

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE MELUN**

43 rue du Général de Gaulle  
77000 Melun Cedex  
Téléphone : 01.60.56.66.30  
Télécopie : 01.60.56.66.10

2005988-7

Greffe ouvert du lundi au vendredi de  
9 h 00 à 17 h 00

Dossier n° : 2005988-7

(à rappeler dans toutes correspondances)

ASSOCIATION COLLECTIF POUR LA DEFENSE  
DES JARDINS ET ESPACES NATURELS DU VAL  
DE MARNE c/ PREFECTURE DU VAL-DE-MARNE

Vos réf. : Arrêté interpréfectoral n°2020/842 du  
10/03/2020

Monsieur le Président  
ASSOCIATION COLLECTIF POUR LA  
DEFENSE DES JARDINS ET ESPACES  
NATURELS DU VAL DE MARNE

M. Philippe VERGEZ  
19 avenue Guynemer  
94500 Champigny-sur-Marne

**NOTIFICATION DE JUGEMENT**

Lettre recommandée avec avis de réception

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, l'expédition du jugement en date du 12/04/2023 rendu dans l'instance enregistrée sous le numéro mentionné ci-dessus.

La présente notification fait courir le délai d'appel qui est de 2 mois.

Si vous estimez devoir faire appel du jugement qui vous est notifié, il vous appartient de saisir la COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE PARIS, Hôtel de Beauvais 68 rue François Miron 75004 Paris d'une requête motivée **en joignant une copie de la présente lettre.**

**A peine d'irrecevabilité, la requête en appel doit :**

- être assortie d'une **copie de la décision** juridictionnelle contestée.
- être présentée par un avocat.

Je vous prie de bien vouloir recevoir, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Le greffier en chef,  
ou par délégation le greffier,



TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE MELUN

N°2005988

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSOCIATION « COLLECTIF POUR LA  
DÉFENSE DES JARDINS ET ESPACES  
NATURELS DU VAL-DE-MARNE » et autres

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Mme Morisset  
Rapporteuse

Le tribunal administratif de Melun

(7<sup>ème</sup> chambre)

M. Zanella  
Rapporteur public

Audience du 21 mars 2023  
Décision du 12 avril 2023

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 1<sup>er</sup> août 2020, l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne », M. José Maria Das Neves, M. Raphaël Fallone, M. Raymond Cadignan et Mme Floriane Bermont, M. Adelino Pinto, M. Jean-Jacques Regattin, Mme Blandine Guérin et M. Silvère Tonnellier, représentés par Me Cofflard, demandent au tribunal :

- d'annuler l'arrêté inter-préfectoral n° 2020/842 du 10 mars 2020 par lequel le préfet du Val-de-Marne et le préfet de Seine-Saint-Denis ont déclaré d'intérêt public la première phase de l'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées entre Noisy-le-Grand Mont d'Est (93) et Sucy-en-Brie (94) valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne) ;

- de mettre à la charge de l'Etat et du conseil départemental du Val-de-Marne la somme de 3 000 euros au titre de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- l'arrêté attaqué est entaché d'un vice de procédure en raison de l'incomplétude du dossier soumis à l'enquête publique. Ainsi, l'étude d'impact ne présente pas suffisamment les motifs ayant conduit au choix arrêté par le maître d'ouvrage ainsi que les solutions de substitution envisageables. En particulier, cette étude ne permet pas de justifier le choix de créer

une nouvelle voie de circulation parallèlement à l'infrastructure de transport en commun et omet de présenter à l'appréciation du public les solutions de substitution qui auraient permis d'éviter la création de nouvelles voies routières. Par ailleurs, l'évaluation socio-économique ne détaille pas les modalités de financement du projet. En outre, les informations figurant dans le rapport d'enquête publique ne sont pas totalement concordantes avec celles du contrat de plan État-Région (CPER). Enfin, les conditions de financement du prolongement de la route départementale (RD) n°10 ne sont pas présentées.

- le projet est dépourvu d'utilité publique. Ainsi, les inconvénients liés à la construction d'une nouvelle infrastructure routière à travers le prolongement de la RD n°10 dépassent largement les avantages liés au projet de transport en commun en site propre, les conditions de financement du coût du projet sont inconnues, le projet aboutira à une fragmentation des continuités écologiques et il porte atteinte à des propriétés privées constituées notamment de jardins partagés.

Par un mémoire enregistré le 3 janvier 2022, la préfète du Val-de-Marne conclut au rejet de la requête.

Elle soutient que :

- l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne », M. José Maria Das Neves, M. Raphaël Fallone, M. Adelino Pinto, Mme Blandine Guérin et M. Silvère Tonnellier n'ont pas intérêt à agir ;
- les moyens de la requête ne sont pas fondés.

La requête a été communiquée au département du Val-de-Marne qui n'a pas produit de mémoire.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Morisset,
- les conclusions de M. Zanella, rapporteur public,
- et les observations de Me Cofflard, représentant l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne » et autres.

Considérant ce qui suit :

1. Le département du Val-de-Marne poursuit, en sa qualité de maître d'ouvrage, un projet dénommé « Altival » consistant en un projet global d'infrastructure collectrice de

transports collectifs et voiries associées entre Noisy-le-Grand Mont d'Est (93) et Sucy-en-Brie (94). Dans sa première phase, ce projet comprend la création d'une infrastructure collectrice des lignes de bus en site propre et de neuf stations et la réalisation de cheminements cyclables et piétonniers le long du tracé ainsi que le réaménagement et la réalisation d'une route de type boulevard urbain, parallèle au tracé du bus en site propre en prolongement de la route départementale (RD) n°10. Par un arrêté n° 2020 /842 du 10 mars 2020 pris par les préfets du Val-de-Marne et de la Seine Saint-Denis, cette première phase a été déclarée d'utilité publique au bénéfice du département du Val-de-Marne. L'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne » et autres demandent au tribunal d'annuler cet arrêté.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne le contenu de l'étude d'impact :

2. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « *les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact [...]* ». Aux termes de l'article R. 122-1 du même code, « *Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau* ». Le décret n° 2019-190 du 14 mars 2019 énumère les rubriques concernées en vigueur à la date de l'arrêté contesté. Il dispose en son 6° que sont soumis à évaluation environnementale les « *Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres* » et en son 7° les « *Transports guidés de personnes* ». Aux termes de l'article R.122-5 du code de l'environnement : « *I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire (...)* / 7° *Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;(...)* ».

3. L'étude d'impact peut légalement s'abstenir de présenter des solutions qui ont été écartées en amont et qui n'ont, par conséquent, pas été envisagées par le maître d'ouvrage. En outre, les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

4. Les requérants soutiennent que l'étude d'impact ne présente pas suffisamment les motifs du choix arrêté et les solutions de substitution envisageables en ce qu'elle ne permet pas de justifier le choix de créer une nouvelle voie de circulation parallèlement à l'infrastructure de

transport en commun et omet de présenter à l'appréciation du public les solutions de substitution qui auraient permis d'éviter la création de nouvelles voies routières. Toutefois, si, dans son avis, l'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des variantes, notamment en ce qui concerne la nécessité de réaliser une voie routière en plus du projet de transport en commun, aucune règle n'imposait au maître d'ouvrage de présenter une solution alternative au prolongement de la RD n°10 dès lors que celle-ci n'a pas été envisagée. En revanche, l'étude d'impact expose bien les différentes variantes de l'extension de la voirie routière qui ont été examinées par le maître d'ouvrage. En outre, il ressort des pièces du dossier que la question du prolongement de la RD n°10 a été discutée et a été soumise à l'appréciation du public. Dans ces conditions, l'étude d'impact n'est viciée d'aucune omission ou insuffisance caractérisée ayant eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou d'avoir exercé une influence sur la décision de l'autorité administrative. Il en résulte que le moyen tiré de l'incomplétude de l'étude d'impact doit être écarté.

En ce qui concerne l'analyse des conditions de financement du projet :

5. Aux termes de l'article R.1511-4 du code des transports : « *L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : / (...) 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; (...)* ».

6. Les requérants allèguent que l'évaluation socio-économique est insuffisante pour ne pas détailler la répartition des modes de financement du projet. Toutefois, si le dossier soumis à enquête publique précise que, parmi les entités contributrices, un « bloc local » finance le projet à hauteur de 30 % sans détailler les membres de ce groupe, la liste le composant a été précisée dans la réponse apportée à l'avis de l'autorité environnementale. Dans la partie consacrée au financement du projet, une liste des entités dites « partenaires » est ainsi dressée. En outre, le projet fixe le pourcentage de participation des personnes publiques contributrices ainsi qu'une estimation du taux de rentabilité financière.

7. Par ailleurs, si les requérants allèguent qu'il existerait une discordance entre les informations présentes dans le dossier soumis à l'enquête publique et celles qui figurent dans le contrat de plan État – Région (CPER) dès lors que la participation de 30 % du groupe local mentionnée dans l'étude d'impact fait nécessairement référence au financement du barreau routier alors que le CPER n'inclurait pas ces dépenses, ils n'apportent au soutien de leur allégation aucun élément de nature à permettre au tribunal d'en apprécier le bien-fondé, notamment en ce qui concerne la divergence alléguée dans les méthodes d'évaluation du coût du projet. Dans ces conditions, les requérants ne sont pas fondés à soutenir qu'il existerait une discordance de nature à remettre en cause la sincérité de la présentation du coût prévisionnel du financement du projet.

8. Enfin, aucune disposition n'oblige le maître d'ouvrage à détailler les modes de financement afférents spécifiquement à une partie du projet à l'exclusion des autres. Dans ces conditions, le département du Val-de-Marne n'était pas tenu de détailler la répartition du financement alloué au seul prolongement de la RD n°10.

9. Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré de la violation des dispositions de l'article R.1511-4 du code des transports ne peut être qu'écarté.



En ce qui concerne l'utilité publique :

10. Une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

11. Il ressort des pièces du dossier, notamment du dossier soumis à l'enquête publique et des conclusions de la commission d'enquête, que le projet en litige a pour objet de créer une infrastructure dédiée à la circulation des bus permettant des liaisons fortes principalement au nord-sud à l'échelle du bassin de vie du Haut-Val-de-Marne, au profit de la réorganisation du réseau de bus à moyen terme. Il aura ainsi pour effet d'irriguer le territoire et offrir un maillage viaire pour les bus entre les lignes de transport lourd (ligne 15 et RER E à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, RER A à la gare de Noisy-le-Grand Mont d'Est) et de contribuer à un désenclavement d'une partie du territoire, notamment les grands ensembles du plateau de Champigny-Chennevières, en améliorant le rabattement en bus vers les pôles de transports structurants et vers les pôles d'emplois situés le long des grands axes desservis (RD n°s 3, et 10, et Mont d'Est). Il est enfin destiné à accompagner le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale (VDO) en lien avec la création d'un boulevard urbain sur la RD n°10, autour d'une liaison forte de transport en commun.

12. En premier lieu, les requérants soutiennent que la création de nouvelles infrastructures routières, en l'occurrence le prolongement de la RD n°10, engendrera des inconvénients en se rapportant à l'avis émis par l'autorité environnementale selon lequel le dossier soumis à l'enquête publique ne permet pas d'isoler les effets du prolongement de cette voie. Toutefois, le maître d'ouvrage, en réponse à cette remarque, a précisé qu'au regard des calculs de temps de parcours et du gain de temps, inférieur à une minute, le report sur la voiture devrait être négligeable, de sorte que les usagers ne seront pas incités à se détourner des transports en commun. Au surplus, les reports modaux et ses conséquences en matière d'utilisation de la voirie routière doivent être appréciés au regard de l'objectif de développement des transports en commun poursuivi par la création de l'infrastructure, alternative retenue à la suite de l'abandon du projet de liaison autoroutière A87 entre l'A4 au Nord, la RN4 et la RN19 au Sud.

13. En deuxième lieu, compte tenu de ce qui a été dit aux points 6 à 8 du présent jugement, les requérants ne peuvent utilement faire valoir, pour contester l'utilité publique du projet, la circonstance que les conditions de financement du coût du projet seraient inconnues et par conséquent potentiellement compromises.

14. En troisième lieu, les requérants soutiennent que le projet conduira à une rupture de la continuité écologique dès lors que le maître de l'ouvrage n'a pas prévu de mesures propres de nature à éviter ou à réduire suffisamment l'impact du projet sur l'environnement. Toutefois, il ressort des pièces du dossier, notamment de la réponse apportée par le maître d'ouvrage à l'autorité environnementale, qu'il s'est engagé à optimiser la continuité sur l'ensemble du parcours par le recours à différentes techniques d'aménagements, tels que les aménagements végétalisés, l'alternance entre les différentes strates dans les espaces plantés ou encore la création des zones de pierrier et des zones tampons. La commission d'enquête, pour émettre son avis favorable, a notamment retenu que « sur le respect de l'environnement, et dans l'étude d'impact figurant à l'enquête, le maître d'ouvrage a traité point par point tous les aspects environnementaux et fait état des ajustements nécessaires pour garantir que le projet limite la consommation d'espaces naturels et respecte les corridors écologiques ». Les requérants

n'établissent pas, ni même n'allèguent que ces mesures seraient insuffisantes pour limiter l'impact de la fragmentation de la continuité écologique. En outre, l'impact écologique doit être apprécié, en l'espèce, au regard du développement d'une offre alternative à l'automobile, ce qui poursuit par nature un objectif de nature écologique, ainsi qu'avec les autres intérêts publics du projet, tels que son effet sur le désenclavement des territoires concernés, notamment la commune de Bry-sur-Marne, et la connexion entre pôles urbains.

15. En dernier lieu, les requérants allèguent que le projet aura pour effet de porter atteinte à la propriété privée en raison de la disparition des jardins partagés. Toutefois, en se bornant à produire des photographies et les statuts de l'association, ils n'établissent pas l'atteinte qui serait portée à ces jardins partagés. En outre, il ressort des pièces du dossier, notamment de l'arrêté du 25 avril 2017 du secrétaire d'Etat chargé du budget et des comptes publics que les terrains dont il s'agit appartiennent, pour la majorité d'entre eux, à l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée. En tout état de cause, compte tenu de l'objet du projet tel que rappelé au point 11, l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive eu égard à l'intérêt que présente la création de cette infrastructure dédiée à la circulation des bus.

16. Il résulte de ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que ce projet serait dépourvu d'utilité publique.

17. Il résulte de tout ce qui précède, et sans qu'il soit besoin d'examiner la fin de non-recevoir opposée par la préfète du Val-de-Marne, que les conclusions à fin d'annulation présentées par l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne » et autres doivent être rejetées.

#### Sur les frais liés au litige :

18. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mis à la charge de l'État, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, le versement à l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne » et autres de la somme qu'ils demandent au titre des frais exposés et non compris dans les dépens.

#### DECIDE :

Article 1<sup>er</sup> : La requête de l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne », et autres est rejetée.

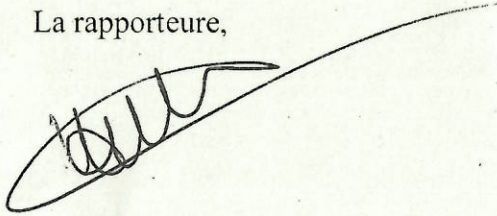
Article 2 : Le présent jugement sera notifié à l'association « Collectif pour la défense des jardins et espaces naturels du Val-de-Marne », à la préfète du Val-de-Marne, au préfet de la Seine-Saint-Denis et au président du département du Val-de-Marne.

Délibéré après l'audience du 21 mars 2023, à laquelle siégeaient :

M. L'hirondel, président,  
M. Duhamel, premier conseiller,  
Mme Morisset, première conseillère.

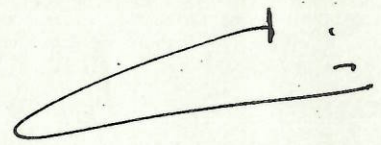
Rendu public par mise à disposition au greffe le 12 avril 2023.

La rapporteure,



A. MORISSET

Le président,



M. L'HIRONDEL

La greffière,



M. NODIN

La République mande et ordonne au ministre de l'Intérieur et des Outre-mer en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,

La greffière,

