- Sa superficie d'environ 17 ha ;
- Sa localisation à proximité immédiate de la gare actuelle de Val-de-Fontenay (RER A et E) ;
- Sa position centrale au cœur à la fois du pôle tertiaire de Val-de-Fontenay et de la partie la plus densément peuplée de Fontenay-sous-Bois (ZUP) ;
- L'obsolescence avérée ou prévisible des actifs existants sur le secteur : galerie commerciale paupérisée et marquée par une forte vacance, immeubles de bureaux libérés à court terme;
- Son important potentiel de développement.

Compte tenu de la forte imbrication des propriétés foncières sur le secteur Auchan-Gare, MAB SPL a engagé des discussions avec les principaux propriétaires immobiliers du secteur :

Les modalités de redéveloppement urbain et immobilier du secteur Auchan-Gare dans le cadre de l'opération d'aménagement Val-de-Fontenay sont actuellement à l'étude par les différentes parties prenantes. Les quatre prérequis identifiés pour établir ce process de redéveloppement ont été les suivants :

- Un cadre unique associant l'ensemble des parties prenantes privées, afin qu'aucun des propriétaires ne puissent espérer faire cavalier seul ;
- Des orientations urbaines partagées offrant l'opportunité de projets immobiliers ambitieux ;
- Une sécurisation des intérêts financiers et opérationnels de l'ensemble des parties prenantes (publics comme privés) ;
- Un calendrier réaliste et maîtrisé avec une création de ZAC en 2023

Dans ce cadre, il parait nécessaire de mettre en œuvre un cadre opérationnel permettant à la Ville tout à la fois :

- de maîtriser avec précision le programme d'urbanisation et notamment le contenu, la densité, la forme et la typologie des logements. La procédure de Zac assure à la personne publique le contrôle complet des choix d'urbanisation ;
- de définir et maîtriser le cadre de concertation préalable dès le début du mandat afin de partager des ambitions pour l'évolution de ce secteur majeur de la Ville pour toute la décennie à venir;
- de transférer en totalité ou en partie le coût réel des équipements publics à réaliser à l'aménageur ou aux constructeurs.
- au stade de la réalisation, l'aménageur est dispensé de déclaration préalable ou de permis d'aménager pour les divisions effectuées au sein de la Zac. Le recours à la procédure de Zac permet en effet d'opérer librement des divisions foncières évitant ainsi le dépôt d'une autorisation d'urbanisme. Il s'agit de l'un des grands avantages de la Zac, intéressant ici au regard des nombreux espaces publics à constituer ;
- de rester maître du rythme de mise en œuvre du projet. Il s'agit certes d'une procédure longue, mais le projet Auchan-Gare est un projet long et complexe par nature, qui n'échapperait pas aux contraintes réglementaires habituelles (participation du public, étude d'impact, enquête publique).

2.6.2 Réflexions sur la création d'une ZAC « Marais Pointe-Joncs-Marins » et d'une ZAC « Péripole »

Etendu sur environ 14 hectares, le périmètre d'étude « Marais-Pointe-Joncs Marins » est situé au sud-est de la concession, en limite communale avec Perreux-sur-Marne à l'Est de l'A86. Ces deux secteurs sont principalement composés d'activités d'entrepôts logistiques. Plusieurs pavillons subsistent de manière isolée. Exceptés les maisons pavillonnaires et les résidus autoroutiers, le périmètre actuel ne dispose que de très peu d'espaces verts accessibles. Ils correspondent aux espaces résiduels de l'A86.
Ce secteur qui a déjà entamé sa mutation sur le secteur Pointe représente un secteur à enjeu qui poursuit les objectifs suivants :

- Valoriser une entrée de ville
- Parvenir à créer un site multifonctionnel remaillé quasi intégralement
- Préparer l'arrivée du TSCP et des aménagements cyclables
- Assurer la coordination avec le chantier de la SGP pour l'implantation de l'ouvrage de ventilation du tunnel.

Situé entre l'A86 et l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny, le secteur du Péripole est composé de quatre entrepôts utilisés comme plateforme logistique (40 000 m²).
Ce secteur est voué à muter en intégralité et de façon phasée durant les 15 prochaines années, en raison de l'arrivée progressive des différentes infrastructures de transport au sud à proximité du pôle d'échange :

- Ligne 15 Est du Grand Paris Express (horizon 2030)
- Prolongement de la ligne 1 du métro (horizon 2035)
- Projet de réaménagement du pôle d'échange Val de Fontenay (réalisation 2024 à 2032)

L'avenue de Lattre de Tassigny et l'accès à l'A86 au nord du site vont aussi être totalement revus dans le cadre du prolongement du Tramway T1 jusqu'à Val de Fontenay (horizon 2027).
Ainsi ce site, réceptacle de nombreux projets d'infrastructures et de nombreuses contraintes techniques représente un enjeu majeur de redéveloppement du secteur.
Le projet de redéveloppement proposé s'appuie sur l'organisation spatiale des chantiers de transports et de leur phasage pour proposer un projet urbain qui est pensé comme le trait d'union entre le quartier des Alouettes et le pôle tertiaire historique de Val de Fontenay à l'ouest, dans une logique d'accompagnement progressif de l'arrivée des infrastructures de transport.
Dans ce cadre, et pour ces deux secteurs il parait nécessaire de mettre en œuvre un cadre opérationnel permettant à la SPL Marne au Bois tout à la fois :

- de remembrer le foncier
- de maîtriser les processus de densification des secteurs,
- de pouvoir encadrer les projets immobiliers afin qu'ils puissent répondre aux enjeux de définition d'une nouvelle trame viaire, de programmation, environnementaux et architecturaux.
- la réalisation des espaces publics et des équipements publics
- de concerter la population

2.7 Un projet nécessitant la mise en compatibilité du PLU sur quelques points

Le projet s'inscrit dans la philosophie du PLU actuel, cependant le dossier de DUP comporte un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièce 7 du présent dossier) afin de s'assurer que chaque pièce du PLU soit en totale adéquation avec le dossier de DUP.

Le PADD actuel prévoit autour de la gare de « maintenir et développer les pôles commerciaux existants sur cette zone », et de « préserver le grand ensemble et maintenir et encadrer la gestion des espaces verts publics ». Le projet de densification et de mixité programmatique présent sur les Alouettes sera également mentionné pour les secteurs situés à l'ouest de l'A86.

Les OAP « grands ensembles » et « Alouettes » feront explicitement référence aux projets intégrant la mixité fonctionnelle.

Le zonage sera modifié à la marge pour répondre aux enjeux de la mixité fonctionnelle du projet. Les linéaires commerciaux sont modifiés pour être en accord avec le projet.

Le règlement est modifié pour permettre la mutualisation des besoins en stationnement la limitation des infrastructures en sous-œuvre et la réalisation de parking silo.

L'annexe 4.4 « Périmètres de 500 m autour des gares » indique les gares autour desquelles les obligations de réalisation de places de stationnements sont réduites. Elle sera modifiée pour y faire figurer les futures gares.

3 Justification de l'utilité publique de l'opération

3.1 Un projet d'intérêt général

L'utilité publique est au cœur du projet depuis les premières orientations urbaines issues des documents régionaux et intercommunaux jusqu'à l'élaboration des objectifs et du programme de la concession :

- Désenclaver le quartier des Alouettes ;
- Assurer un équilibre entre surfaces de bureaux, logements, commerces et services, activités et équipements ;
- Promouvoir les projets d'envergure qui renforcent le profil économique tertiaire et favorisent l'attractivité du secteur ;
- Mettre en œuvre une charte développement durable en cohérence avec l'agenda 21 et concevoir le projet en accord avec les thèmes liés au développement durable ;
- Aménager et requalifier les espaces publics.

En 2019 et 2020, la Ville de Fontenay-sous-Bois et la SPL Marne au Bois ont souhaité lancer une réflexion urbaine sur l'ensemble du périmètre de l'opération d'aménagement Val de Fontenay Alouettes. C'est dans ce cadre qu'a été missionnée une équipe de Maîtrise d'œuvre urbaine composée de l'agence d'architecte urbaniste AWP (mandataire du groupement), Topotek 1 (paysagiste), Altostep (BET développement durable), Laureline Guilpain, Denis Brochard, ce qui s'est traduit par l'élaboration du Plan guide de l'opération Val de Fontenay Alouettes (plan guide VDFA).

Lors de l'élaboration du plan guide, la stratégie élaborée pour la mise en œuvre de ses objectifs s'articule autour de 4 axes :

- « Rejouer » l'existant qui consiste à
    - Activer progressivement les espaces par des actions de préfiguration
    - Gérer la transition des espaces qui mutent (urbanisme temporaire)
    - Révéler l'identité du site VDFA
- « Re-public » :
    - Repenser les espaces publics pour faire de VDFA un quartier où on vit
    - Améliorer la fluidité des cheminements et le maillage territorial
    - Valoriser les équipements publics
- « Re-paysage » :
    - Penser la végétalisation dans toutes les opérations
    - Recréer des continuités végétales
    - Sécuriser et faciliter les mobilités douces
- « Re-inventer » :
    - Généraliser la mixité fonctionnelle
    - Adopter une vision programmatique innovante

Au cours de l'élaboration, les objectifs du projet ont été précisés renforçant ainsi la nécessité d'une intervention publique forte.

3.1.1 Une programmation équilibrée au service de la mixité fonctionnelle

Emploi tertiaire : le rééquilibrage au profit de l'Est francilien

Une grande partie des emplois se trouve dans l'ouest parisien, le projet a pour ambition de conforter le pôle tertiaire actuel afin de participer au rééquilibrage du territoire. De plus, localiser une proportion significative de bureaux sur un pôle de transport en commun permet, d'une part, de désengorger les axes de transports saturés par les migrations pendulaires Est-Ouest et d'autre part, de favoriser l'utilisation des transports en commun pour de courts trajets au détriment de l'automobile. Pour se faire, le programme prévoit de renforcer l'attractivité économique du site par la réalisation de 440 000m² d'activité.

Favoriser l'accessibilité aux logements pour tous

Le marché du logement en première couronne et à proximité des stations de métro du grand Paris répond à des logiques spéculatives. La commercialisation en bloc d'une partie du parc de logements créés à des investisseurs institutionnels permettra de limiter les acquisitions spéculatives et de favoriser l'accès à un logement locatif pour tous les foyers. La création de 32% de logements locatifs sociaux permettra de répondre aux nombreuses demandes qu'enregistrent les services de la ville. Enfin, la création de logements spécifiques contribuera aux objectifs de mixité sociale du territoire : par exemple, l'accueil de personnes âgées dans des locaux adaptés permet de réduire les risques liés à la perte d'autonomie et à l'isolement, les résidences étudiantes permettront aux étudiants de la cité Descartes ou d'ailleurs de se loger à proximité de leur lieu d'étude, l'accueil de jeunes travailleurs dans des logements à loyers modérés situés près de leurs lieux d'activité contribue également au maintien de la ville productive et des courtes distances.

Préserver la diversité des emplois

La construction d'une gare du métro du grand Paris est souvent synonyme de gentrification, les bureaux et logements en accession remplacent les activités peu valorisées et gourmandes en foncier. Ces activités sont en général reléguées en seconde couronne provoquant le départ des emplois faiblement rémunérés. En termes de logistique, les localisations de ces emplois éloignés des centres-villes augmentent le coût écologique du dernier kilomètre. Le projet prévoit donc de préserver une part d'activité dans sa programmation et d'accompagner la relocalisation des activités à proximité de leur emplacement actuel.

La résurgence du commerce de proximité

Les politiques urbaines des années 70 fondées sur la séparation des fonctions urbaines et la démocratisation de l'automobile ont contraint le développement du commerce de proximité au profit des grands centres commerciaux. Tout en s'appuyant sur la présence du centre commercial existant, le projet prévoit de mettre fin au monopole de la grande distribution et de privilégier des surfaces commerciales réduites favorisant l'émergence de projet issus d'initiatives locales. La création de

15 000 m² de commerce participe également à l'animation des rues, ce sont des lieux d'échange et de rencontre.

3.1.2 Les équipements publics

Donner plus d'importance aux pratiques sportives

Les ambitions du projet ne se traduisent pas uniquement par la création d'un équipement d'envergure, les espaces publics piétonisés et végétalisés auront vocation à accueillir des pratiques alternatives, temporaires ou pérennes, gratuites, largement accessibles et non genrées.

Des équipements scolaires de proximité pour une ville accueillante envers les familles

Outre l'évidente nécessité de réaliser des équipements scolaires correspondant à l'augmentation de la population, ces équipements et leur localisation jouent un rôle primordial dans la requalification du quartier. La transformation d'un pôle tertiaire en véritable quartier urbain ne peut s'opérer sans la création d'équipements scolaires de proximité et adaptés à une vie de famille. La localisation de ces équipements publics ne doit pas être un choix par défaut en fonction des opportunités foncières mais un choix stratégique permis par la bonne maîtrise foncière du site.

L'équipement culturel : un besoin essentiel pour le quartier

Historiquement, les équipements culturels sont situés au centre de Fontenay-sous-Bois. La localisation d'un équipement culturel sur le site est une preuve de plus que le projet assume sa vocation métropolitaine. Ce pôle métropolitain ne se réduit pas à un pôle tertiaire, résidentiel et commercial, il s'agit de proposer une offre culturelle singulière sur un territoire qui en manque.

3.1.3 La transition environnementale

Améliorer la biodiversité et le bien-être des habitants : Le parc central, les parcs linéaires et les jardins de proximité, la jachère

Le projet prévoit

- Environ 30 ha d'espaces verts dont 17 ha de pleine terre 100% perméable (soit 9 ha d'espaces vert supplémentaires),
- un grand parc d'environ 2 ha,
- la constitution et la préservation tout au long du projet d'une réserve foncière représentant environ 10% du foncier de l'opération, laissée au repos appelée « jachère urbaine ». 50% de cette réserve foncière sera végétalisée soit environ 4 hectares
- Les nouvelles et nombreuses places et rue piétonnes végétalisées pourront accueillir une part importante des usages souvent cantonnés dans les espaces verts traditionnels. Les futurs espaces verts pourront ainsi être conçus comme des espaces accueillant une biodiversité importante.

Une couverture végétale de 20% favorisera la création d'ilots de fraîcheur grâce à la plantation dense d'arbres sur les 17 ha d'espaces vert de pleine terre.

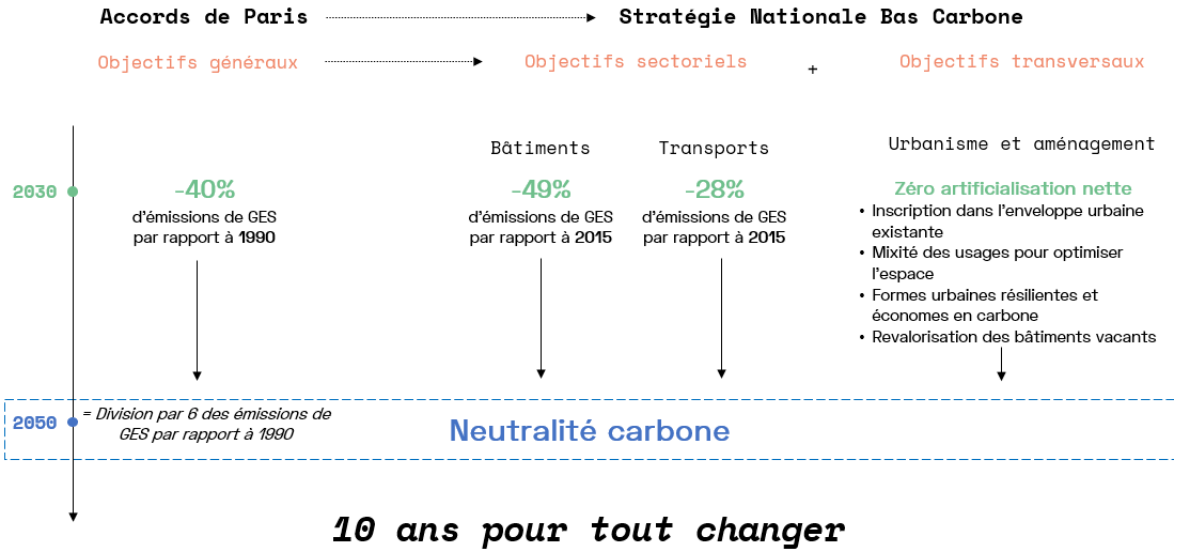
Par ailleurs, la désimperméabilisation du site s'accompagne de dispositifs visant à améliorer la gestion des eaux pluviales : dix périmètres d'actions sont identifiés (17 160 m²) pour l'aménagement d'espaces publics avec des dispositifs dédiés à la gestion des eaux de pluie (fontaine, bassin de rétention, marre…) De plus, les espaces verts bénéficieront d'environ 2500 mètres linéaires de noues plantées (dont 200ml pour la renaturation de l'ancien « ru Fontaine du vaisseau). 50% des toitures pourront être végétalisées afin d'abattre 20% des volumes d'eaux de pluies.

Une nouvelle trame viaire pour favoriser les mobilités douces

La création d'une nouvelle trame viaire a vocation à désenclaver les quartiers, limiter les emprises foncières privées démesurées et offrir des espaces publics accueillant de nouveaux usages. Cela permet également de limiter l'engorgement d'axes routiers aggravant la pollution locale de l'air. Cette trame promeut les déplacements actifs (à pied, à vélo) et limite le recours à la voiture individuelle.

Réduire les émissions Carbone

La stratégie carbone se traduit principalement par la mise en place d'une « boussole carbone », outil itératif qui évalue selon différents scenarii d'aménagement, l'impact carbone projet à la fois par secteur et à l'échelle globale de l'opération. Cette démarche permet de définir un budget carbone par secteur, complété par des péréquations géographiques et thématiques, capable de faire évoluer la conception de la fabrique urbaine. Ce travail est mené à plusieurs échelles en parallèle : quartier global (80ha), secteurs et lots, avec des itérations régulières entre les échelles d'étude.



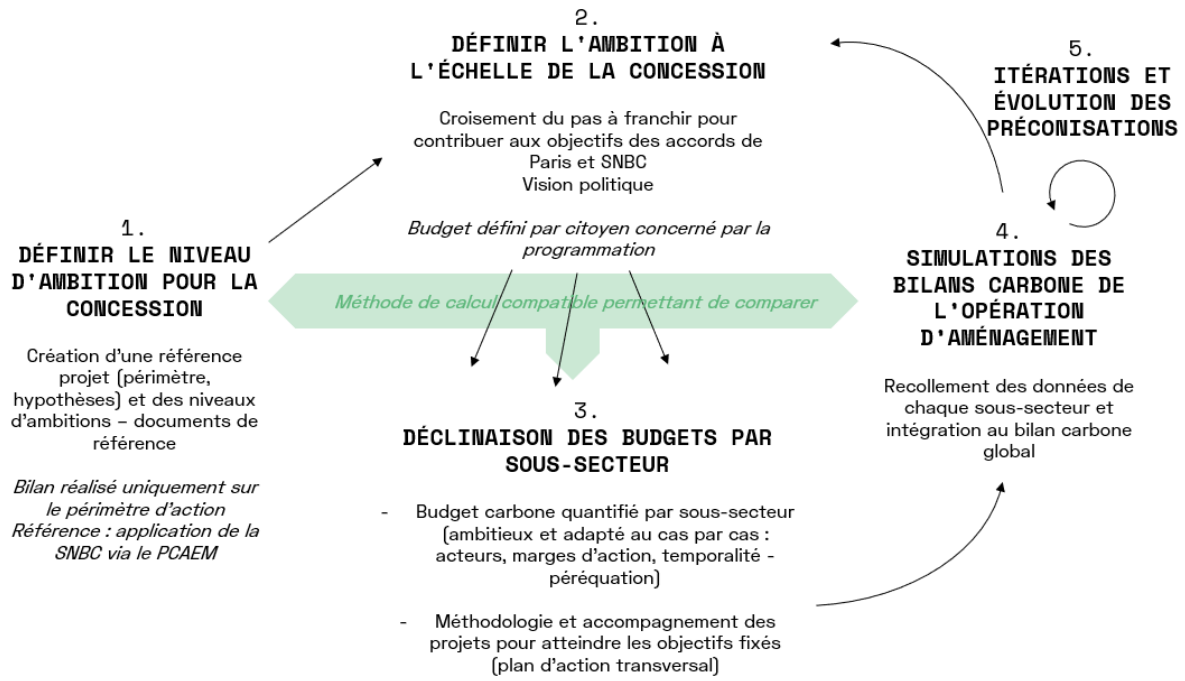


Figure 32: Objectifs et tratégie de la "boussole carbone"

La stratégie énergétique se traduit par :

- L'élaboration d'un mix énergétique mobilisant les ENR (travaux sur le réseau de chaleur, photovoltaïque, géothermie…).
- La qualité des nouvelles constructions : Le niveau de performance énergétique des bâtiments sera exigeant, le concessionnaire identifiera les labels les plus adaptés aux contraintes et nuisances des sites.
- La promotion des alternatives à la démolition/reconstruction : 452 650 m² de bâtiments seront conservés soit environ 46% de l'ensemble des bâtiments du secteur dont une grande partie pourra être réhabilité. Une vigilance sur la réversibilité des projets immobiliers tertiaire sera observée.

Par ailleurs, le projet en lui-même a vocation à réduire les émissions carbones

- en favorisant l'intermodalité avec les infrastructures de transport en commun existantes,
- en polarisant l'activité autour des futures gares de transports en commun
- en pérennisant certaines activités de logistiques urbaines et en réduisant le coût écologique du dernier kilomètre
- en favorisant les parcours piétons et cyclables sur le site

La création de parking-silo permettra à la fois de limiter le recours à la voiture individuelle en éloignant la place de stationnement du logement ou du bureau, de réduire les surfaces dédiées aux stationnements sur l'espace public et de limiter l'excavation de terre végétale et les espaces verts sur dalle.

3.2 Bilan Avantages / inconvénients de l'opération

Outres les avantages déjà identifiés ci-dessus, les effets du projet sur l'environnement, qu'ils soient positifs ou négatifs et les mesures « Eviter – Réduire- Compenser » (ERC) sont déclinées dans l'étude d'impact. On distingue les impacts temporaires liés aux chantiers des impacts définitifs.
Au vu des potentiels impacts, 4 mesures d'évitement, 24 mesures de réductions, 7 mesures d'accompagnements et une mesure de compensation sont proposées. Une mesure compensatoire consistant à replanter les plantations supprimées pour les besoins des travaux sera prévue.

3.2.1 Les effets temporaires liés au chantier et les mesures ERC

Certains impacts temporaires sont liés aux eaux souterraines et sous-sols. Les mesures à prendre sont par exemple de la réalisation d'études de pollution, d'études géotechniques, de mise en place de piézomètres.
Les effets sur l'environnement humain sont plutôt faibles. MAB SPL s'engage par exemple à intégrer une clause d'insertion sociale et d'un volet économie circulaire dans ses marchés afin de favoriser les retombées économiques locales de la construction.
Une bonne organisation de la circulation des engins de chantiers ainsi qu'une information du public optimale et innovante réduiront les effets sur l'environnement urbain et le cadre de vie.

L'ensemble des effets temporaires du projet sur l'environnement et les mesures ERC à mettre en œuvre sont décliné dans l'étude d'impact comme tel :

Effets négatifs forts sur l'environnement ou la santé humaine
Effets négatifs moyens sur l'environnement ou la santé humaine
Pas d'effet significatif
Effets positifs moyens sur l'environnement ou la santé humaine
Effets positifs forts sur l'environnement ou la santé humaine

Domaines	Effets du projet		Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures	
ENVIRONNEMENT PHYSIQUE				
Topographie, géologie et sol	La réhabilitation du quartier Val de Fontenay / Alouettes induit un remodelage des terrains existants et donc des mouvements de terres plus ou moins importants selon les secteurs et la nature des travaux prévus. Des secteurs pouvant présenter des risques de pollution des sols ont été identifiés et il en sera tenu compte lors de la mise en place du présent chantier.		**MR 1 : Gestion des déblais :** Dans la mesure du possible, l'ensemble des déblais seront réutilisés sur site. Si la qualité des terres excavées ne permet pas leur réutilisation, ces dernières seront envoyées vers une filière de traitement adaptée.	

Domaines		Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
		Les travaux du projet peuvent avoir un impact sur la qualité des sols causé par un déversement accidentel de substances polluantes liées au chantier (hydrocarbures, peintures, solvants…) lors du fonctionnement et/ou de l'entretien des engins de chantier et lors de leur stockage.	**MR 2 : Gestion du risque de pollution accidentelle du sol** Une bonne gestion du chantier permet d'éviter les risques de déversements accidentels pouvant amener une pollution des sols. **Réalisation d'une étude géotechnique** Afin d'assurer la stabilité des sols et des ouvrages pendant les travaux d'aménagement, la réalisation d'une étude géotechnique doit être envisagée au titre des projets.
Sous-sol		La nature des travaux et des aménagements projetés concerne la géologie du territoire très localement. Seuls quelques parkings souterrains sont programmés dans le cadre de la création de bâti pour l'habitat et les activités tertiaires.	**Réalisation d'une étude géotechnique** Afin d'assurer la stabilité des sols et des ouvrages pendant les travaux d'aménagement, la réalisation d'une étude géotechnique doit être envisagée.
Eau	**Eaux souterraines**	Les travaux de l'opération Val de Fontenay / Alouettes prévoient un rabattement de nappe sur certains lots privés (rubrique 1.1.2.0. de la Loi sur l'Eau).	**MR 3 : Mise en place de piézomètres pour analyse des substances volatiles et précautions au niveau des sous-sols** **MR 4 : Gestion du risque de pollution accidentelle des eaux souterraines** Stockage des substances polluantes, gestion régulière des déchets et vigilance par les entreprises et le personnel.
	Eaux de surface	Sur le secteur du chantier, ces risques seront limités car aucun cours d'eau ne se situe à proximité de la zone d'étude ou sur le périmètre communal. Le cours d'eau le plus proche est la Marne, à environ 1,3 km au Sud-Est du projet.	**MR 5 : Gestion du risque de pollution accidentelle des eaux superficielles** Les bennes de transport des matériaux de chantier seront bâchées. Les eaux de ruissellement du chantier seront collectées et dirigées vers un bassin temporaire de collecte. Ces eaux seront traitées par un séparateur à hydrocarbures avant rejet au milieu naturel ou dans le réseau de collecte. Pour limiter les pollutions diffuses, les quantités de produits utilisés seront limitées au strict nécessaire. Enfin, la qualité des eaux rejetées au réseau devra être fixée en coordination avec le gestionnaire de réseau.
ENVIRONNEMENT NATUREL (ESPACES NATURELS)			
Espaces d'inventaires et/ou protégés		En l'absence d'espèces faunistiques et/ou floristiques sensibles, l'incidence des travaux sur le milieu naturel est limitée. Aucun espace protégé ou d'inventaire n'est identifié à proximité directe de l'opération Val de Fontenay / Alouettes. Les travaux auront donc peu d'impact car localisés en zone urbaine, très anthropisée.	L'objectif de compensation visé par le maitre d'ouvrage sera de 1 pour 1 si un abattage d'arbre local s'avérait nécessaire. Les travaux feront l'objet d'une gestion stricte vis-à-vis des nuisances pouvant être induites sur la faune et la flore présentes au droit du projet, notamment en ne s'effectuant pas de nuit (sauf en cas d'impératif). La végétation supprimée lors des travaux sera compensée par de nouvelles plantations le long des voiries et dans les ilots centraux/squares créées entre les nouvelles constructions.
Faune, flore et habitat	**Faune**		
	Flore		

Domaines	Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
Sites, paysage et patrimoine	Les travaux entraineront des impacts visuels temporaires sur le paysage. Les travaux ne seront pas de nature à impacter le patrimoine archéologique et ne nécessitent pas de fouilles préalables.	Des mesures d'intégration du chantier dans son environnement seront mises en place avec notamment l'intégration et l'information des riverains sur la tenue du chantier et les nuisances. Des mesures de maintien de la propreté aux abords du chantier seront également mises en place. Une inspection régulière du chantier et de ses abords pourra être réalisée.
ENVIRONNEMENT HUMAIN (BIENS MATERIELS)		
Réseaux	Le chantier pourra avoir un impact temporaire et permanent sur les réseaux (électriques, eau…). En cas de nécessité, les réseaux devront être dévoyés par phases et selon un planning établi avec l'exploitant pour le maintien en exploitation.	**MR 17 : Etablissement d'un planning de dévoiement des réseaux** Etablissement d'un planning de dévoiement des réseaux avec l'exploitant afin de permettre le maintien en exploitation si nécessaire. **MA 4 : Collaboration étroite de SPL avec les exploitants des réseaux et mise en place de conventions temporaires de raccordement** La MAB-SPL associe les exploitants des réseaux tout au long du projet et mettra en place les conventions temporaires de raccordement nécessaires.
Contexte socio démographique et économique	Le chantier va être source d'emplois. En effet, la phase travaux va permettre de créer, déplacer ou maintenir des emplois.	**MA 1 : Mise en place d'une clause d'insertion sociale et d'un volet économie circulaire** Afin de faire profiter la population locale de ce nouveau bassin d'emploi, la MAB-SPL inscrit dans ses cahiers des charges, conformément au Code des marchés publics, des clauses sociales permettant l'insertion des personnes éloignées de l'emploi (Comité local d'insertion). La MAB-SPL prévoit un volet économie circulaire au sein de sa stratégie de développement durable.
Voies de communication et trafic	Les travaux de démolition et de construction des bâtiments sur plusieurs années, vont entrainer la circulation de véhicules liés au chantier sur les voies publiques environnantes.	Une organisation de la circulation des chantiers sera mise en place entre l'ensemble des maîtres d'ouvrage du projet urbain et des projets de transport. Le recours à la plateforme Olivia déjà utilisée par la SGP et la CD94 est aussi proposée. Enfin, à l'échelle du Péripôle, la mise en place d'une zone tampon assurant la coordination de tous les chantiers urbains et de transport a été actée par les différents maîtres d'ouvrage.
Information du public	Le projet prévoit des mesures d'informations du public avec notamment de l'affichage assurant l'information des riverains sur les différentes étapes du chantier.	*Compte tenu de l'impact positif en phase chantier, aucune mesure spécifiques ne sera requise.*
Bruit	Le chantier engendrera des nuisances sonores qui seront relativisées par les mesures mises en place à la circulation aux abords du projet.	*Compte tenu des mesures d'ores et déjà mises en place concernant la gestion de la circulation aux abords du chantier, aucune mesure spécifique ne sera requise.*
Air	Le chantier peut être à l'origine de divers types de pollution de l'air ou de nuisances plus ou moins importantes pour le voisinage	Diverses mesures seront mises en place pour limiter l'envol de poussières.

Domaines	Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
Déchets et propreté du chantier	Un volume de déblais (estimé entre 300 000 et 460 000 m^3) sera extrait dont une part encore non connue sera dirigée vers des filières agréées pour le traitement des sols pollués.	De nombreuses mesures seront mises en place afin d'assurer une bonne gestion des déchets et la propreté du chantier. Des filières agréées seront identifiées pour le traitement des sols pollués.
Vibrations et émissions lumineuses	Les impacts susceptibles d'être provoqués par les vibrations concernent les structures bâties environnantes ainsi que les riverains (perception tactile ou auditive), mais aussi les employés du chantier qui sont les plus exposés aux vibrations. Le site des travaux est localisé en milieu urbanisé.	**MR 8 : Limitation des vibrations** Des dispositifs anti-vibratiles seront installés sur les engins de travaux, et une adaptation de la puissance et de la vitesse des machines et des engins utilisés sera réalisée. **MR 8 : Limitation de la pollution lumineuse** Choix d'éclairage LED, dont le taux d'éclairage vers le haut sera encadré selon exigences BREEAM pour tous les futurs bureaux.
RISQUES		
Risques technologiques	Plusieurs activités présentant des risques significatifs ont été identifiées dans la cadre de l'étude pilotée par SEMOFI et la présence d'une canalisation de gaz naturel au Nord-Ouest du périmètre du projet.	Il en sera tenu compte dans la mise en place du présent chantier.
Risques naturels	Lors de la phase travaux, les aménagements ne sont pas susceptibles d'amplifier les risques naturels identifiés sur le territoire communal de Fontenay-sous-Bois, à savoir les risques de retrait-gonflement des argiles et la présence de gypse.	*Compte tenu de l'absence d'impact, aucune mesure ne sera mise en place.*

Figure 33 : synthèse des effets temporaires en phase chantier et des mesures ERC, Etude d'impact

3.2.2 Les effets permanents du projet et les mesures ERC

Le projet a des impacts positifs important notamment sur :

- La trame verte et bleue
- Le paysage et le patrimoine
- Le contexte socio-démographique
- Le trafic et les voies de communication

Concernant les enjeux liés à l'eau (consommation, eaux, pluviales et souterraines), des mesures seront prévues dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact et du dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.

Concernant le bruit, l'air, les déchets, le climat, la faune, la flore, la santé et les risques technologiques, l'étude d'impact révèle une certaine vulnérabilité du site. Les mesures d'évitement de réduction et de compensation permettront d'avoir, en définitive, des effets positifs sur l'opération notamment en ce qui concerne la faune, la flore, le climat et les déchets.

L'ensemble des effets permanents du projet sur l'environnement et les mesures ERC à mettre en œuvre sont déclinés dans l'étude d'impact comme tel :

Domaines		Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
ENVIRONNEMENT PHYSIQUE			
Géologie & sous-sol		L'aménagement urbain de l'opération Val de Fontenay / Alouettes n'impactera que très faiblement et localement la topographie du périmètre actuel.	*Aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'absence d'impacts sur la géologie et le sous-sol.*
Sols pollués		Les travaux prévus dans le cadre de l'opération Val de Fontenay / Alouettes ne prévoient pas l'implantation de nouvelles activités polluantes. Les futures implantations du projet devront tenir compte de la localisation d'activités identifiées comme présentant des risques de pollution des sols.	*Des mesures ERC sont prévues que ce soit du traitement des terres excavées polluées ou de la localisation des affectations sensibles au regard des zones de concentrations des pollutions.*
Eau	**Consommation**	Du fait du projet d'aménagement, des branchements devront être prévus pour alimenter les nouveaux bâtiments.	**Des mesures seront prévues dans le cadre de l'actualisation de la présente étude d'impact pour dépôt du dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.**
	Eaux usées et eaux pluviales	Les activités futures prévues sur l'emprise du projet ne sont pas de nature polluante. Le projet permettra une désimperméabilisation importante du site, améliorant la gestion des eaux pluviales et soulageant les réseaux existants. Un Schéma Global de Gestion des eaux est en cours de réalisation afin de définir la stratégie opérationnelle secteur par secteur, en vue de la réalisation du dossier Loi sur l'Eau.	**Des mesures seront prévues dans le cadre de l'actualisation de la présente étude d'impact pour dépôt du dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.**
	Eaux souterraines	Les activités futures prévues sur l'emprise du projet ne sont pas de nature polluante. La gestion des eaux sur le périmètre du projet est différentiée (collecte séparative des eaux usées et pluviales). Un problème de raccordement des collecteurs pourrait être source d'une pollution ponctuelle.	**Des mesures seront prévues dans le cadre de l'actualisation de la présente étude d'impact pour dépôt du dossier d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.**

Domaines		Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
ENVIRONNEMENT NATUREL (ESPACES NATURELS)			
Espaces d'inventaires et/ou protégés		Aucun impact de l'opération Val de Fontenay / Alouettes sur les espaces protégés (Natura 2000) et d'inventaires (ZNIEFF 1 & 2) n'est à prévoir.	*Aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'absence d'impact.*
Faune, flore et habitat	**Faune**	Des nuisances seront liées à l'augmentation de la fréquentation de ces espaces par la population suite aux aménagements projetés. De ce fait, certains secteurs seront moins attractifs pour la faune locale.	**MR 2 : Réduction des nuisances pour la faune et la flore locale**
	Flore	A proximité immédiate du projet, des incidences sur les espaces locaux peuvent être envisagées.	**ME 4 : Eviter la dégradation des milieux restaurés et créés** Seront mises en place des protections amovibles pour limiter temporairement le piétinement et la dégradation des milieux restaurés ou créés lors des travaux d'aménagement, une information efficace des visiteurs, un choix réfléchi des espèces végétales et une gestion différenciée des espaces verts.
	Trame verte et bleue	Le projet s'inséra en cohérence avec l'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) trame verte et bleue inscrite au PLU.	Le projet intègre pleinement la prise en compte de la trame verte en son sein. *Aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'impact positif du projet.*
Sites, paysage et patrimoine		Le projet prévoit l'amélioration paysagère du site avec notamment la création et le renouvellement des continuités végétales, la sécurisation et visibilité des voies piétonnes et de mobilité douce et la modernisation du bâti par la construction et la rénovation. Le projet n'impactera pas d'éléments du patrimoine culturel et historique.	*Aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'impact positif du projet.*
ENVIRONNEMENT HUMAIN			
Outils de planification et d'urbanisation		Le projet nécessite la mise en compatibilité du PLU de la commune de Fontenay-sous-Bois.	*La rédaction de celle-ci est en cours.*
Occupation du sol		L'aménagement dédié à l'opération s'appuie sur le développement d'une forme urbaine cohérente et de qualité.	*Aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'impact positif du projet.*
Contexte socio démographique et économique		Au droit de l'opération Val de Fontenay / Alouettes et des différents secteurs qui la composent, le cadre de vie de la population se dégrade, ce qui permet de justifier ce projet. La dégradation des logements et l'absence des commerces de proximité, principaux éléments d'une vie de quartier agréable, sont les deux principaux enjeux liés au cadre de vie et aux habitants du quartier. L'opération Val de Fontenay / Alouettes répond à une demande de plus en plus importante de logements, que ce soit sur l'aspect qualitatif ou quantitatif.	*Le projet présente des impacts positifs sur la population et le cadre de vie ne justifiant pas la mise en place de mesures spécifiques.*

Domaines		Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
Voies de communication et trafic		Le projet intègre une volonté de réduire à la source les effets du projet sur le trafic routier, par une politique volontariste de limitation de l'usage de la voiture, le rééquilibrage du partage de l'espace public en faveur des modes doux et du végétal, la maîtrise de la production des stationnements et par l'important réaménagement des espaces publics de l'opération ainsi que la réalisation d'un maillage continu de circulations douces.	*Le projet présente des impacts positifs sur la mobilité ne justifiant pas la mise en place de mesures spécifiques.*
Bruit	**Emission**	Pour certains secteurs, des aménagements peuvent apporter des réflexions supplémentaires sur les nouveaux bâtiments et augmenter légèrement le niveau sonore en façade des bâtiments existants (maximum 1,0 dBA). Le long du projet de tramway T1, la mise en place du projet associée à la baisse de trafic routier sur l'axe parallèle n'entraine pas de variation sonore significative. La baisse de trafic routier sur les axes concernés par le projet de BHNS génère une légère baisse de l'émission sonore de ces voiries qui est compensée par l'intégration du trafic du BHNS et l'évolution du paysage urbain.	**MR 22 : Mesures de limitations des nuisances sonores vis-à-vis des populations humaines** **Mesures pour limiter les émissions sonores à la source :** Développement des modes de transports doux (voies piétonnes et cyclables) comme alternative au transport routier pour les petits trajets, apaisement de la circulation et des espaces publics. **Mesures pour limiter l'exposition aux nuisances sonores :** Travail du plan urbain à l'échelle des différents secteurs pour limiter l'exposition aux nuisances sonores. Identifier les zones particulièrement exposées aux nuisances sonores et éviter l'implantation dans ces zones de bâtiments sensibles (logements, hôpitaux, centres de soin, établissements scolaires, bibliothèques, lieux de culte, parcs et jardins, etc.). **Mise en place de solutions constructives adaptées aux niveaux d'isolement acoustique et de dispositifs limitant la propagation des ondes acoustiques :** Isolation phonique de façade et des huisseries des bâtiments.
	Confort acoustique	La modification du paysage urbain liée à la mise en place du projet génère des effets masquant qui apportent une réduction des niveaux sonores en façade de certains bâtiments existants.	
Air		Les concentrations restent similaires entre la situation « fil de l'eau » et la situation avec projet.	Le projet intégrera pleinement l'évaluation des risques sanitaires à sa future définition.
Déchets		Le projet devrait conduire à une augmentation de la population habitante du quartier, à une fréquentation accrue de celui-ci et donc à une production accrue de déchets. De même l'aménagement de nouveaux espaces paysagers entraînera de fait des déchets verts résultant de l'entretien.	**MA 7 : Mise en place d'une bonne gouvernance des déchets** Le projet veillera à s'assurer d'une gouvernance de projet qui permette de mettre en œuvre une bonne gestion des déchets, avec l'ensemble des partenaires du projet. **MR 21 : Collecte intelligente des déchets** L'ensemble des programmes du projet mettront en œuvre une collecte intelligente des déchets.
Environnement lumineux		Compte tenu de l'ambiance déjà particulièrement lumineuse du site existant, le projet ne sera pas à l'origine d'une augmentation sensible de l'ambiance lumineuse.	La mise en place d'un système d'éclairage intelligent sera envisagée.

Domaines		Effets du projet	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation et effets après mesures
Climat	**Effet sur le climat**	Les effets du climat sur le projet viendront principalement du trafic de véhicules engendré par le projet.	Des mesures seront mises en place dans le cadre du projet pour favoriser un report modal.
	Vulnérabilité au changement climatique	De par la nature du projet (bâtiments de bureaux essentiellement), et de par son implantation, la vulnérabilité du projet au changement climatique est jugée moyenne.	Le projet prévoit une très forte végétalisation et de la désimperméabilisation nette prévue au plan guide, qui aura un effet très favorable sur la vulnérabilité climatique et en particulier le confort d'été (réserve d'eau et évapotranspiration des végétaux en pleine-terre ainsi que l'ombre des arbres à grand développement). Un bilan de GES avant-projet sera effectué dans le cadre d'une actualisation de la présente étude par le bureau d'études ZEFCO.
RISQUES			
Risques naturels	**Géotechniques**	Les risques naturels identifiés dans l'état initial ne seront pas amplifiés par le projet.	*Aucune mesure spécifique n'est requise compte tenu de l'absence d'impact.*
Risques technologiques		Les risques technologiques sont principalement issus de la présence de l'autoroute A86, de la voie ferrée et de la canalisation de gaz naturel au Nord-Ouest du périmètre du projet. Ces deux axes majeurs sont des chemins préférentiels pour le transport de matières dangereuses. Ce risque ne sera pas accentué par le projet.	La définition du futur projet tiendra compte des activités ICPE présentant des risques pour la localisation de ses différentes composantes.
Risques pour la santé humaine		Le projet présentera globalement un faible impact sur la santé humaine au regard des émissions de GES provoquées, de son impact faible sur l'air, l'environnement sonore et l'eau.	Les préconisations de l'EQRS menée par le bureau d'études ARIA seront intégrées à la définition du présent projet. Concernant la pollution des sols, l'analyse des risques de contamination devra se faire ilot par ilot par la réalisation d'étude spécifique à chaque ilot.

Figure 34 : synthèse des effets du projet sur l'environnement, Etude d'impact

Les effets cumulés des différents projets connus

Les principaux projets devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés concernent les transports en commun (réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay, station de la ligne M15, et M1, prolongement du tramway T1, bus Bords de Marne. Les effets cumulés en phase de chantier peuvent être significatifs. Pour y faire face, les mesures de réduction et d'évitement concernant le trafic, de gestion des déblais ou encore de nuisances sonores pourront être coordonnées.

Trois projets d'aménagement dit « connexes et connus » ont été répertoriés : Le projet CDT Paris-Est-Marne-et-Bois, l'extension du centre commercial « Rosny 2 » ; l'ilot B2A de la ZAC Beauclair. Compte tenu de leur dimensionnement et de leur éloignement, peu d'effets cumulés sont identifiés.

3.2.3 Conclusion : le bilan avantage /inconvénient en faveur du projet

Au regard des avantages énumérés dans le cadre de la justification de l'utilité publique et des impacts positifs relevés dans l'étude environnementale, les avantages liés à la réalisation de l'opération d'aménagement sont largement supérieurs aux impacts négatifs. Les mesures proposées permettront par ailleurs d'éviter ou de réduire largement ces effets.

Par ailleurs l'absence d'une procédure de DUP risquerait de remettre en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement et laisserait le champ libre à la spéculation foncière privée provoquant ainsi des quartiers trop denses, monofonctionnels en manque d'espaces publics de qualité.

3.3 Maitrise foncière

3.3.1 Les biens exclus de la DUP

La DUP porte sur l'ensemble de la concession à l'exception des biens décrits ci-dessous :

- Le pôle d'équipements publics du secteur Auchan Gare (patinoire, piscine, gymnase et jardin) qui n'ont pas vocation à être acquis par MAB SPL pour muter
- Les biens situés sur le secteur Guynemer qui sont en cours de construction et qui n'ont pas vocation à muter
- Le bâtiment situé sur la bretelle d'accès à l'A86 à proximité du secteur « la pointe » et livré en 2019
- Les biens situés au nord du secteur « La Pointe » en cours de travaux.
- Le bâtiment Esterel situé sur le secteur Salengro qui a fait l'objet d'importants travaux de rénovation en 2021 sera retiré de la copropriété initiale située 44-58 rue Roger Salengro, conformément à l'article L122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Les biens concernés par l'avenant n°2 (déchetterie et chaufferie)

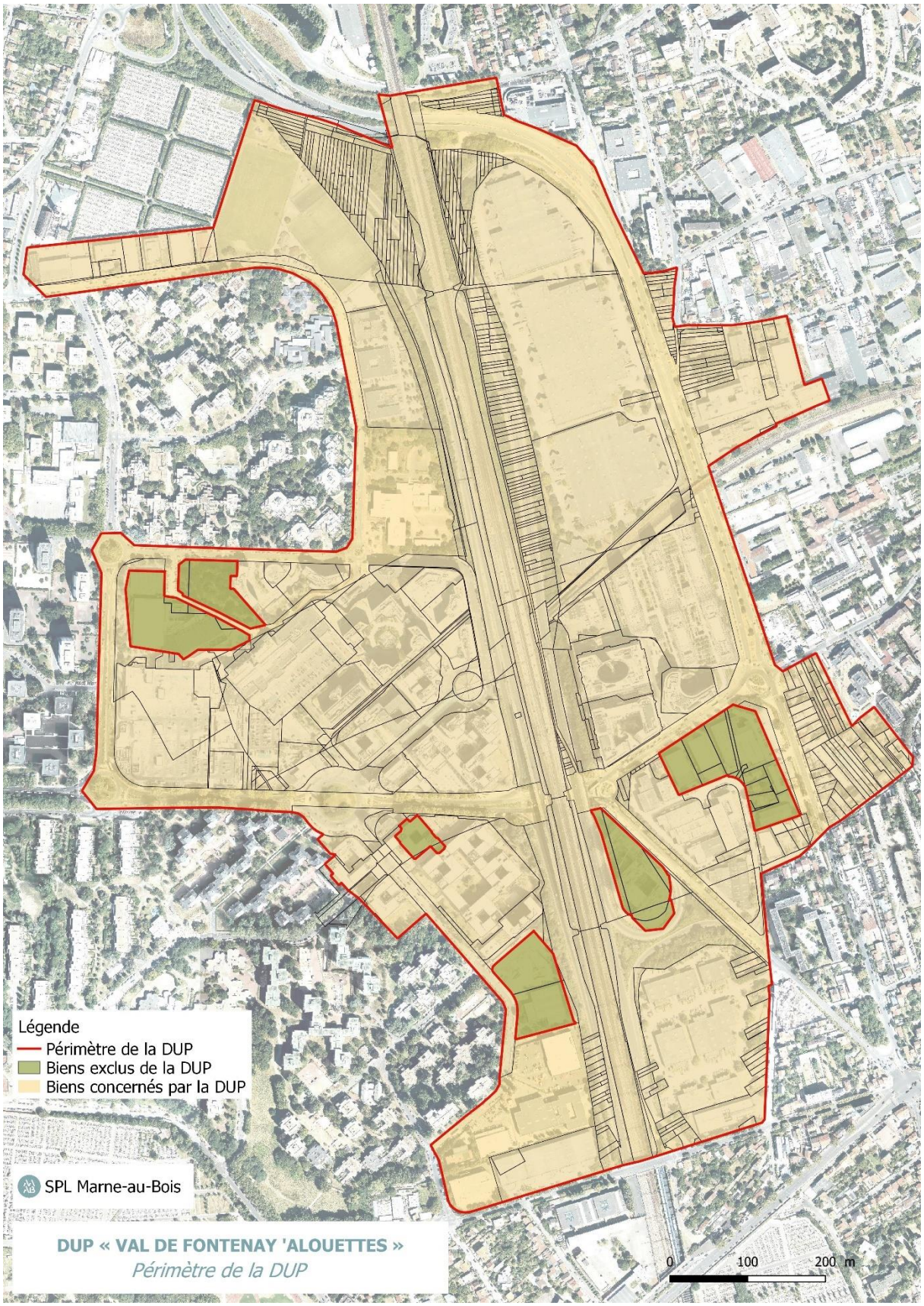


Figure 35 : Plan du périmètre de la DUP et périmètre de la concession 2020

3.3.2 Les biens déjà acquis par MAB SPL

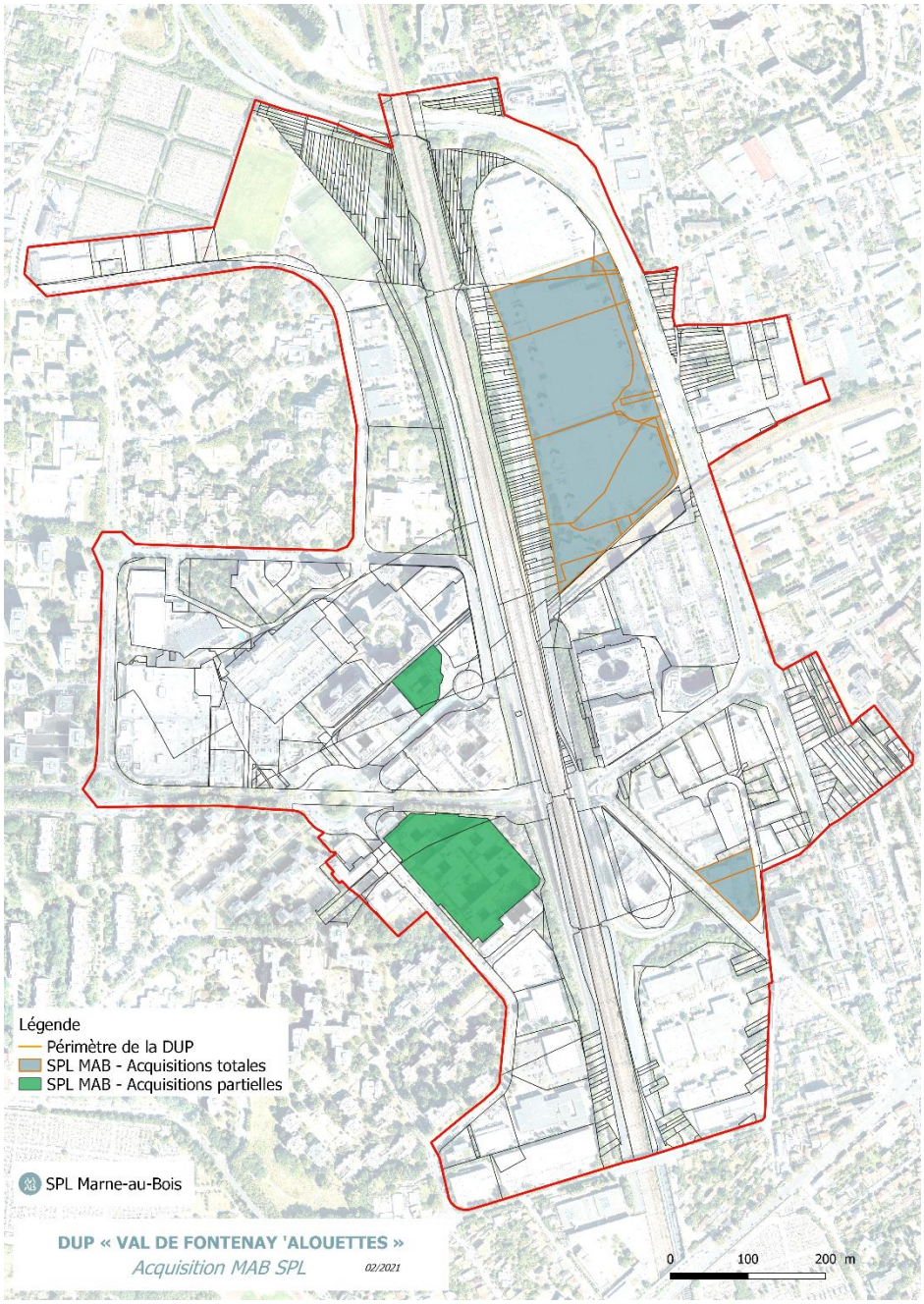


Figure 36 : Plan des bien déjà acquis en totalité (en bleu) ou partiellement (en vert)

Les biens déjà acquis en totalité sont les suivants :

- Le site « Grange », 89 rue Pierre Grange Fontenay-sous-Bois (entrepôts)
- Le site « Péripôle sud » 33 avenue du maréchal de Lattre de Tassigny (entrepôts)

Les biens déjà acquis partiellement compris dans des copropriétés sont les suivants :

- Le site « Dolomites », 44 rue Roger Salengro (bureaux)
  Le site « Gare » 7 avenue du val de Fontenay (bureaux)

L'ensemble des biens ont été acquis pour 39 741 640 €.

3.3.3 Les biens restant à acquérir à l'amiable :

Les propriétés de la DiRIF

Les accotements de l'A86 représentent une partie importante de la concession. Pour la mise en œuvre du projet, il sera nécessaire d'acquérir auprès de la DiRIF environ 20% de ce foncier.

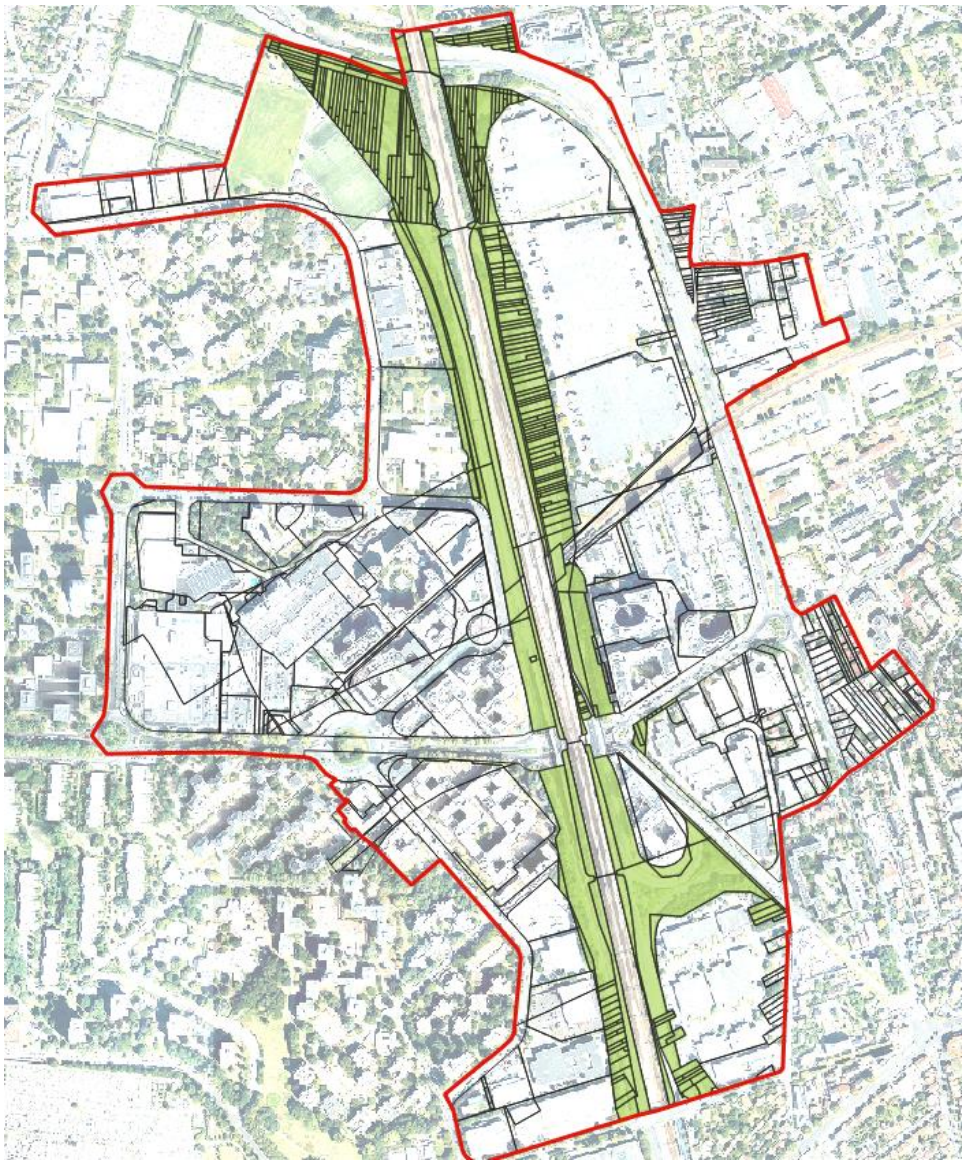


Figure 37 : Propriétés de la DiRIF

Ces acquisitions ont été estimées à 1 712 490 € par la direction nationale d'interventions domaniales (DNID)

Les propriétés de l'Epfif

Dans le cadre de la convention qui lie la ville de Fontenay-sous-Bois et l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France, les biens acquis par l'Epfif ayant vocation à être racheté par MAB SPL sont les suivants :

- Le site « ZA Marais », 1 avenue Louison Bobet
- Le site « Péripôle Nord », 33 avenue Maréchal de Lattre de Tassigny
- Le site « petite Montparnasse », 211/215 rue de la fontaine
- Le site « Carnot », 194 bis rue Carnot

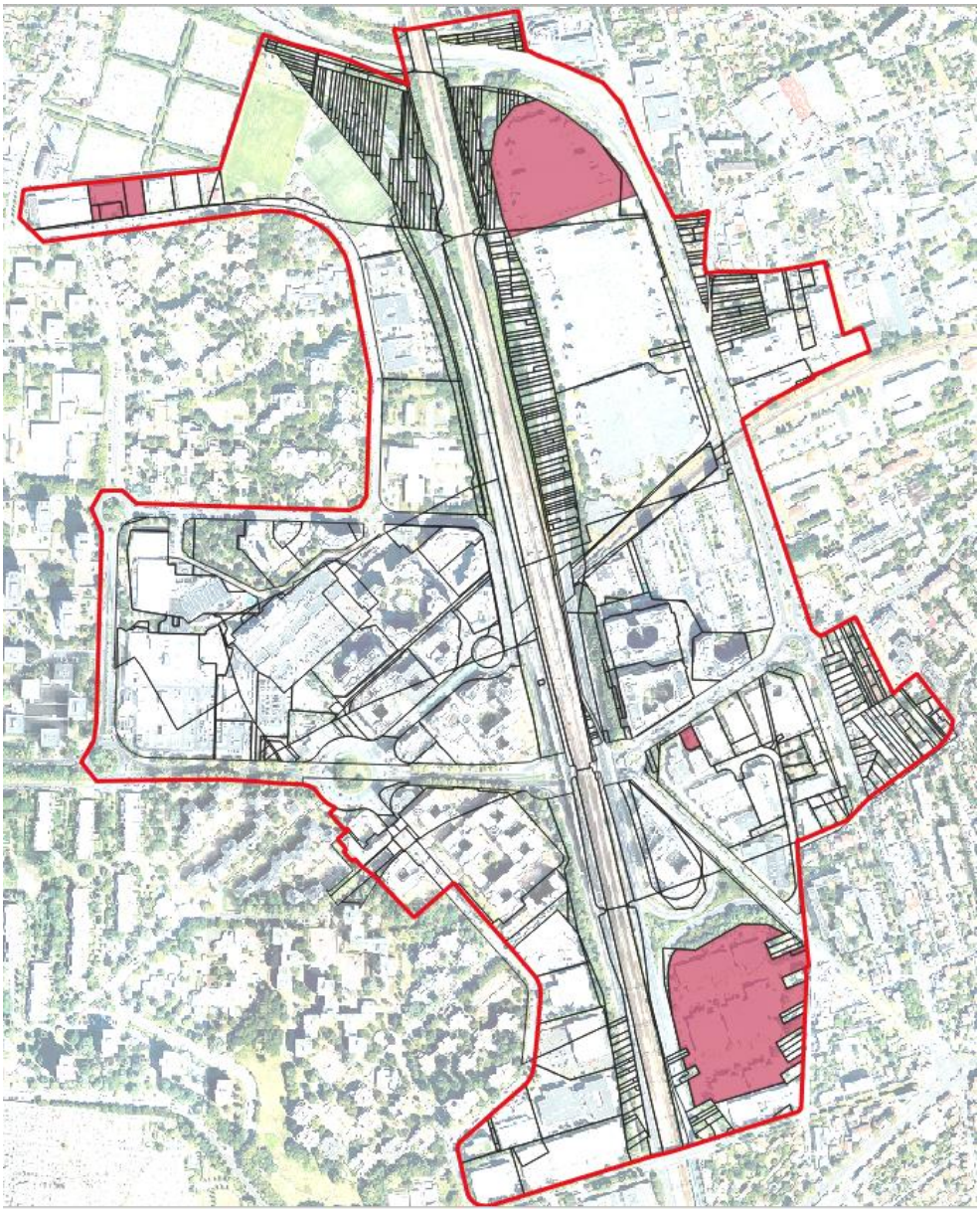


Figure 38 : Propriété de l'Epfif

Ces acquisitions ont été estimées à 31 584 200 € et 8 898 200 € d'évictions commerciales par la DNID.

Les biens appartenant à la commune de Fontenay-sous-Bois

Les biens, propriétés de la commune de Fontenay-sous-Bois qui pourraient être acquis en vue d'une restructuration sont :

- Le site « stade Picasso », rue la fontaine
- Le site du CMS situé sur le secteur Salengro, 40 bis rue Roger Salengro (bien en copropriété)
- Les terrains nus situés aux Joncs Marins et sur le secteur Vaisseau
- Les délaissés de voiries ou voiries cadastrées.

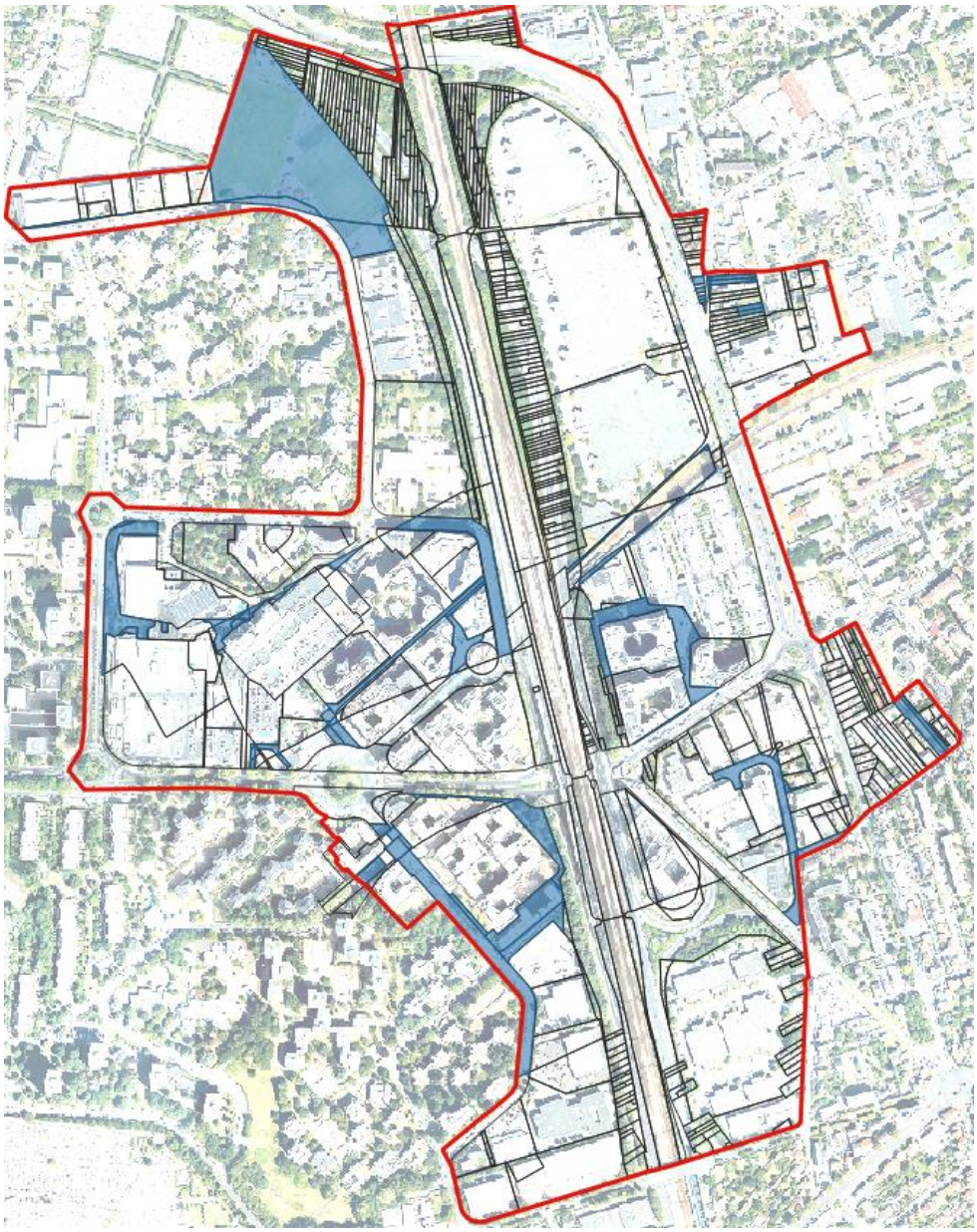


Figure 39 : carte du foncier communal inclu dans le périmètre de la DUP

Ces acquisitions ont été estimées à 10 826 500 € par la DNID.

3.3.4 Les propriétés foncières restant à acquérir

Les biens à acquérir partiellement en raison de leur utilisation actuelle à l'usage du public

Certains fonciers privés accueillent en partie des voiries et espaces à usage du public doivent être régularisé. Il s'agit de procéder aux divisions parcellaires nécessaire afin de les céder à terme à la ville pour les incorporer dans son domaine public. Concernant les copropriétés, les emprises expropriées seront retirées de la copropriété initiale et l'arrêté de cessibilité précisera l'emplacement de la ligne divisoire (articles L. 122-6 et L. 132-2 du code de l'expropriation).

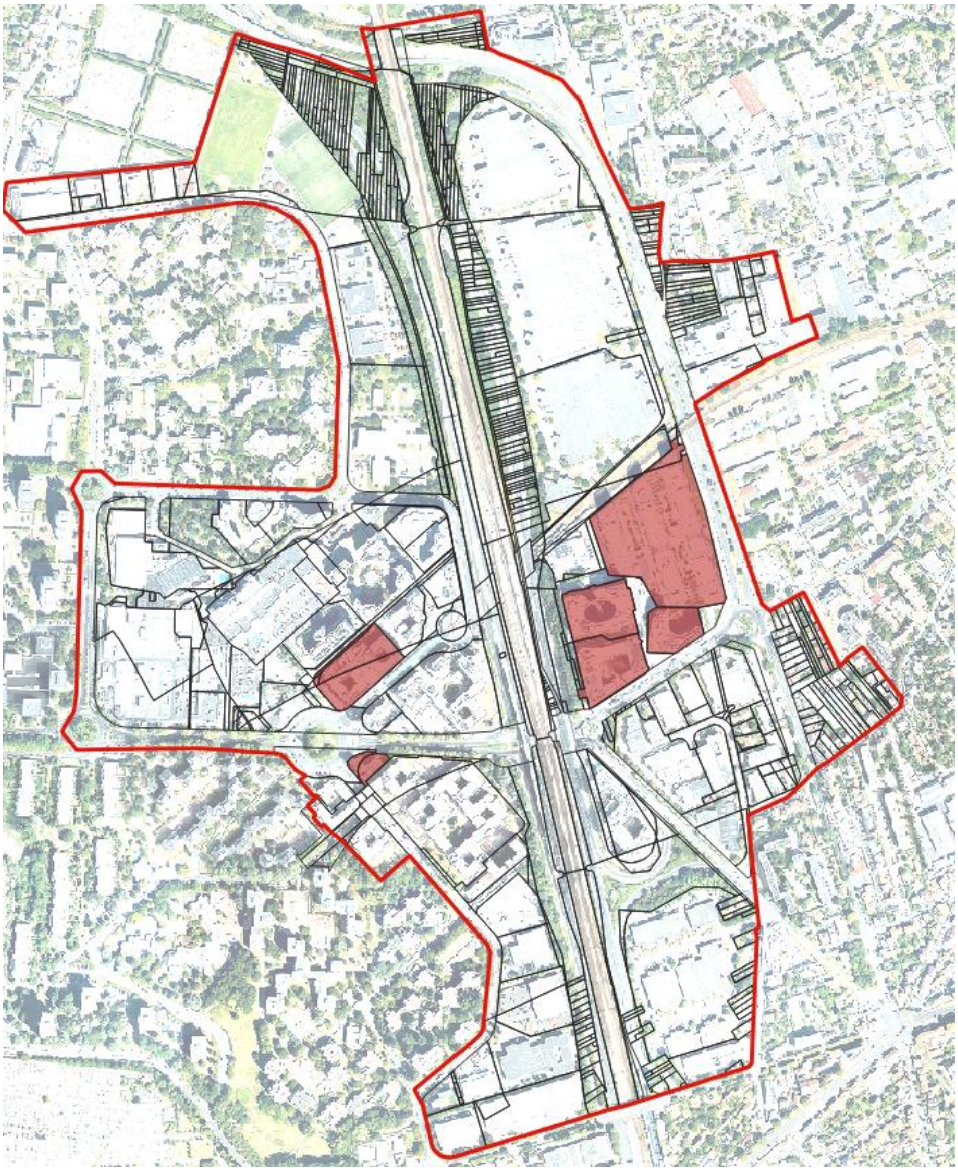


Figure 40 : carte des propriétés à acquérir partiellement

Ces acquisitions ont été estimées à 34 965 € (indemnités principales et remplois et comprises) par la DNID.

Les biens privés à acquérir en totalité

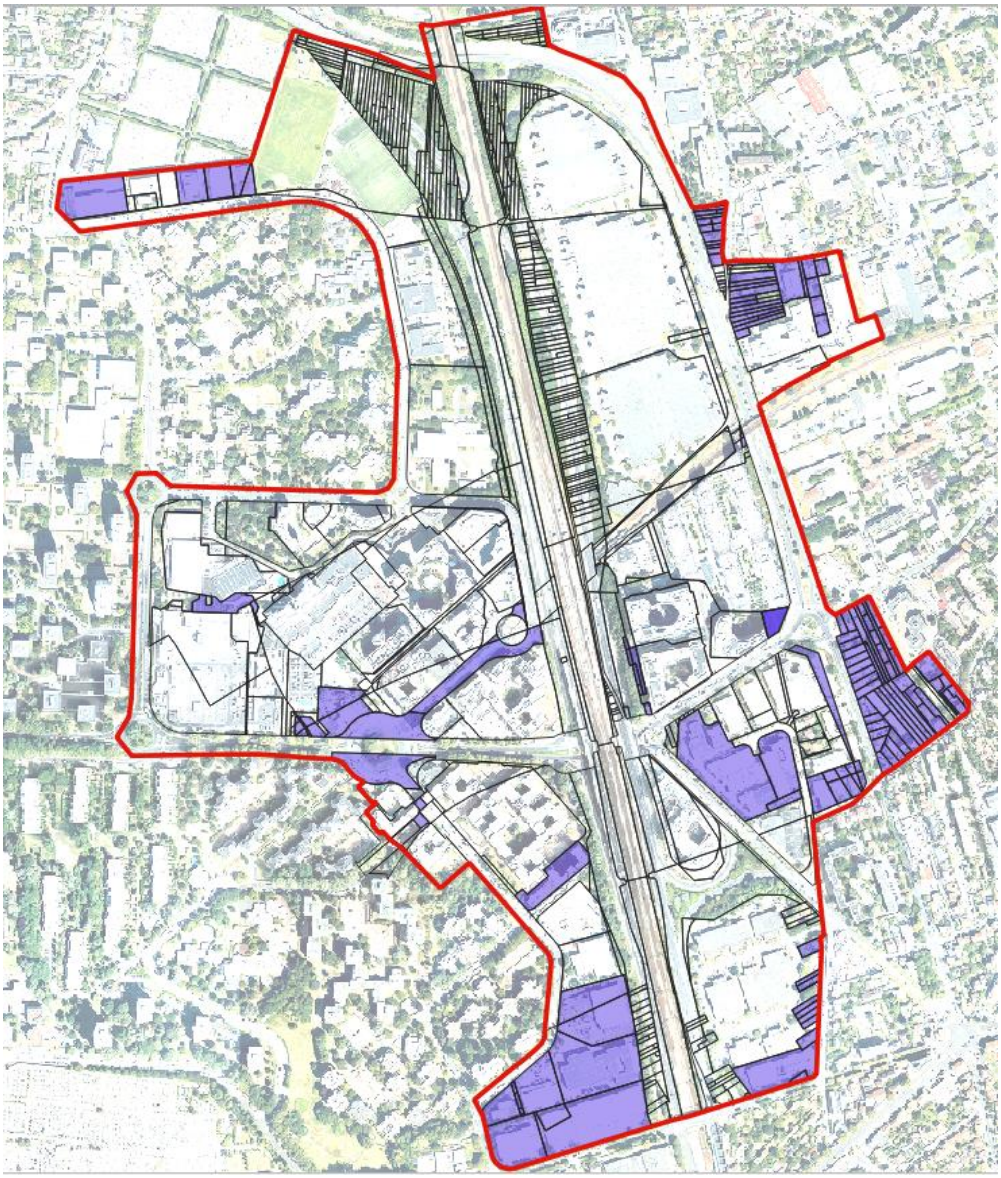


Figure 41 : carte du foncier à acquérir en totalité (en violet)

Ces acquisitions ont été estimées par la DNID à 159 854 159 € d'indemnité principale et remploi et 32 428 600 € d'évictions commerciales soit au total 192 282 759 €.

Les acquisitions ponctuelles

Certains biens inclus dans le périmètre de DUP n'ont pas vocation à être acquis en totalité par la SPL même s'ils font partie intégrante du projet. Leur intégration dans le périmètre de la DUP répond principalement aux trois enjeux suivants :

- Permettre aux propriétaires desdits biens de prendre l'initiative de la mutation de leurs biens (Secteurs Auchan, Salengro Fontaine-Picasso et Vaisseau). Dans ce cadre, l'action de

l'aménageur sera d'encadrer et d'orienter le projet porté par le propriétaire du bien, dans une logique d'*urbanisme négocié*.

- Permettre le maintien d'activités pertinentes pour le projet (lycée P. Picasso, actifs tertiaires avenue du Val-de-Fontenay) mais qui nécessitent des interventions d'aménagement à la marge pour garantir leur pérennité.

Cette démarche d'*urbanisme négocié* est un concept relatif au montage et à la gouvernance d'une opération d'aménagement, et du projet urbain au sens large, développée en France depuis la fin des années 1990. Cette démarche propose une articulation partenariale entre les collectivités locales, les aménageurs, les porteurs de projets et les propriétaires, en vue de réaliser les objectifs d'utilité publique de l'opération. Dans la mesure où les acquisitions ponctuelles décrites ci-dessus s'inscrivent dans une démarche d'accompagnement de biens et activités existantes, la SPL ne peut projeter que des interventions partielles sur les actifs concernés. La SPL se réserve toutefois le droit d'agir par opportunité et exceptionnellement de manière coercitive. Compte tenu des spécificités de cette démarche, il semble pertinent de réserver, dans l'appréciation sommaire des dépenses une enveloppe significativement inférieure à l'estimation totale des biens concernés par ces acquisitions ponctuelles. Ainsi, dans l'appréciation sommaire des dépenses (pièce 5 du présent dossier), une enveloppe correspondant à 10% des biens concernés est réservée à cet effet.

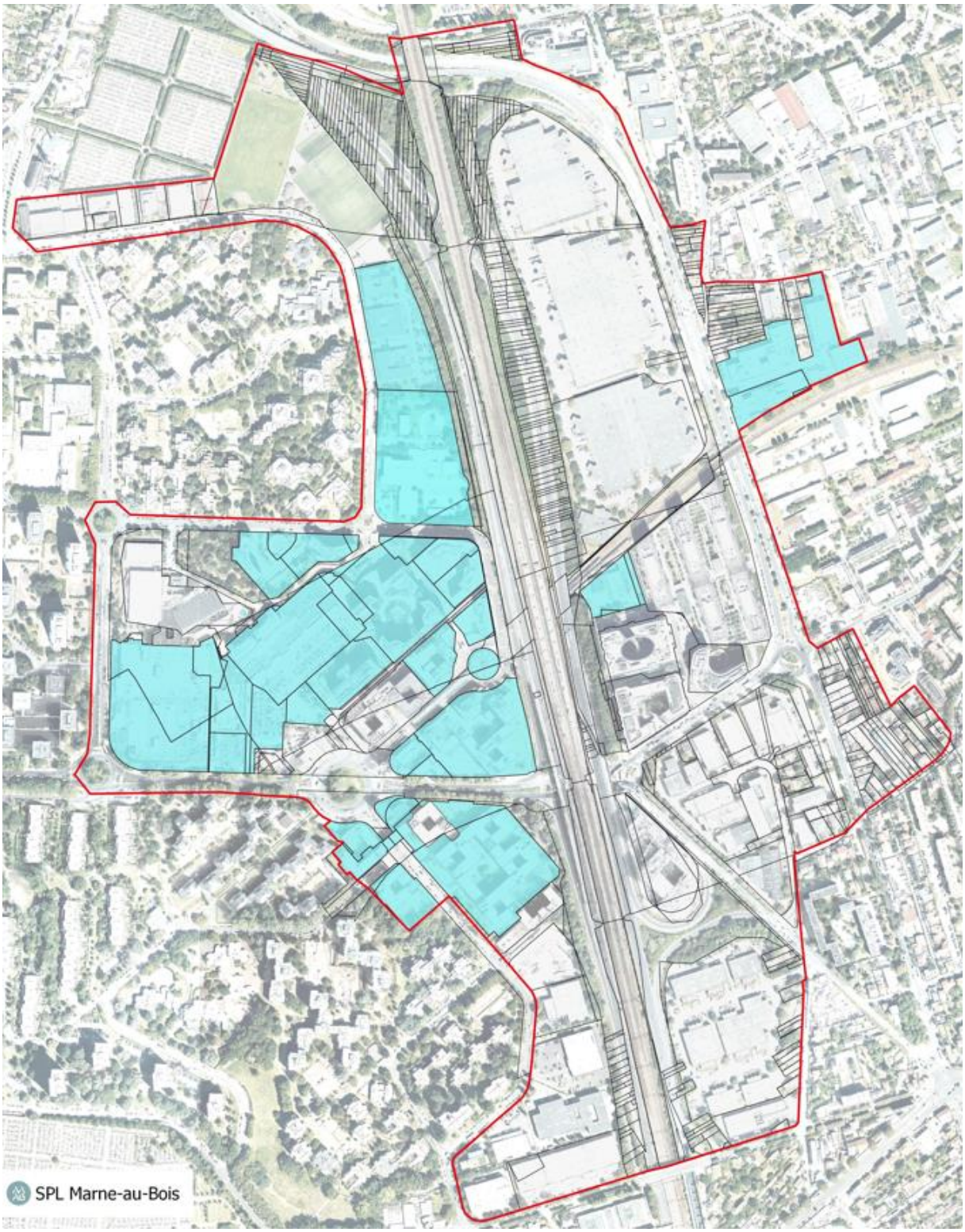


Figure 42 : carte des biens nécessaires à l'opération laissés à la négociation entre acteurs publics et privés

Ces acquisitions ponctuelles ont été estimées à 560 528 769 € (indemnités principales, de remplois et évictions commerciales comprises) par la DNID. MAB SPL considère qu'elle pourra acquérir 10% des biens soit 56 052 876,9 €.

3.4 Les projets de transports en commun faisant l'objet d'une DUP

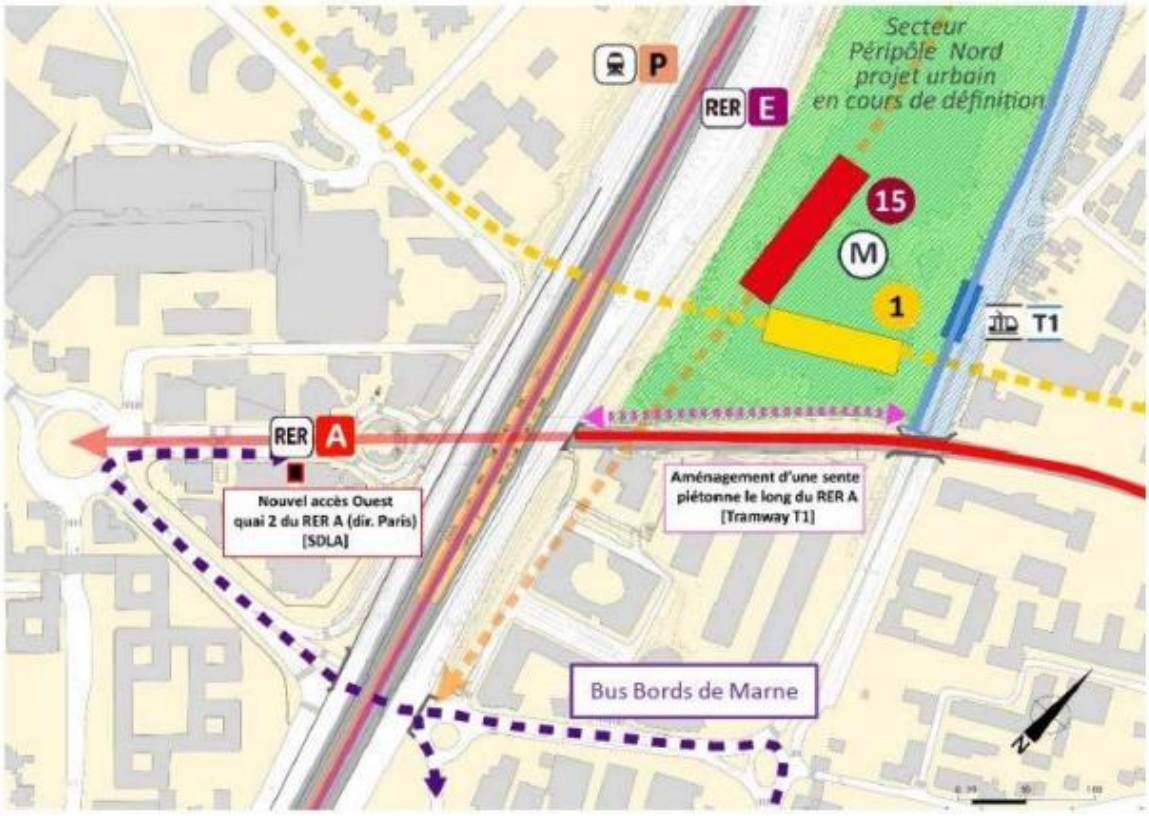
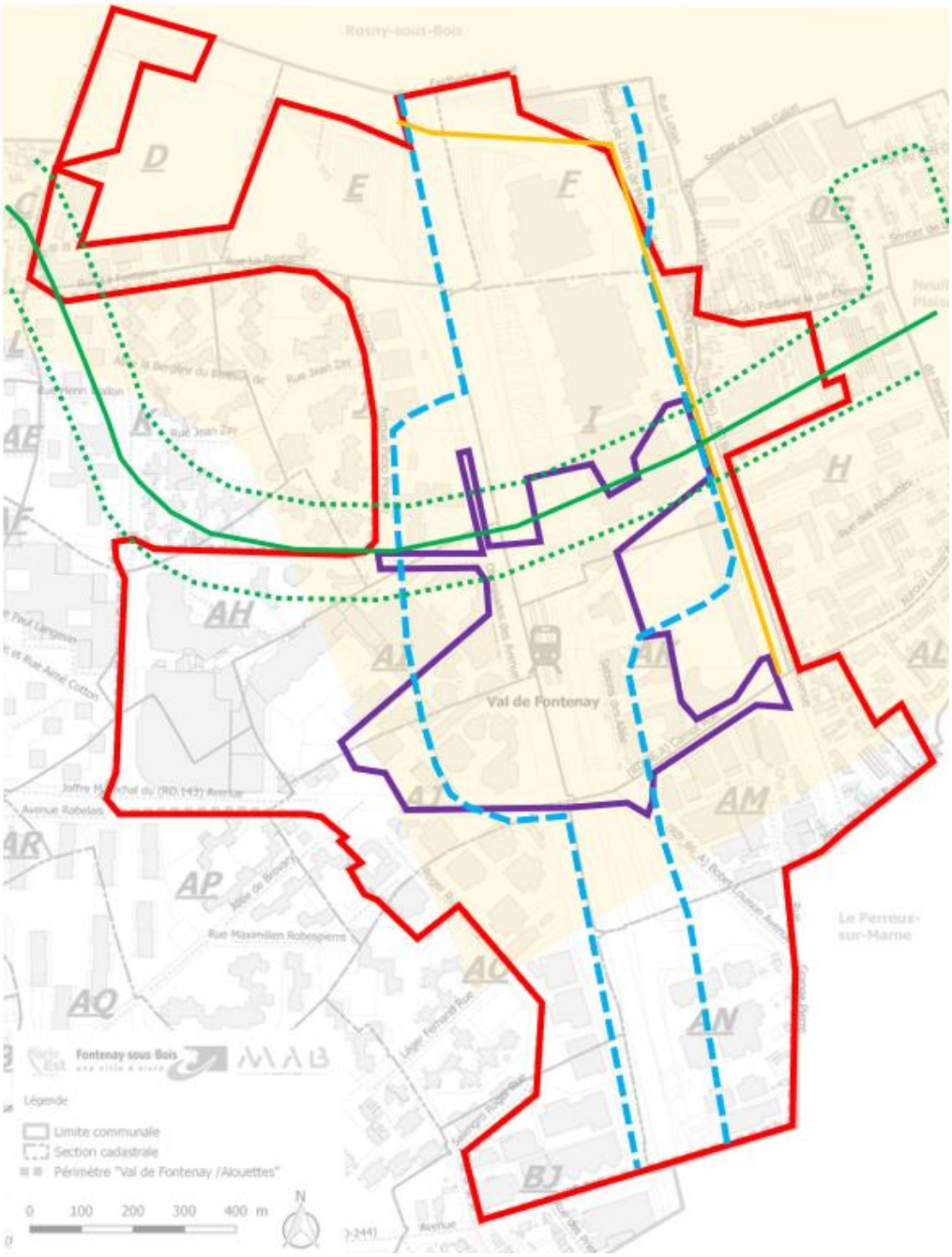


Figure 43 : Extrait du dossier DUP du réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay (MOA IDFM)

Cinq projets de transport en commun sont en interface avec le projet urbain « Val de Fontenay Alouettes », et font ou feront l'objet d'une DUP propre :

- Le prolongement du tramway T1 à Val -de-Fontenay sous co-maîtrise d'ouvrage RATP et Département de Seine Saint-Denis :
  - La DUP a été obtenue et prorogée
- La ligne de métro M15 Est reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris :
  - La DUP a été obtenue et une enquête complémentaire a eu lieu en mai 2021
- Le réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay, sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités :
  - La DUP est finalisée, l'enquête publique est prévue à la fin du premier semestre 2021.
- Le prolongement du métro M1 Val-de-Fontenay, sous co-maîtrise d'ouvrage RATP et Ile-de-France Mobilités :
  - La DUP est finalisée, l'enquête publique est prévue au second semestre 2021
- La création d'un TCSP « Bus bord de Marne », sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités :
  - Le dossier d'opportunité a été validé par IDFM en 2020. IDFM a approuvé le bilan de la concertation le 14 avril 2021 permettant de lancer les études préliminaires

L'ensemble de ces projets ont un impact non négligeable sur le phasage de réalisation et la maîtrise foncière de l'opération VDFA, comme l'indique la carte ci-dessous.



Légende

- Périmètre de la concession VDFA en 2022
- DUP Pôle d'échange – plan général des travaux
- DUP M 15 – plan général des travaux « Bande DUP »
- DUP Prolongement T1 – plan général des travaux
- Tracé du T1
- « Zone d'étude »
- DUP Prolongement M1 – plan général des travaux (enquête publique préalable)
- Prolongement du métro
- « Périmètre potentiel d'intervention »

Figure 44 : Schéma des différents périmètres de DUP sur le secteur VDFA

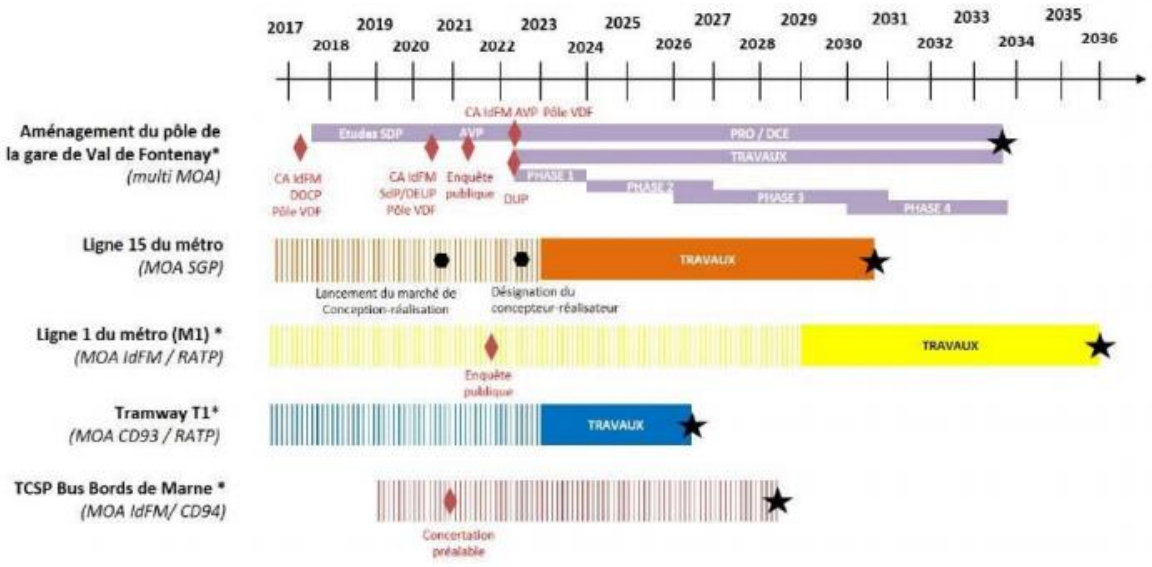


Figure 44 : Calendrier prévisionnel des projets connexes de transport (Avis de l'AE du 24 février 2021 sur Péripôle)

MAB SPL a entrepris un travail de coordination étroite avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage des différents projets de transport en cours sur le secteur de Val de Fontenay, afin de bien vérifier que le projet d'aménagement et les différents projets de transport sont compatibles et n'engendrent pas de conflit d'utilité publique. Cette coordination technique sera poursuivie durant toute la durée des différents projets, tant en phase de conception, pour garantir la cohérence globale des aménagements, que de réalisation, pour minimiser les effets cumulés des chantiers.

3.4.1 Le prolongement du tramway T1

Depuis 2012, le Tram T1 relie Asnières Gennevilliers Les Courtilles (92) à Noisy-le-Sec (93). Son prolongement dont la maitrise d'ouvrage est assurée par le Département de Seine Saint-Denis et la RATP est prévue à l'horizon 2026. Il desservira les villes de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois, améliorant ainsi la desserte en transports en commun de l'Est parisien et permettant de désenclaver certains quartiers. Il permettra également d'améliorer le cadre de vie en requalifiant les axes empruntés, notamment l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, et en créant une nouvelle liaison douce structurante reliant Montreuil à l'Est de Fontenay-sous-Bois en franchissant l'A86.

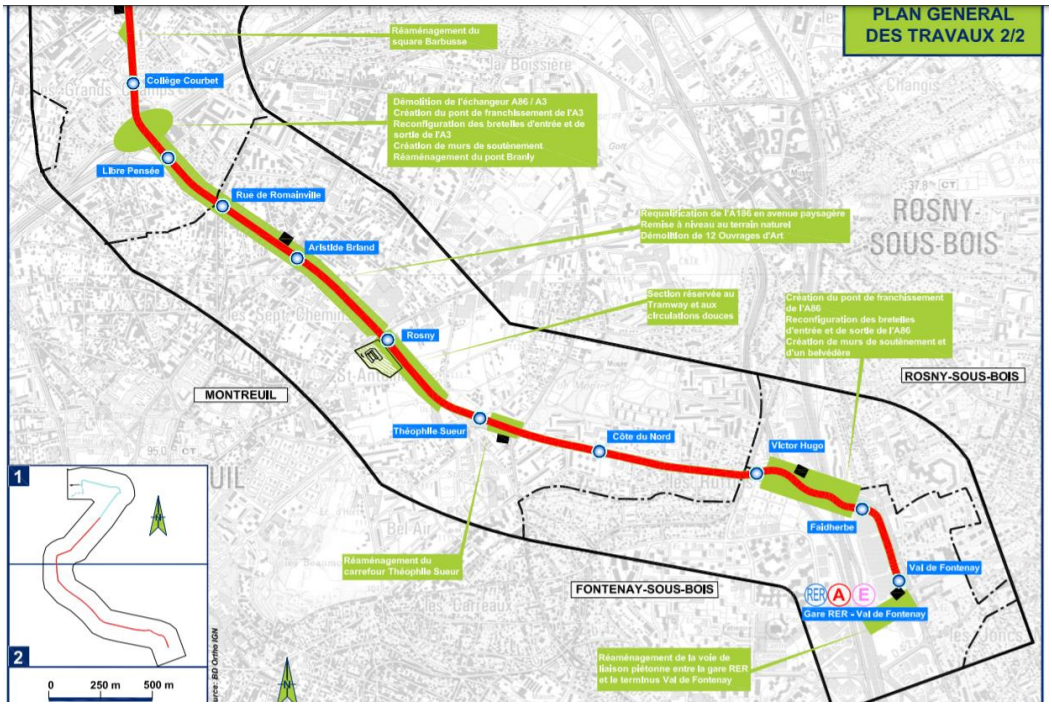


Figure 45: Extrait du plan général des travaux – DUP Prolongement du tramway T1

Les plans projets indiquent les travaux à effectuer pour la réalisation de la ligne et des deux stations Faidherbe et Val-de-Fontenay ainsi que les remembrements fonciers nécessaires à l'opération.

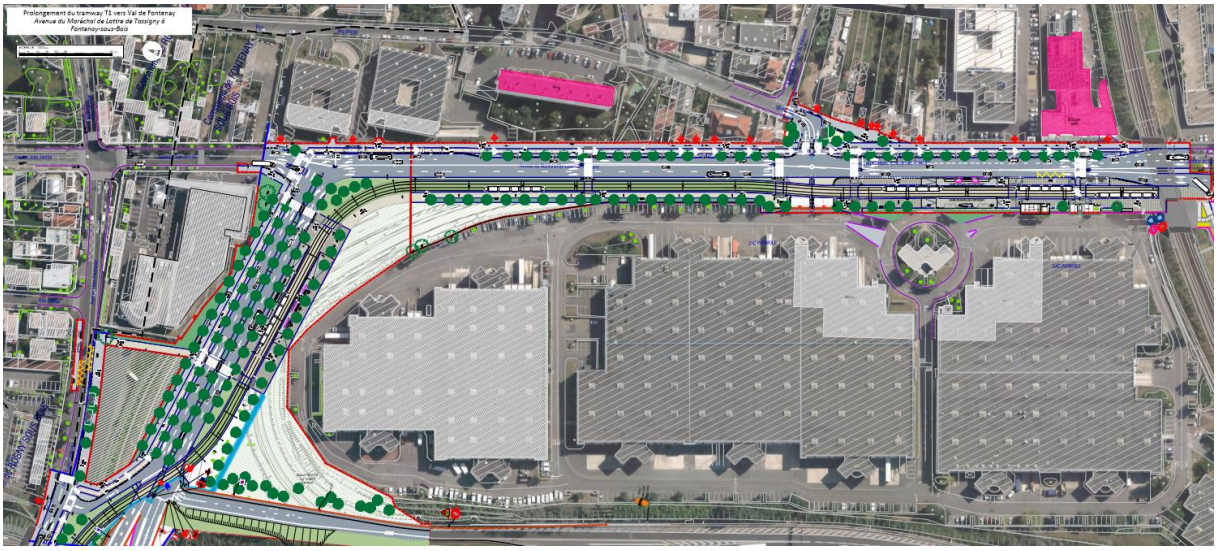


Figure 46: Extrait des plans projet du T1 sur le secteur du Péripôle (source T1)

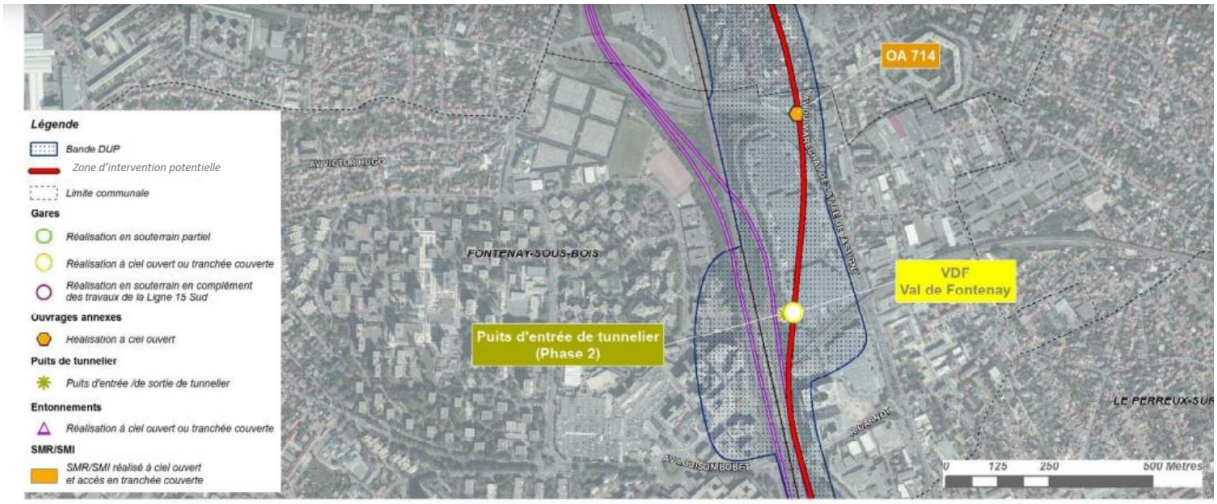
Le projet urbain Val de Fontenay Alouettes tient compte des réaménagements envisagés par le Tramway T1 sur le secteur en question. Une coordination des projets est déjà à l'œuvre pour partager les calendriers de travaux, et travailler sur le maillage viaire et modes doux au-delà de l'emprise du Tramway T1.

Le foncier nécessaire à l'opération a déjà été acquis par la maîtrise d'ouvrage du T1. La gestion des voiries et espaces publics réaménagées incombera aux collectivités compétentes, le Département du Val de Marne et la commune de Fontenay-sous-Bois.

3.4.2 La ligne 15 – Est

La Ligne 15 Est dont la livraison est prévue en 2030 est l'une des trois composantes du projet de la Ligne 15 du métro avec les tronçons sud (Pont de Sèvres - Noisy-Champs) et ouest (Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel].

La Ligne 15 forme une spirale à partir de Noisy-Champs et rejoint la Défense via Champigny Centre et Villejuif. Depuis la Défense, le tracé continue via Saint-Denis et Rosny-sous-Bois jusqu'à Champigny Centre par la Ligne 15 Est. Les 26 kilomètres du tracé de la Ligne 15 Est, (dont 23 km exploités commercialement) relient les gares Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre. Le tunnel est entièrement souterrain et se situe à une profondeur comprise entre 20 et 40 mètres sous le niveau de la voirie.



Grand Paris Express / Tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre (Ligne 15 Est)

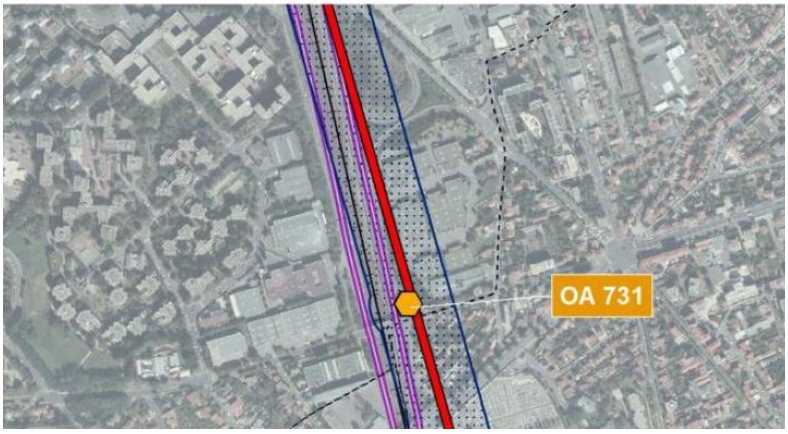


Figure 47: Extraits du Plan général des travaux – DUP ligne M15

Sur le site Péripôle, un travail partenarial a été entrepris entre MAB SPL, l'EPFIF, la Société du Grand Paris et Ile-de-France Mobilités pour coordonner les besoins d'emprises chantiers pour les différents projets de transport. Le foncier nécessaire à l'opération mis à disposition de la SGP est identifié en vert sur le « plan du foncier – Péripôle » (figure 49). Il appartient à la MAB SPL qui en a laissé l'usufruit à la SGP pour la durée de son chantier.

Figure 48 : fonctionnement du Péripôle et emprise des usufruits

La gare sera réalisée en surface et en tréfond au sein des emprises représentées sur les plans en figure 49. Seul le foncier correspondant au bâtiment voyageur M15 et éventuellement à ses abords directs, compris dans les emprises représentées sur les plans en figure 49, deviendra la pleine propriété de la SGP. Le reste des terrains compris dans l'usufruit sera rétrocédé à la MAB SPL qui en aura la pleine propriété, pour permettra l'aménagement urbain du site du Péripôle et la réalisation du grand parvis intermodal reliant tous les modes de transport.

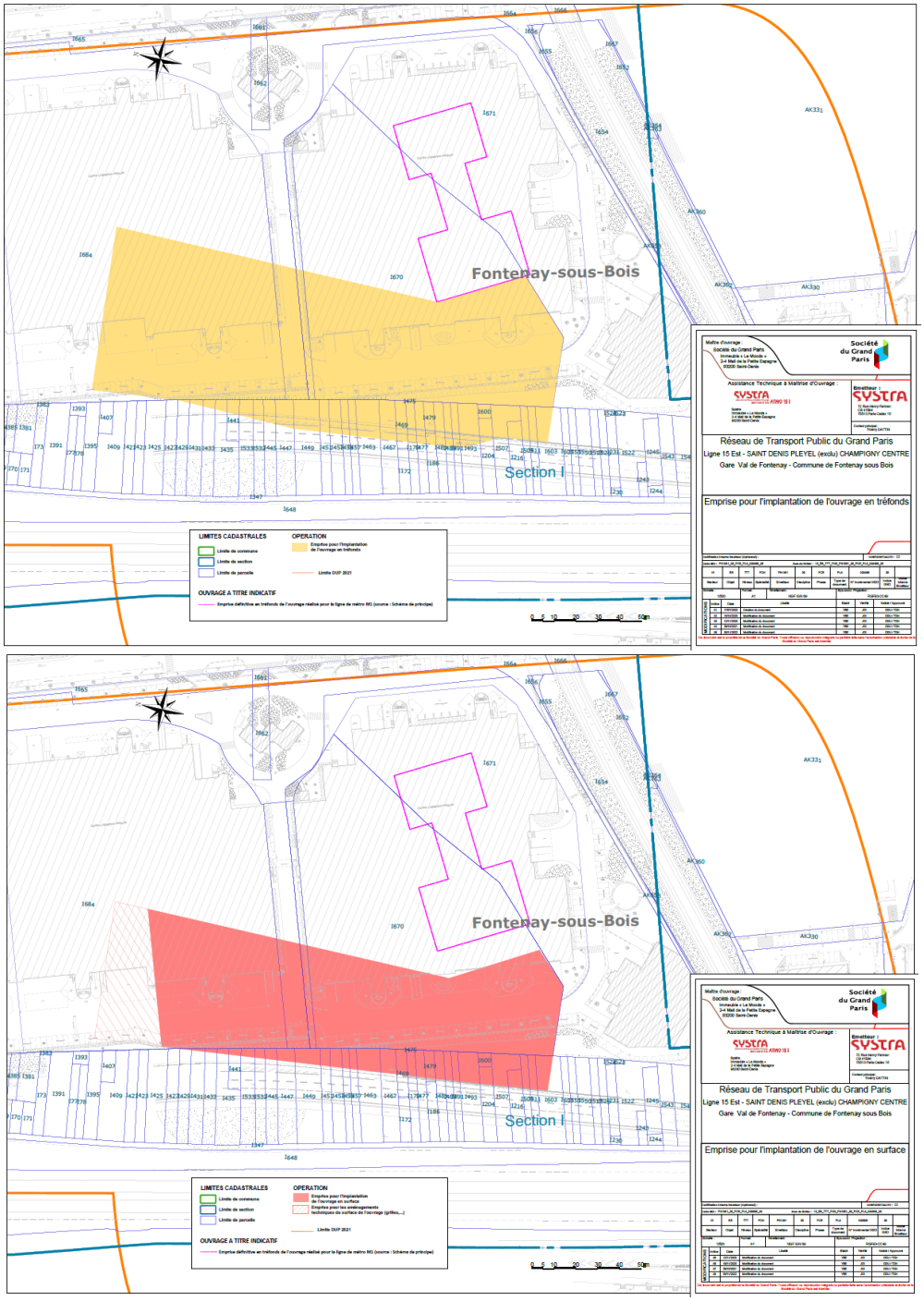
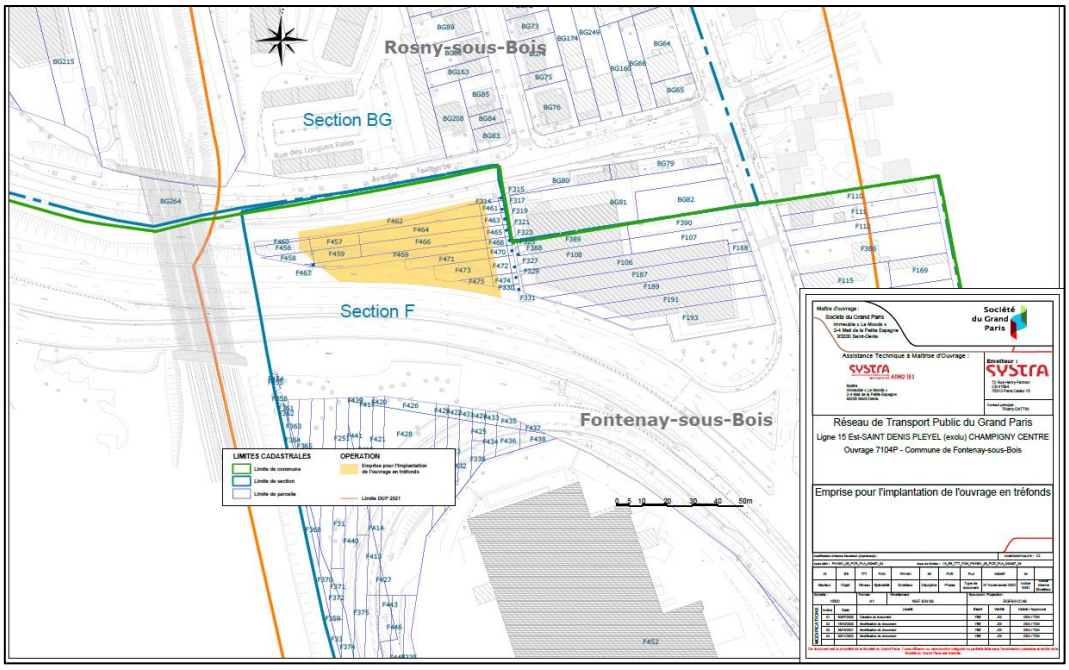


Figure 49 : emprise de la gare à terme en tréfonds (jaune) et en surface (rouge) - source SGP

Deux autres sites sont concernés par l'implantation d'ouvrage annexe : le site Faidherbe (OA 7104), au nord du Péripole, en limite de Rosny-sous-Bois, et le site Marais (OA 7301), au sud de la gare. Ces deux ouvrages sont indispensables au fonctionnement de la ligne et resteront la propriété de la Société du Grand Paris. Les emprises allouées pour les chantiers et les ouvrages futurs ont fait l'objet d'une coordination technique entre MAB SPL et la Société du Grand Paris, afin de permettre leur insertion future dans le projet urbain.



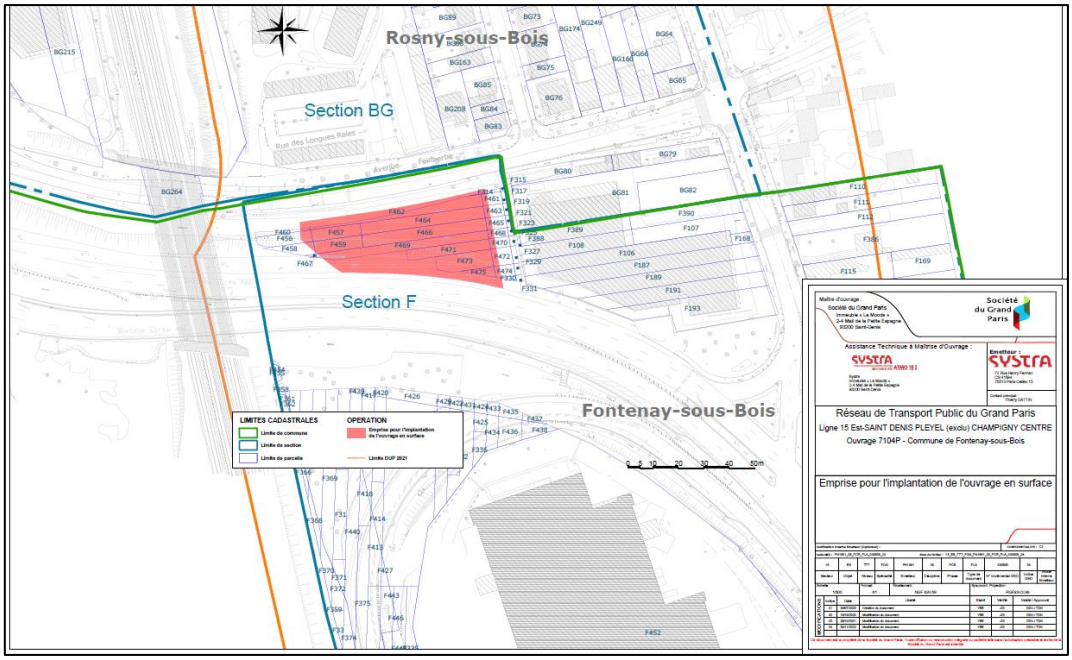


Figure 50 : emprise de l'ouvrage annexe Faidherbe (OA 7104) en tréfonds (jaune) et en surface (rouge) - source SGP

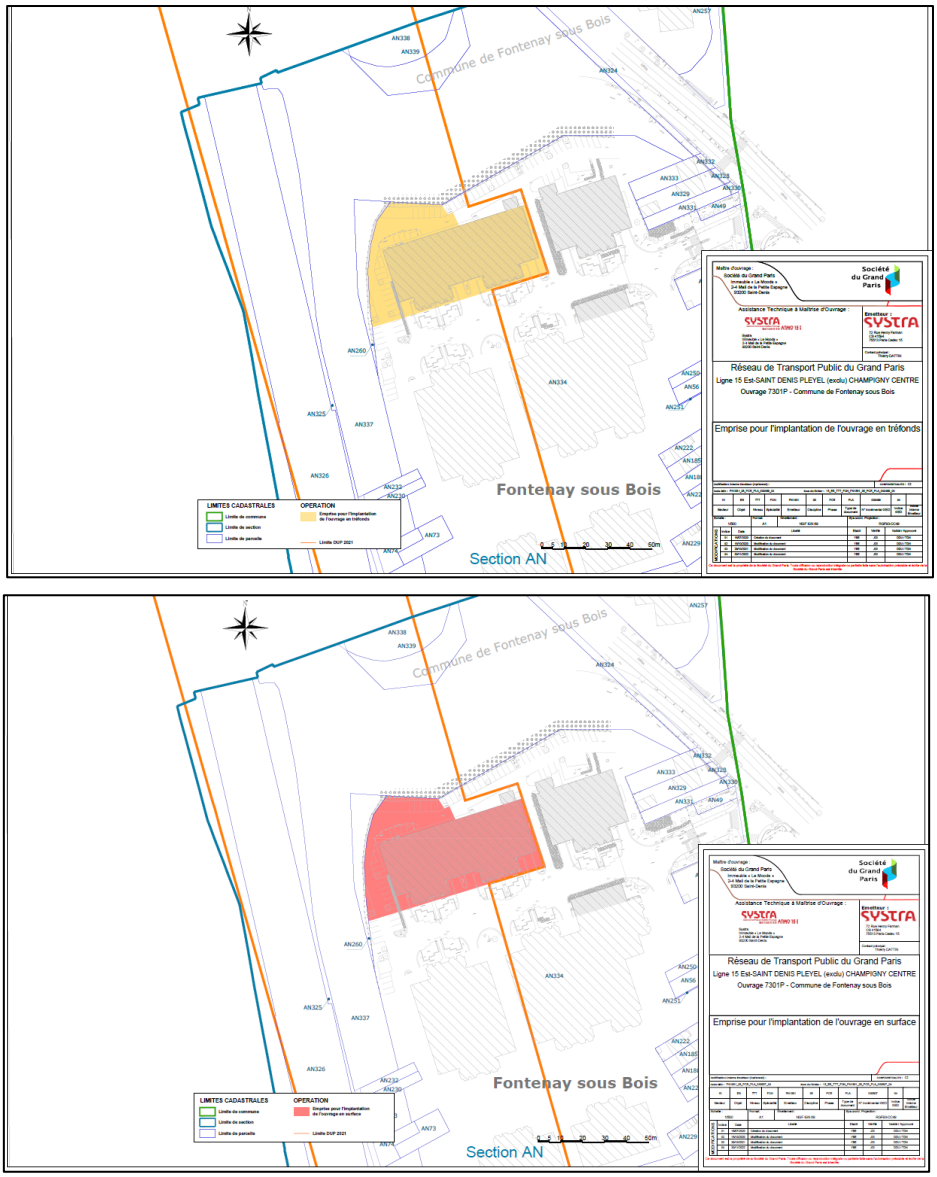


Figure 51 : emprise de l'ouvrage annexe Marais (OA 7301) en tréfonds (jaune) et en surface (rouge) – source SGP

3.4.3 Réaménagements du pôle d'échange Val de Fontenay

L'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay est porté par Île-de-France mobilités, coordonnateur de plusieurs maîtres d'ouvrage : RATP, SNCF (Réseaux et Gares et connexions), le Département du Val-de-Marne (CD94) et la société publique locale Marne au Bois.

Le pôle, qui compte déjà avec 115 000 voyageurs/jour avec les RER A et E et la gare de bus, va voir sa fréquentation augmenter avec les projets de prolongement du T1, du M1, de la création de la M15 et du projet de TCSP « Bus Bord de Marne ». L'aménagement du pôle-gare, qui présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements, vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, en particulier en la rendant accessible aux personnes à mobilité réduite, et dissocier au maximum le fonctionnement des RER A et E, et d'autre part à accompagner l'augmentation prévisible du trafic induite par le développement de l'offre de transport.

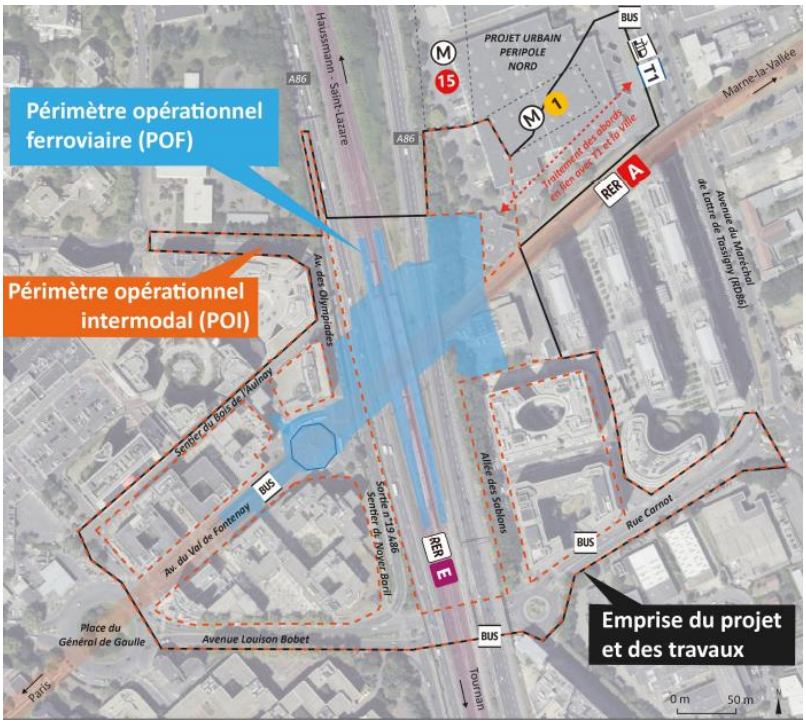


Figure 52 : Extrait du plan général des travaux – DUP Pôle d'échange

Parmi les sites inscrits dans le « périmètre intermodal », MAB SPL sera maître d'ouvrage des ouvrages suivants, pour lesquels il pourra bénéficier de la DUP du pôle d'échange pour mener ses acquisitions foncières :

- Aménagements Ouest :
  - Réaménagement du pôle Bus + Régulation et Local Conducteur Bus
  - Aménagement des espaces publics autour de la gare
  - Réaménagement du sentier du Noyer Baril
  - Services Véligo Ouest
- Aménagements Sud-Est :
  - Réaménagement de l'allée des Sablons
  - Service Véligo Sud-Est
- Aménagements Nord-Est :
  - Parvis et liaison aux BV M1 et M15 et abords
  - Services Véligo Nord-Est

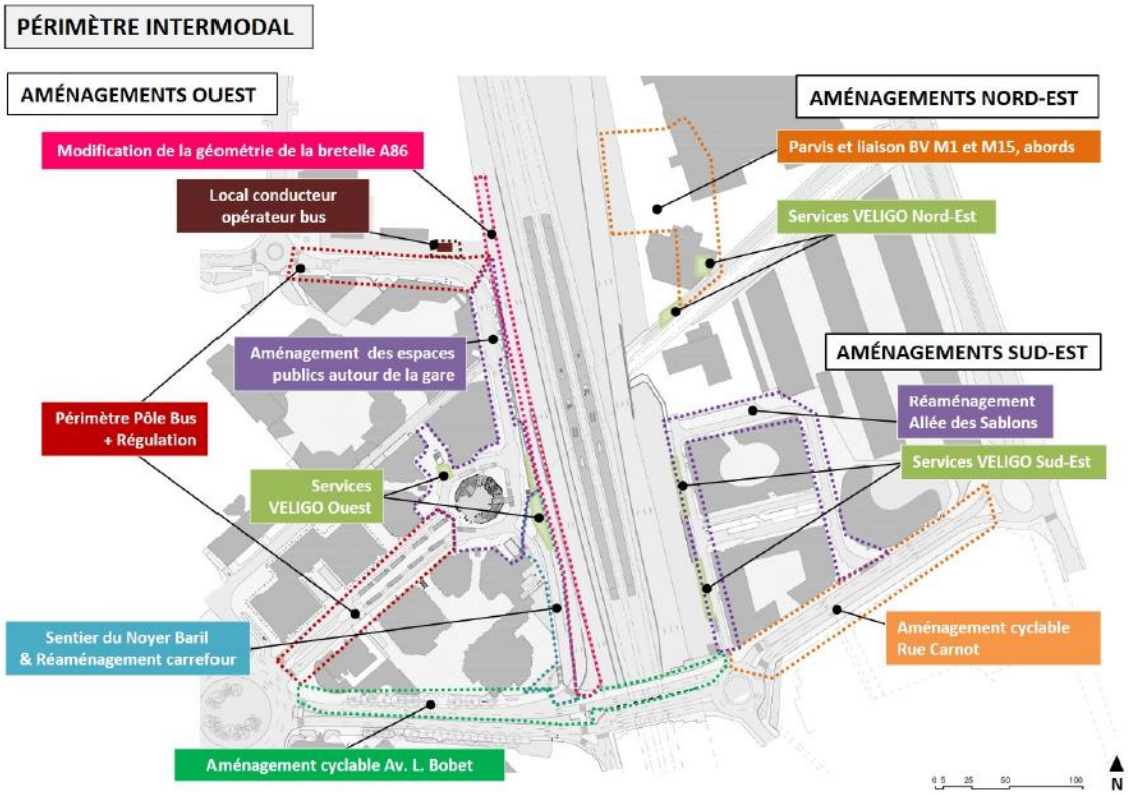
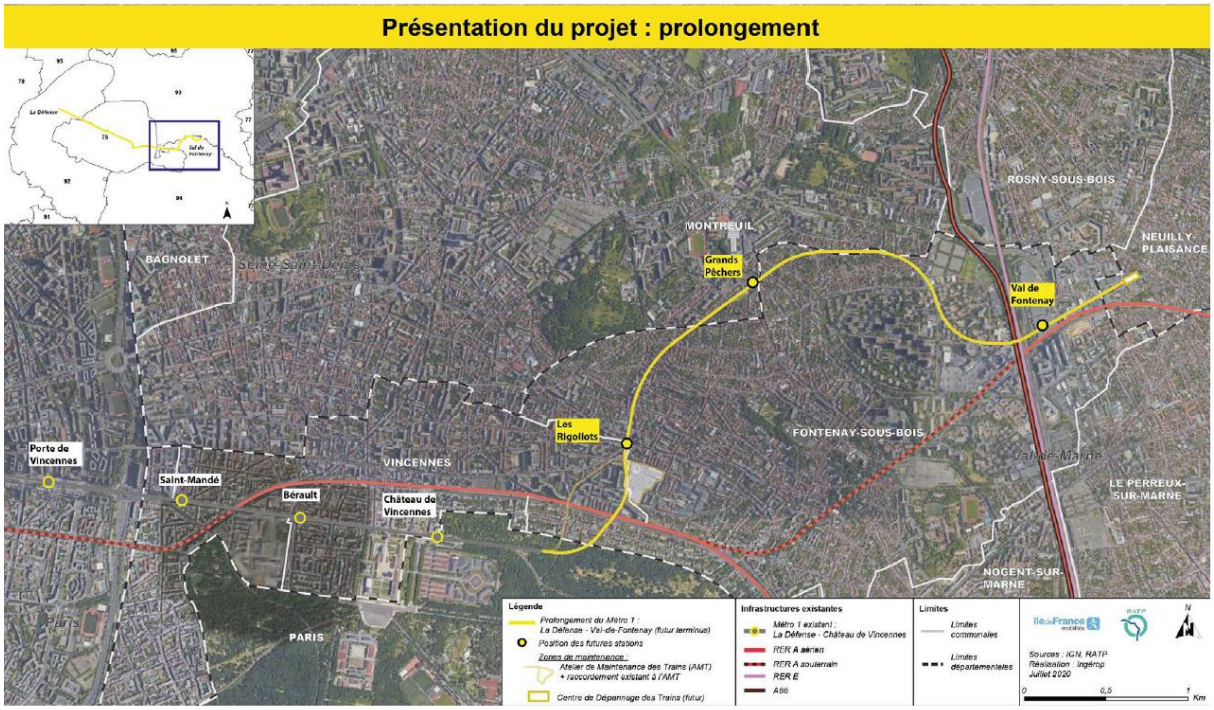


Figure 53 : Extrait du plan général des travaux – DUP pôle d'échange

MAB SPL étant maître d'ouvrage des espaces publics du pôle d'échange (hors voiries départementales) et du projet urbain Val de Fontenay Alouettes, la coordination technique entre ces deux projets est continue et permettra de garantir la cohérence entre les aménagements spécifiques du pôle d'échange et le réaménagement des différents quartiers à une échelle plus large.

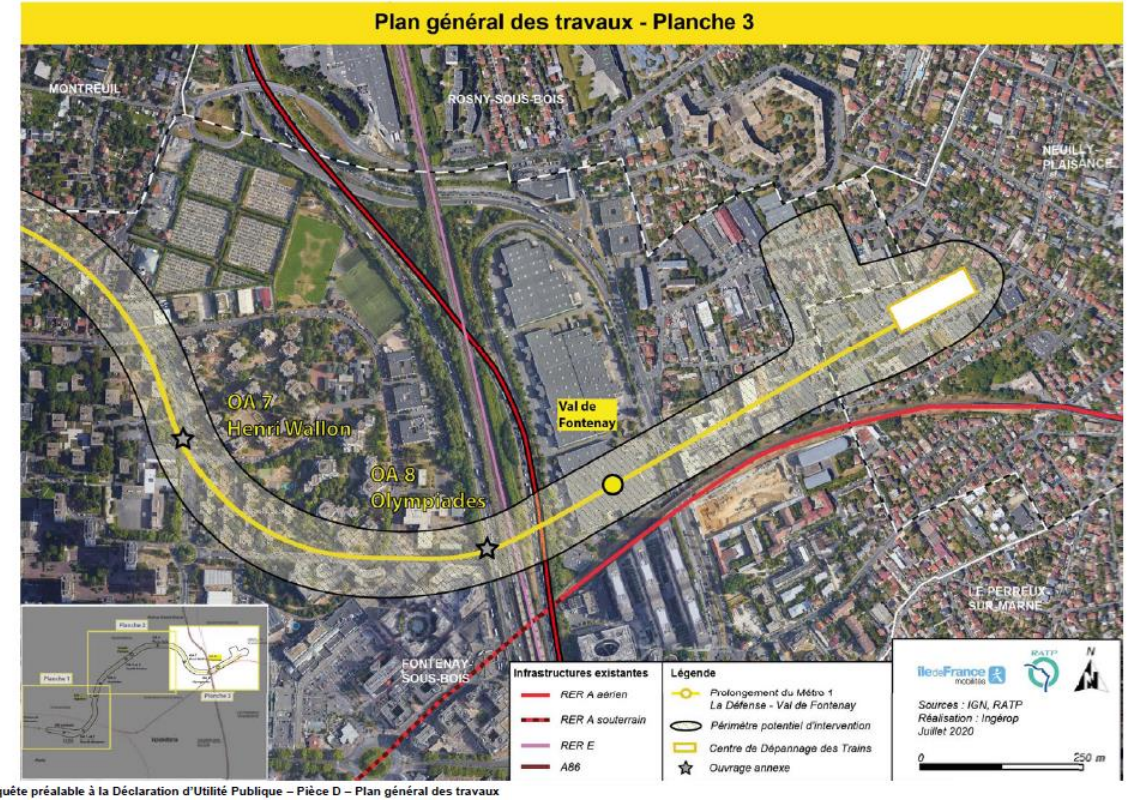
3.4.4 Prolongement du M1 Val de Fontenay

Le prolongement de la ligne de métro M1 dont la maitrise d'ouvrage est assurée par Ile-de-France Mobilités et la RATP est prévue à l'horizon 2035. Le terminus prendra place au sud du secteur Péripôle.



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique – Pièce C – Plan de situation

Figure 54: Plan de situation issu du dossier d'enquête préalable à la DUP



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique – Pièce D – Plan général des travaux

Figure 55: Plan Général des Travaux de la ligne 1 du Métro sur le secteur Val de Fontenay – Dossier d'enquête préalable à la DUP (IDFM/RATP)

L'implantation de la station M1 à proximité immédiate de la station M15 et du bâtiment voyageur (BV) du RER favorisera l'intermodalité. La cohérence des aménagements extérieurs sera assurée par MAB SPL via la réalisation d'un parvis intermodal reliant l'ensemble des bâtiments voyageurs. Les besoins d'emprise chantier précis du M1 sur le site du Péripole ne sont pas encore arrêtés. Ils sont situés sur le site du Péripole, sur les usufruits octroyés à la Société du Grand Paris pour le chantier de la ligne 15 Est et à Ile-de-France Mobilités pour le chantier du pôle d'échange Val de Fontenay. Le chantier du M1 prendra donc place sur une partie des emprises restituées par ces deux projets. L'aménagement urbain global du site du Péripole tiendra compte de ce phasage, afin de permettre le chantier du M1 et de finaliser l'aménagement du quartier de gare et le grand parvis intermodal à sa livraison. In fine, seul le volume et le tréfond de la station resteront la propriété de la RATP.

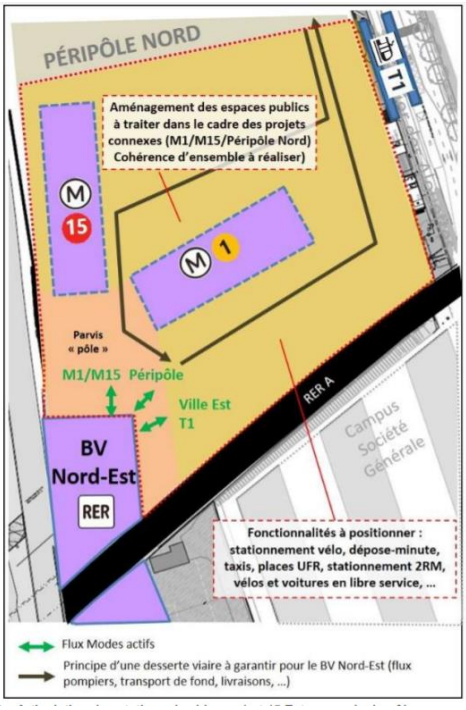


Figure 56 : implantation de la station M1 – schéma de principe (IDFM/RATP, décembre 2020)

3.4.5 Bus Bord de Marne

Le projet de transport en commun en site propre (TCSP) « bus bord de marne » consiste à réaliser des voies dédiées à une nouvelle ligne de bus entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay, principalement sur l'ex-RN34. La concertation préalable s'est déroulé fin 2020- début 2021. Les études préliminaires à l'élaboration du Schéma de Principe et du dossier DUP ont débuté et s'étaleront jusqu'en 2022, en vue d'une enquête publique en 2023.

Figure 57 : projet du tracé du TCSP « Bus Bord de Marne », extrait du bilan de la concertation préalable, février 2021

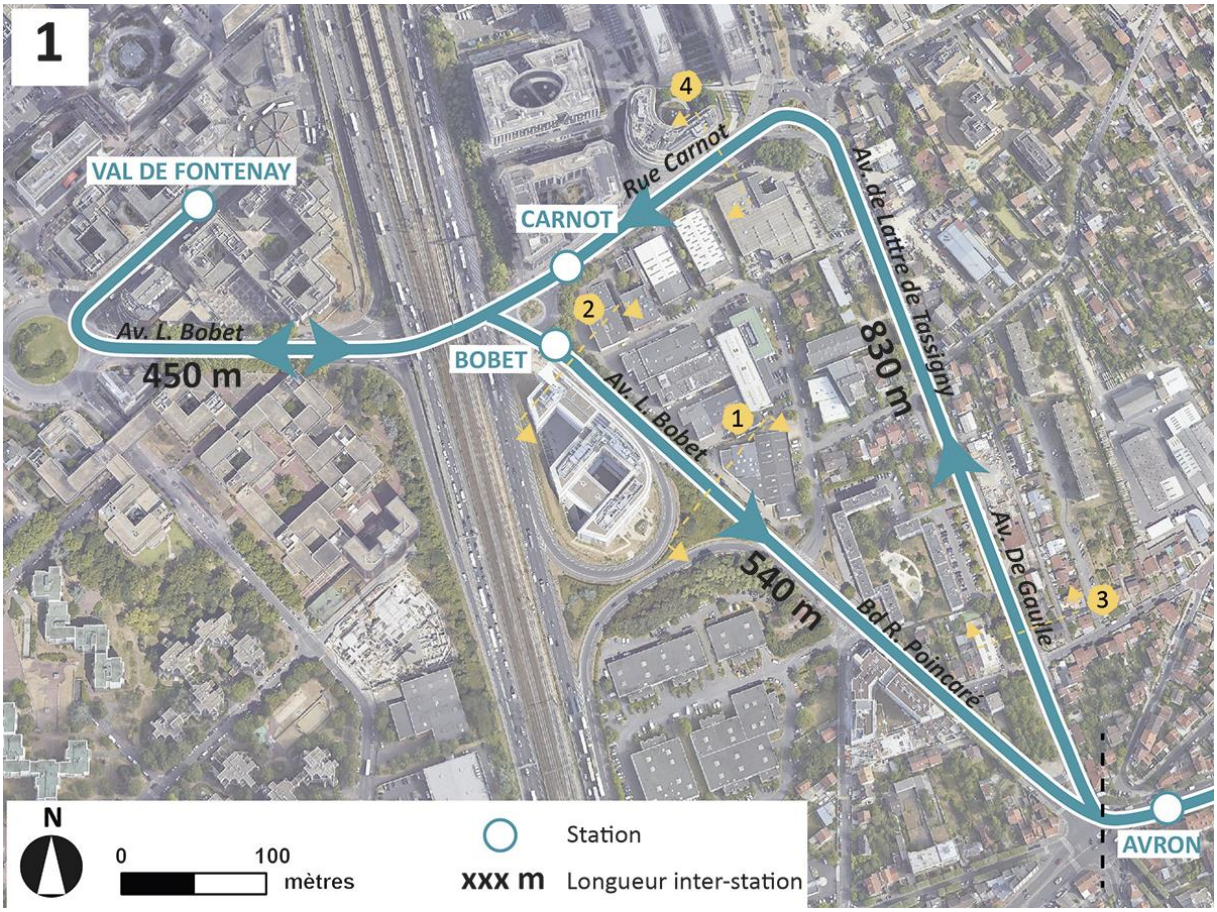


Figure 58 : Tracé du « Bus Bord de Marne » au sein du projet urbain Val de Fontenay Alouettes – Extrait de la concertation Préalable 2021

Les études techniques ne sont pas encore assez détaillées pour préciser les besoins fonciers du projet sur le secteur de Val de Fontenay. Néanmoins, un travail de coordination a déjà été entrepris pour

tenir compte de l'insertion du Bus Bords de Marne sur le périmètre du projet Val de Fontenay Alouettes et du réaménagement du pôle d'échange Val de Fontenay, dans la conception des différents espaces publics. MAB SPL sera particulièrement vigilante à favoriser les continuités des modes doux aux abords des stations du Bus Bords de Marne. Cette coordination se poursuivra durant toute la durée des projets.

3.5 Recours à l'organisation d'une enquête parcellaire

L'article R. 131-14 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dispose que « *lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.* »

Compte-tenu de l'envergure de l'opération d'aménagement, de l'avancement des études urbaines et de la pressions foncières exercées sur les petits propriétaires fonciers, MAB SPL a souhaité que la première enquête parcellaire ne porte que sur certains fonciers identifiés sur le plan parcellaire (pièce B du dossier d'enquête parcellaire.

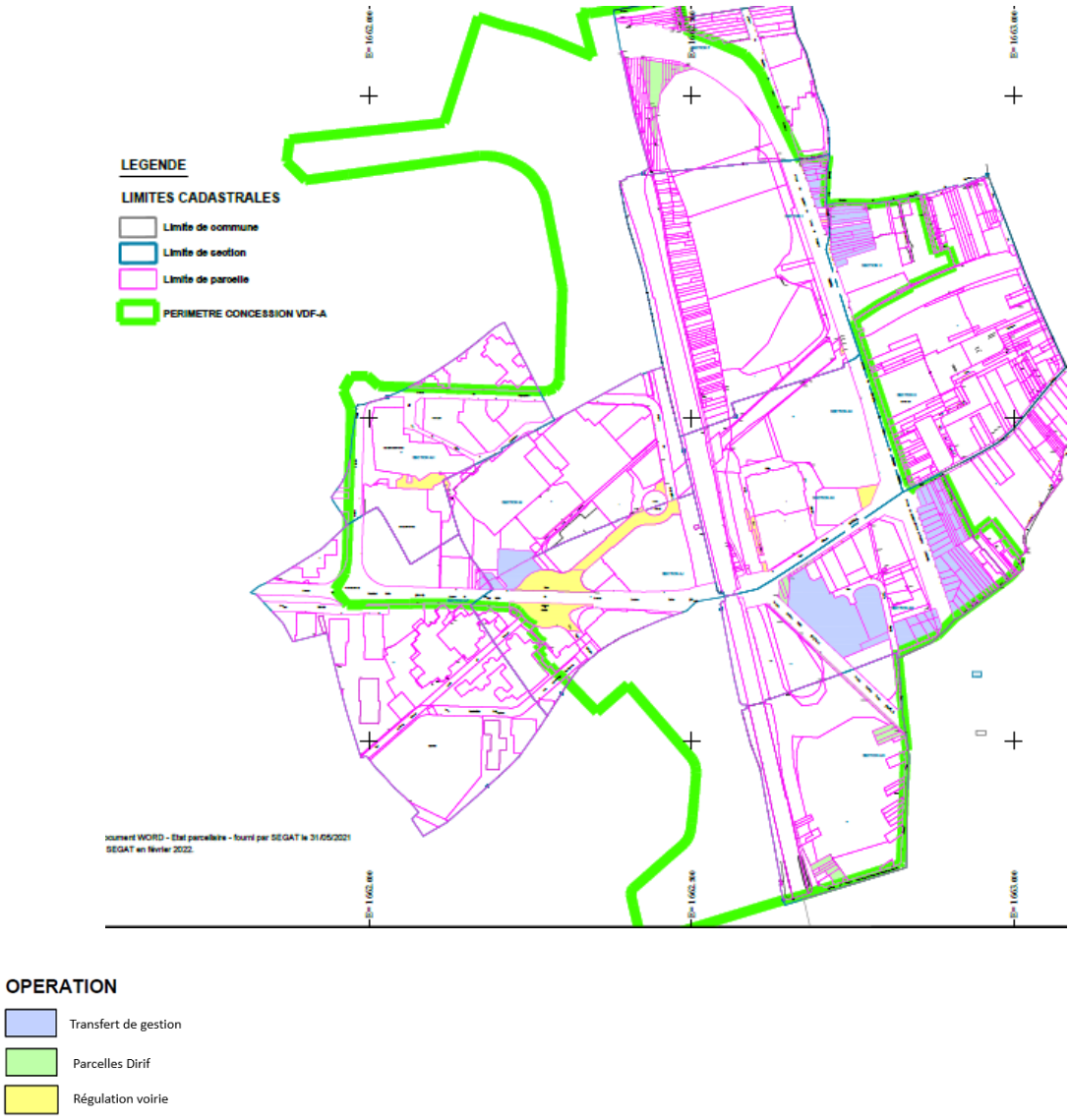


Figure 59 : Extrait du plan parcellaire

Le présent dossier porte sur une enquête publique conjointe regroupant l'enquête préalable à la DUP et l'enquête parcellaire.

Au vu de l'ensemble des éléments développés, la SPL Marne au Bois, concessionnaire de l'EPT, sollicite :

- **qu'une enquête publique soit organisée préalablement à la déclaration d'utilité publique de l'opération d'aménagement Val-de-Fontenay – Alouettes, portant également sur la mise en compatibilité du PLU**
- **que les acquisitions et aménagements nécessaires à la réalisation de la concession Val-de-Fontenay – Alouettes soient déclarés d'Utilité Publique.**
- **que l'enquête parcellaire n° 1 relative à cette opération soit menée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.**

Figure 1: Localisation de Val -de Fontenay dans l'est Francilien (source : géoportail)..... 5
Figure 2: Périmètre de la concession d'aménagement VDFA en 2022 dans la ville de Fontenay-sous-Bois..... 6
Figure 3 : emprise de la concession d'aménagement VDFA en 2022..... 7
Figure 4 : Occupation du sol de la concession VDFA (périmètre 2020) et des quartiers avoisinants 9
Figure 5 : extrait des Orientations d'aménagement et de programmation – secteur Grand Ensemble 10
Figure 6 Extrait des orientations d'aménagement et de programmation – secteur Alouettes..... 11
Figure 7 extraits de l'orientation d'aménagement et de programmation du site Péripole Nord et Est Tassigny.... 12
Figure 8 extrait de la réunion publique (cf annexe : bilan de la concertation)..... 14
Figure 9 : caractéristiques socio-économiques du site d'implantation..... 21
Figure 10 : carte du quartier prioritaire de la Ville « Les Larris », source : https://sig.ville.gouv.fr/ 22
Figure 11 : ZAC Pierre Demont situé entre la rue Louis Auroux et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, source : googlemaps 22
Figure 12: photos et cartes, extrait du "zoom péripole", AWP 2020..... 24
Figure 13 : Desserte en transports en commun (source Geoportail et RATP) 25
Figure 14 : Extrait du dossier DUP du réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay (MOA IDFM)..... 26
Figure 15 : Saturation du réseau viaire (géoportail) 26
Figure 16 : un monopole commercial fondé sur le déplacement automobile..... 27
Figure 17 : les infrastructures de transports sont facteurs d'enclavement à l'échelle locale..... 27
Figure 18: Le projet immobilier au nord de la pointe : un "coup parti" 27
Figure 19: espaces publics "résiduels" et inadaptés aux Sablons..... 28
Figure 20 : Aux Joncs Marins, une typo-morphologie du tissu pauvre subissant une forte pression immobilière . 28
Figure 21 : Extrait du diagnostic, AWP 2019..... 29
Figure 22 : Enveloppes d'alerte des zones humides avérés et potentielles en Ile-de-France (Source : http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/73/Zones_humides.map),et périmètre de la concession VDFA en 2022..... 30
Figure 23 : Znieff dans un rayon de 10 km autour du site d'étude, source : étude Faune Flore, Urban Eco, 202031
Figure 24 : Carte de l'environnement sonore lié aux voies terrestres sur le territoire de Fontenay-sous-Bois (Source : PLU Fontenay-sous-Bois 2015)..... 33
Figure 25 : Carte de concentrations moyenne annuelle en NO2 – année 2019 (Source : AIRPARIF)..... 33
Figure 26 : Plan Masse, Plan guide AWP 2020..... 37
Figure 27 : plans du phasage prévisionnel..... 41
Figure 28 : rappel des secteurs, plan guide AWP, 2020 42
Figure 29 : Extrait du schéma régional d'ile de France..... 43
Figure 30 : Biens concernés par la DUP et périmètre de la concession en 2020..... 46
Figure 31 : Carte des périmètres de ZAC envisagés..... 48
Figure 32: Objectifs et tratégie de la "boussole carbone"..... 56
Figure 33 : synthèse des effets temporaires en phase chantier et des mesures ERC, Etude d'impact 60
Figure 34 : synthèse des effets du projet sur l'environnement, Etude d'impact..... 64
Figure 35 : Plan du périmètre de la DUP et périmètre de la concession 2020..... 66
Figure 36 : Plan des bien déjà acquis en totalité (en bleu) ou partiellement (en vert) 67
Figure 37 : Propriétés de la DiRIF 68
Figure 38 : Propriété de l'Epfif..... 69
Figure 39 : carte du foncier communal inclu dans le périmètre de la DUP..... 70
Figure 40 : carte des propriétés à acquérir partiellement 71
Figure 41 : carte du foncier à acquérir en totalité (en violet) 72
Figure 42 : carte des biens nécessaires à l'opération laissés à la négociation entre acteurs publics et privés..... 74
Figure 43 : Extrait du dossier DUP du réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay (MOA IDFM)..... 75
Figure 44 : Calendrier prévisionnel des projets connexes de transport (Avis de l'AE du 24 février 2021 sur Péripôle)..... 77

Figure 45: Extrait du plan général des travaux – DUP Prolongement du tramway T1 78
Figure 46: Extrait des plans projet du T1 sur le secteur du Péripôle (source T1) 78
Figure 47: Extraits du Plan général des travaux – DUP ligne M15 79
Figure 48 : fonctionnement du Péripôle et emprise des usufruits 80
Figure 49 : emprise de la gare à terme sur le tréfond (jaune) et en surface (rouge) - source SGP 81
Figure 50 : emprise de l'ouvrage annexe Faidherbe (OA7104) - source SGP 82
Figure 51 : Emprise chantier de l'ouvrage annexe Marais (7301) – source SGP 83
Figure 52 : Extrait du plan général des travaux – DUP Pôle d'échange 84
Figure 53 : Extrait du plan général des travaux – DUP pôle d'échange 85
Figure 54: Plan de situation issu du dossier d'enquête préalable à la DUP 86
Figure 55: Plan Général des Travaux de la ligne 1 du Métro sur le secteur Val de Fontenay – Dossier d'enquête préalable à la DUP (IDFM/RATP) 86
Figure 56 : implantation de la station M1 – schéma de principe (IDFM/RATP, décembre 2020) 87
Figure 57 : projet du tracé du TCSP « Bus Bord de Marne », extrait du bilan de la concertation préalable, février 2021 88
Figure 58 : Tracé du « Bus Bord de Marne » au sein du projet urbain Val de Fontenay Alouettes – Extrait de la concertation Préalable 2021 88
Figure 59 : Extrait du plan parcellaire 90