

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE SEINE ET MARNE

Direction de l'Eau et de l'Environnement
Service de l'Agriculture et de l'Aménagement Foncier Rural
145, Quai Voltaire
77190 DAMMARIÉ LES LYS

ETUDE D'AMENAGEMENT FONCIER

liée au projet CHARLES DE GAULLE EXPRESS

sur les communes de
MITRY-MORY et TREMBLAY EN FRANCE

PARTIE FONCIERE

réalisée le 25 février 2020

Dossier 772-42191



Géomètres-Experts Fonciers Associés

Ordre des Géomètres Experts n° d'inscription 2010D100001
Société coopérative à responsabilité limitée à capital variable

Michel PEAN
Géomètre-Expert
N° d'inscription à l'Ordre : 05460

BUREAU SEINE ET MARNE:
G.E.F.A.
90, Rue du Général Leclerc
77170 BRIE-COMTE-ROBERT
Téléphone : 01 64 05 02 10
Mail : pean@gefa-expert.com

1) PRESENTATION DE L'ETUDE	3
2) PRESENTATION DES COMMUNES DE MITRY-MORY et TREMBLAY EN France	4
2.1) Commune de MITRY-MORY	4
2.2) Commune de TREMBLAY EN France	5
3) PERIMETRE DE L'ETUDE D'AMENAGEMENT	7
4) ETAT INITIAL	10
4.1) DOCUMENTS D'URBANISME	10
4.1.1) le Schéma Directeur de la Région Ile de France (S.D.R.I.F.)	10
4.1.2) les Schémas de Cohérence territoriale S.C.o.T.	10
4.1.3) Plan Local d'Urbanisme P.L.U.	10
4.1.4) Plan Régional d'Intervention Foncière P.R.I.F. «Plaine de France»	11
4.2) AMENAGEMENTS FONCIERS REALISES	13
4.3) OCCUPATION DES SOLS	13
4.4) INFRASTRUCTURES	14
4.4.1) Réseau de desserte	14
4.4.2) Ouvrages publics	18
4.5) RECENSEMENT DES PROJETS D'AMENAGEMENT D'EQUIPEMENT	20
5) ANALYSE AGRICOLE ET FONCIERE	21
5.1) ANALYSE DES EXPLOITATIONS	21
5.1.1) Localisation - morcellement – taille – forme	21
5.1.2) Modalités particulières d'exploitation	27
5.2) ANALYSE DES ÎLOTS DE PROPRIETE	28
5.3) ACCES ET CIRCULATIONS	32
6) PROJET D'OUVRAGE CHARLES DE GAULLE EXPRESS ET MESURES COMPENSATOIRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	37
7) DEMANDES D'AMENAGEMENTS	38
8) SYNTHESE ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT	39
8.1) CHOIX DU MODE D'AMENAGEMENT ET DU PERIMETRE D'AMENAGEMENT	39
8.2) CHOIX DU PERIMETRE	42
8.3) PRINCIPES DIRECTEURS DE L'AMENAGEMENT ET RECOMMANDATIONS	43
9) CONCLUSION	46

1) PRESENTATION DE L'ETUDE

Cette étude d'aménagement foncier rentre dans le cadre des études rendues nécessaires par la création de la voie ferrée dite du Charles De Gaulle Express et devant relier la Gare de l'Est de Paris à l'aéroport international Roissy - Charles de Gaulle.

L'objectif de ce nouvel ouvrage est de créer une liaison rapide entre le réseau de transport parisien et l'aéroport Charles de Gaulle.

Dans le cadre de cette étude d'aménagement, les aménagements liés à cet ouvrage sont situés sur les territoires des communes de Mitry-Mory (Seine et Marne) et Tremblay en France (Seine Saint Denis).

Les communes concernées par le projet ont été consultées conformément à l'article L 121-13 du code rural pour connaître leurs intentions en matière d'aménagement foncier. Dans le cas où une commission communale envisage un aménagement foncier, le Conseil Général de SEINE ET MARNE est tenu de diligenter une étude d'aménagement.

Le secteur d'étude retenu pour cette étude d'aménagement foncier concerne les parties périurbaines des communes, pour leurs secteurs compris entre l'urbanisation de Mitry-Mory et Villeparisis à l'Est et l'Ouest et l'aéroport Charles de Gaulle au Nord.

L'étude se décomposera en une analyse de l'état initial du site et de son environnement, notamment paysager, puis précisera si les conditions sont remplies pour l'opportunité d'une opération d'aménagement foncier et indiquera en cas d'avis favorable les modalités et les recommandations nécessaires à sa mise en œuvre.

Par arrêté du président du Conseil Général de SEINE ET MARNE du **xx/xx/xxx** la commission intercommunale de Mitry-Mory a été instituée.

Celle-ci s'est prononcée favorablement pour la réalisation d'une étude d'aménagement sur la partie de territoire pouvant être impactée par ce projet.

Cette étude d'aménagement a pour cadre législatif les articles :

- L121-1 du code rural,
"Les projets d'aménagement foncier agricole et forestier, régis par les articles L. 123-1 à L. 123-35, font l'objet d'une étude d'aménagement comportant une analyse de l'état initial du site et de son environnement, notamment paysager, ainsi que toutes les recommandations utiles à la mise en œuvre de l'opération d'aménagement"
- L121-13 du code rural,
"Si la commission communale d'aménagement foncier envisage d'effectuer un aménagement foncier, le Département est tenu de diligenter une étude d'aménagement"

- L123-24 du code rural,
"Lorsque des expropriations en vue de la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages publics sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations concernées, obligation est faite au maître de l'ouvrage de remédier aux dommages causés, en participant financièrement à des opérations d'aménagement foncier"
- L122-1 à 3 du code de l'environnement pour le contenu de l'étude d'aménagement.

2) PRESENTATION DES COMMUNES DE MITRY-MORY et TREMBLAY EN FRANCE

2.1) Commune de MITRY-MORY

La commune de Mitry-Mory est située en région Ile-de-France et dans le département de la Seine et Marne. Elle fait partie du canton de Mitry-Mory.

Mitry-Mory fait partie de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

Cette commune de 20026 habitants en 2019, est dotée d'un territoire d'environ 2250 hectares, dont près de 60% de terres agricoles.

L'urbanisation de la commune est séparée en trois parties distinctes :

- Mitry-Mory, village à l'Est du territoire, comprenant urbanisation ancienne, des zones pavillonnaires et une zone industrielle importante. Ce secteur est entouré d'espaces agricoles,
- Mitry le Neuf, extension principalement pavillonnaire avec la présence d'une zone d'activité en bordure de la Francilienne A104. Ce secteur urbain est directement rattaché à l'agglomération parisienne.
- L'aéroport Charles de Gaulle au Nord.

Bien que 60% du territoire soit consacré à l'agriculture, l'influence de l'agglomération parisienne, ainsi que des éléments d'infrastructures et de superstructures urbaines font que la commune de Mitry-Mory a une activité principalement tournée vers l'industrie et les déplacements.

La partie du territoire compris dans le périmètre d'étude est celle située entre l'aéroport Charles de Gaulle au Nord, Mitry-Mory à l'Est, Mitry le Neuf à l'Ouest et la grange boisée du canal de l'Ourcq au Sud.

Il n'existe pas de hameaux et/ou de fermes isolés disséminés dans le secteur d'étude.

Les centres d'exploitation agricole sont implantés dans le bourg ou à proximité directe de celui-ci, hors secteur d'étude.

Les infrastructures de desserte dans le secteur d'étude comprennent :

- l'Autoroute A104 « Francilienne », situé au nord et au centre du secteur d'étude, avec échangeur sur la R.N n° 2,
- la Route Nationale n° 2 reliant la Francilienne à Soissons, puis la Belgique,
- la Route départementale n° 9 reliant Mitry-Mory à la zone d'activité « La Vilette aux Aulnes »
- la Route départementale n° 84 reliant Mitry le Neuf à la zone industrielle de Mitry,
- la Route départementale n° 309 reliant la R.D n° 9 à la R.D. n° 84 et la zone d'activité « La Vilette aux Aulnes » à Mitry le Neuf,
- tout un réseau de chemins ruraux et d'exploitation structurant pour l'activité agricole, certains de ces chemins étant inscrits au Plan Départemental de la Randonnée P.D.I.P.R.

2.2) Commune de TREMBLAY EN FRANCE

La commune de Tremblay en France est située en région Ile-de-France et dans le département de la Seine Saint Denis. Elle fait partie du canton de Tremblay en France.

Tremblay en France fait partie de la Métropole du Grand Paris.

Cette commune de 36229 habitants en 2019, est dotée d'un territoire d'environ 2250 hectares dont près de 22% de terres agricoles.

Comme la commune de Mitry-Mory, l'urbanisation de la commune est séparée en trois parties distinctes :

- le bourg ancien de Tremblay en France au centre du territoire. Ce secteur est entouré d'espaces agricoles,
- Les zones pavillonnaires au sud du territoire, tissu urbain directement rattaché à l'agglomération parisienne.
- le pôle d'activité de l'aéroport Charles de Gaulle au Nord.

L'influence de l'agglomération parisienne, ainsi que des éléments d'infrastructures et de superstructures urbaines font que la commune de Tremblay a une activité fortement tournée vers l'industrie et les déplacements.

La partie du territoire comprise dans le périmètre d'étude est située entre l'aéroport Charles de Gaulle au Nord, et le bourg ancien à l'Ouest.

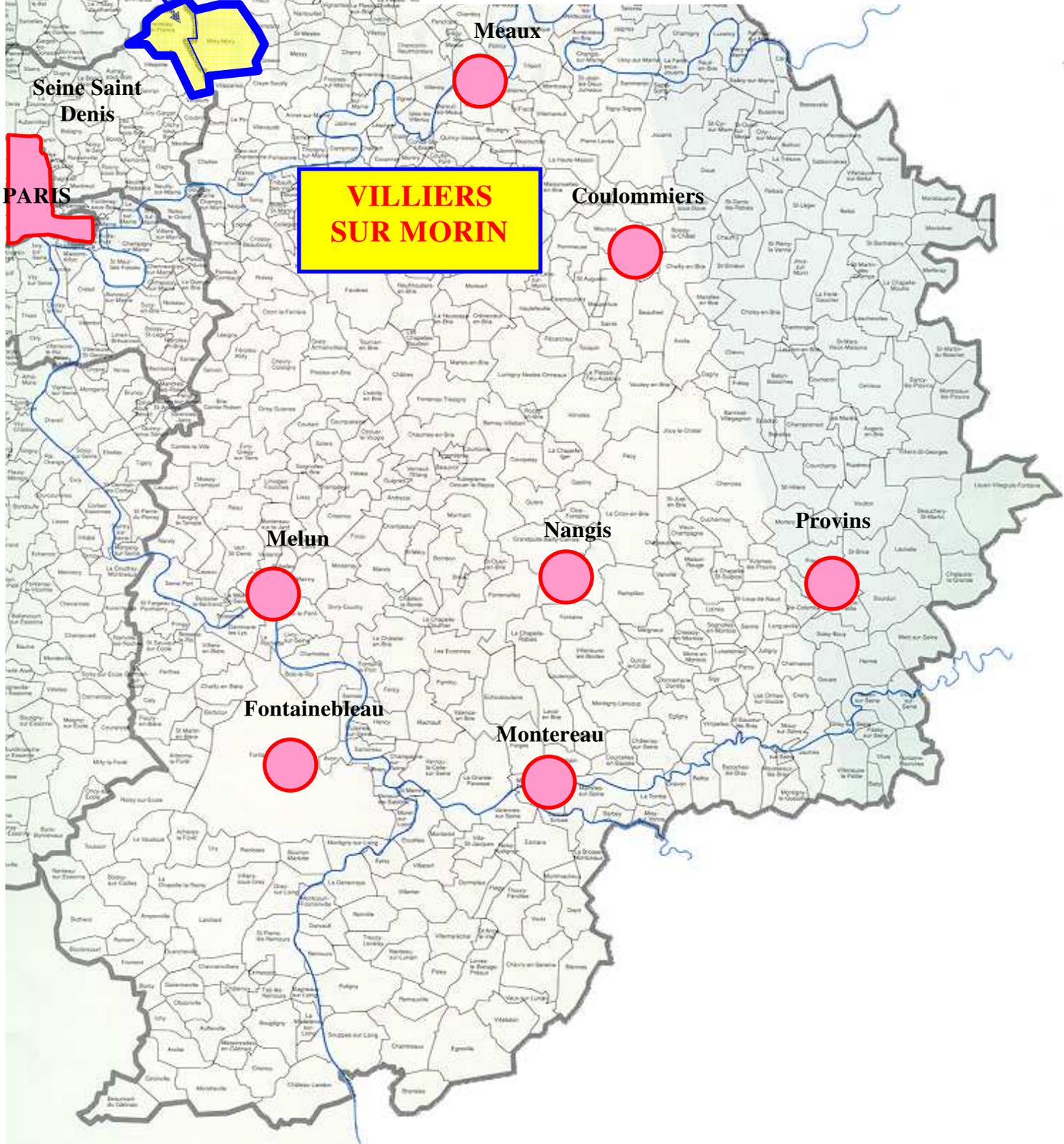
Il n'existe pas de hameaux et/ou de fermes isolés disséminés dans le secteur d'étude et les centres d'exploitation agricole sont implantés soit dans le bourg, soit à l'extérieur, hors secteur d'étude.

Les infrastructures de desserte dans le secteur d'étude comprennent :

- L'aéroport Charles de Gaulle au Nord,
- la Route Départementale n° 84a3 dite périphérique Sud, située au Sud de l'aéroport
- la Route départementale n° 88e reliant le bourg de Tremblay en France aux secteurs pavillonnaires du sud du territoire.

CARTE ADMINISTRATIVE de la SEINE ET MARNE

**TREMBLAY EN
FRANCE**



Seine Saint
Denis

PARIS

**VILLIERS
SUR MORIN**

Meaux

Coulommiers

Melun

Nangis

Provins

Fontainebleau

Montereau

3) PERIMETRE DE L'ETUDE D'AMENAGEMENT

Le secteur d'étude retenu par la Commission Communale, d'une superficie de 680 hectares environ, est situé pour sa plus grande partie sur la commune de Mitry-Mory (Seine et Marne), avec extension limitée sur celle de Tremblay en France (90 hectares en Seine Saint Denis).

Le secteur étudié a une vocation principalement agricole avec une Surface Agricole Utile S.A.U. de près de 620 hectares.

Les zones urbanisées sont exclues de l'étude et l'analyse foncière se limitera donc au parcellaire rural du secteur, et plus principalement celui pouvant être impacté par le projet Charles de Gaulle Express.

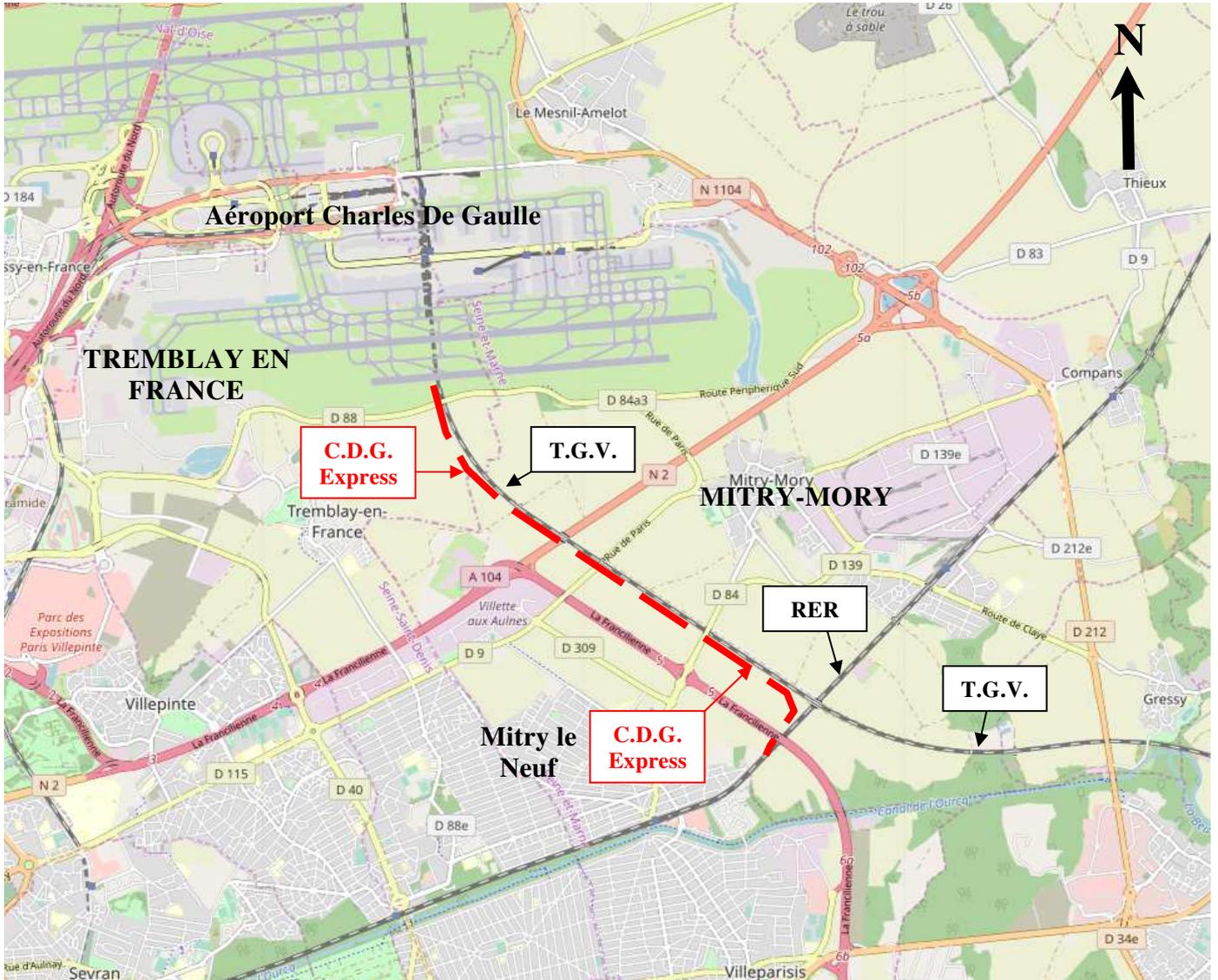
Le secteur d'étude est directement impacté par les éléments caractéristiques de l'agglomération parisienne :

- A 104 francilienne
- R.N n° 2
- Ligne T.G.V.
- Ligne RER
- Postes de transformation électrique
- Lignes haute et moyenne tension

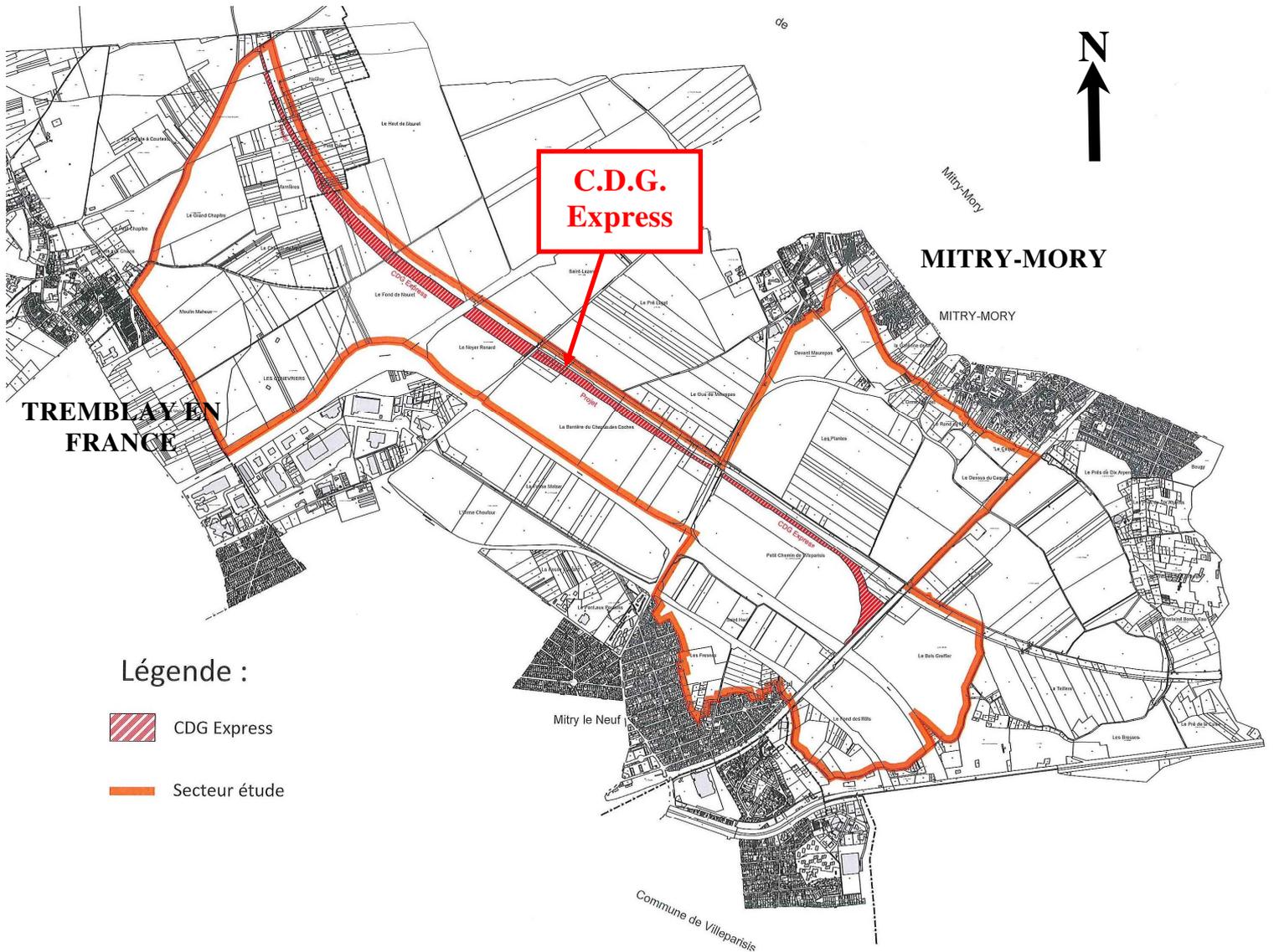
Le secteur retenu par la Commission Communale d'Aménagement Foncier de Mitry-Mory pour l'étude d'aménagement est reporté sur le plan ci-après.

L'analyse foncière au sein du secteur d'étude est basée sur le parcellaire cadastral numérisé et des divisions foncières visibles pour l'emprise du C.D.G. Express, faute de fourniture par la S.N.C.F. Maître d'Ouvrage de la liste des parcelles réellement acquises par expropriation.

PERIMETRE DE L'ETUDE D'AMENAGEMENT
Décision de la Commission Intercommunale d'aménagement foncier
de COUTEVROULT-VILLIERS SUR MORIN



PERIMETRE DE L'ETUDE D'AMENAGEMENT PLAN PARCELLAIRE



Légende :

-  CDG Express
-  Secteur étude

4) ETAT INITIAL

4.1) DOCUMENTS D'URBANISME

La thématique de l'urbanisme est développée dans l'étude d'aménagement partie environnementale.

Pour cette partie foncière de l'étude, il n'est mentionné qu'un résumé technique.

4.1.1) le Schéma Directeur de la Région Ile de France (S.D.R.I.F.)

En matière d'urbanisme, les communes de Mitry-Mory et Tremblay en France sont soumises à l'application du Schéma Directeur de la Région Ile de France S.D.R.I.F. (approuvé le 27/12/2013 par décret en Conseil d'État).

Le S.D.R.I.F. définit les grandes lignes en matière d'aménagement du territoire francilien.

4.1.2) les Schémas de Cohérence territoriale S.C.o.T.

Les communes de Mitry-Mory et Tremblay en France ne font pas partie actuellement de S.C.o.T.

Pour la commune de Mitry-Mory le S.C.o.T. ROISSY PAYS DE France est en cours d'élaboration.

Pour Tremblay en France, c'est le S.C.o.T. METROPOLE DU GRAND PARIS est aussi en cours d'élaboration.

4.1.3) Plan Local d'Urbanisme P.L.U.

Les principales caractéristiques du P.L.U. sont une définition précise des secteurs où l'évolution en matière d'urbanisme est possible, notamment en périphérie du bourg ; ces secteurs restant sensibles au vu de la valeur vénale des biens.

→ Commune de MITRY-MORY

La commune de Mitry-Mory a approuvé un Plan Local d'Urbanisme le 25/09/2018.

Dans le secteur d'étude, la totalité de la superficie est classée en zone A dite agricole.

L'influence du P.L.U. sur l'environnement se traduit par un zonage des espaces agricoles en zone A et celui des boisements en frange du canal de l'Ourcq en zone naturelle N, complété par un classement en espaces boisés classés de certaines parties des boisements.

Ces espaces boisés classés ont une réglementation imposant des contraintes draconiennes en termes de protection des boisements, où tous changements d'affectation ou tous modes d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements sont interdits.

Cette disposition permet la préservation des boisements et interdit les défrichages, sauf en cas de révision du P.L.U.

➔ Commune de TREMBLAY EN FRANCE

La commune de Tremblay en France a approuvé un Plan Local d'Urbanisme en date du 30 mai 2011 puis modifié les 19/09/2013, 18/09/2014, 25/06/2015, 20/03/2017, 3/07/2017 et 9/04/2018.

Ce P.L.U. est en cours de révision.

Dans le secteur d'étude, la totalité de la superficie est classée en zone A dite agricole.

Les mêmes prescriptions que pour la commune de Mitry-Mory s'appliquent.

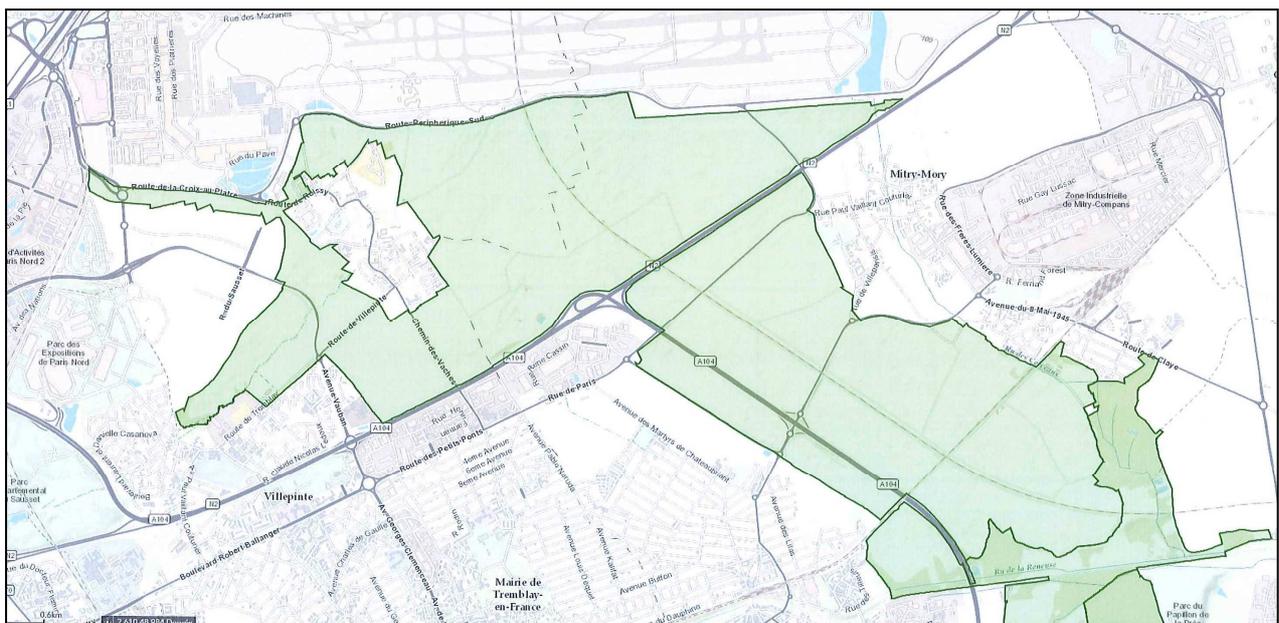
4.1.4) Plan Régional d'Intervention Foncière P.R.I.F. « Plaine de France »

Le secteur d'étude est compris dans la plaine de France, au Nord-Est de la capitale.

Il s'agit d'un espace de cultures cerné par l'urbanisation et quadrillé par les infrastructures qui desservent Paris.

Ce secteur est en conflit permanent avec les effets de la croissance de l'urbanisation parisienne et ses infrastructures de mobilités et de transport.

L'objectif du P.R.I.F. mis en place avec les collectivités locales est de protéger les dernières terres agricoles du secteur rongées par l'urbanisation et assurer la protection des espaces agricoles tout en fédérant les projets d'urbanisation à venir.



ETUDE D'AMENAGEMENT

URBANISME



4.2) AMÉNAGEMENTS FONCIERS RÉALISÉS

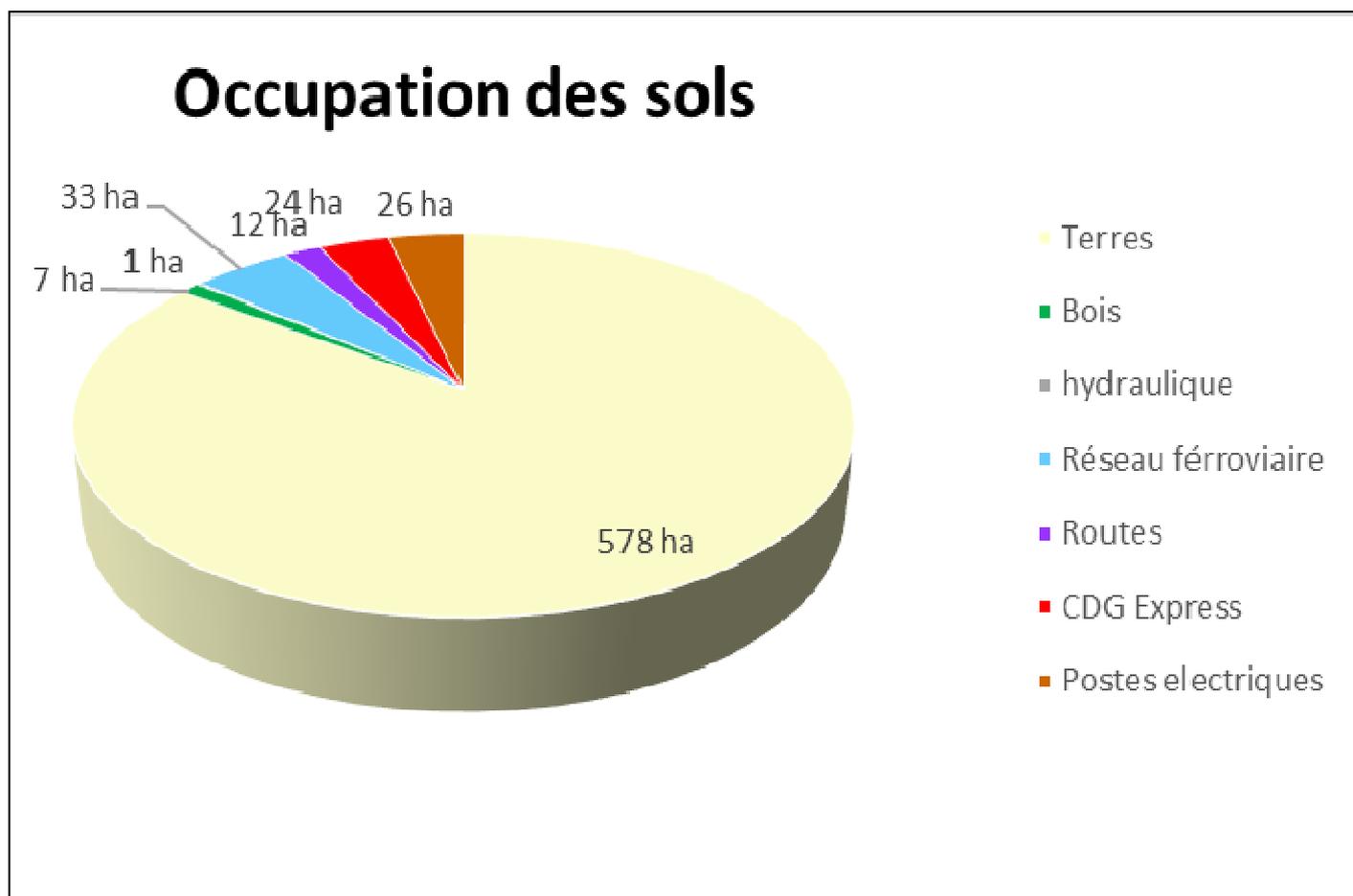
Le parcellaire foncier du secteur d'étude est issu de l'opération de remembrement de 1986 sur les communes de Mitry-Mory et Compans, avec des caractéristiques parcellaires liées au regroupement, au rapprochement des centres d'exploitation et une morphologie adaptée aux structures agricoles de l'époque.

4.3) OCCUPATION DES SOLS

Dans le secteur d'étude, situé pour 86% sur le territoire de la commune de Mitry-Mory et 14% sur la commune de Tremblay en France, l'utilisation des sols a les caractéristiques des communes périurbaines où subsiste une activité agricole, soit près de 85% du secteur étudié.

Les boisements, bosquets, friches, vergers ont une importance dans le paysage avec près de 7 hectares de boisements répartis en plusieurs bosquets épars, soit une occupation d'environ 1% du secteur d'étude.

Ces boisements sont situés essentiellement dans le massif boisé contigu au canal de l'Ourcq et en bordure de l'urbanisation de Mitry le Neuf.



La pratique culturale est orientée vers les cultures céréalières, mais reste diversifié avec betteraves, oléagineux et autres cultures.

Les données indiquées sont issues d'un panel d'exploitants agricoles et n'ont pas permis de mettre en évidence de cultures à contrat ou bio.

Pour autant, en cas d'aménagement foncier, une étude approfondie sur les cultures BIO et les cultures dites pérennes devra être réalisée pour prise en compte lors de la redistribution des terres.

L'étude des paysages et de l'environnement est décrite dans la partie environnementale de l'étude.

En complément des boisements mentionnés ci-dessus, hydrauliquement nous pouvons indiquer la présence du Ru des Cerceaux, du ru de Croul-Cul et de celui de la Reneuse situé le long du canal de l'Ourcq.

Les rus des Cerceaux et de Croul-Cul laissent apparaître une qualité de l'eau très altérée du fait de leur proximité avec les urbanisations existantes.

Ce réseau hydraulique naturel est complété avec le réseau hydraulique agricole (voir carte exploitation avec les zones drainées) qui s'évacue principalement dans le ru de Croul-Cul et dans le ru des Cerceaux.

Le maître d'ouvrage du Charles de Gaulle Express a entamé une procédure de reprise des réseaux hydrauliques agricoles perturbés par l'ouvrage.

Cette compensation aux perturbations se fait sous forme de travaux d'isolement des réseaux par rapport à l'ouvrage, ceux-ci étant contrôlés par la chambre d'agriculture de Seine et Marne.

L'ensemble de ces paramètres a été répertorié sur le plan état initial au 1/10000^{ème} annexé.

4.4) INFRASTRUCTURES

4.4.1) Réseau de desserte :

Le réseau routier compris le secteur d'étude peut être classé suivant cinq critères :

❶ le réseau national, représenté par :

- la Francilienne A 104
- la route Nationale n° 2, reliant la Francilienne A 104 à Soissons

❷ le réseau départemental Seine et Marnais, représenté par trois routes départementales :

- la Route départementale n° 9 reliant Mitry-Mory à la zone d'activité « La Vilette aux Aulnes »

- la Route départementale n° 84 reliant Mitry le Neuf à la zone industrielle de Mitry,
- la Route départementale n° 309 reliant la R.D n° 9 à la R.D. n° 84 et la zone d'activité « La Villette aux Aulnes » à Mitry le Neuf,

② le réseau communal routier, avec la voie communale n° 6 dite Rue Neuve reliant deux quartiers de Mitry-Mory.

③ le réseau de chemins ruraux permettant de desservir les propriétés et les exploitations agricoles,

④ le réseau de chemins privés de l'association foncière de remembrement de Mitry-Mory-Compans,

④ le réseau de chemins privés appartenant à la S.N.C.F.,

⑤ les chemins de randonnée inscrits au P.D.I.P.R.

La Francienne et la Route nationale n° 2 sont deux axes de circulation de transit d'importance nationale et européenne.

Les routes départementales ont leur importance pour les dessertes entre villes, quartiers et pôles industriels et artisanaux.

L'influence importante du réseau routier s'explique par la densité urbaine et d'habitat présente, mais aussi par l'attractivité de l'agglomération parisienne sur les communes de Mitry-Mory et Tremblay en France.

Le réseau viaire est complété par un réseau de chemins de desserte agricole structurant pour l'activité agricole, composé de chemins ruraux, de chemins d'association foncière issus des différents aménagements fonciers réalisés.

Ce réseau de chemin indispensable à l'économie agricole du secteur est fortement perturbé par le passage de l'ouvrage C.D.G. Express et doit nécessiter un ensemble de mesures corrective de la part du Maître d'Ouvrage.

Plus de 75% des chemins sont des voies carrossables, en nature de pierre et en bon état, ce qui leur confère un rôle structurant d'importance dans le cadre des exploitations agricoles.

Les plus importants se trouvent être situés le long des ouvrages existants comme la ligne L.G.V., les voies du RER et la Francilienne A104.

Il est à noter la présence de deux chemins ruraux d'importance communale dans la desserte inter-quartier entre Mitry-Mory et Mitry le Neuf.

Il s'agit du chemin rural n°10 situé le long de la bordure Ouest de la ligne RER B et du chemin rural n°12 situé le long de la bordure Est de la ligne RER B.

Ces deux chemins sont inscrits au plan départemental de la randonnée P.D.I.P.R. et seront fortement perturbés par le passage du Charles de Gaulle Express à la suite de l'expropriation d'une partie de leurs emprises.

Dans le secteur d'étude, quelques chemins ruraux et d'association foncière sont cultivés, notamment aux lieudits « le Rond de Mory » et « Le Dessus du caque ».

Le projet C.D.G. Express va générer des perturbations avec des points d'échange et de conflit avec le réseau de desserte agricole.

Cela se traduit au niveau des accès et des dessertes entre les centres d'exploitation, les propriétés et les îlots de culture.

Au regard de la structuration du réseau actuel, des parcelles expropriées et des emprises de travaux du Charles de Gaulle Express, des mesures compensatoires sont nécessaires pour éviter les allongements de parcours inévitables, les déstructurations des chemins (perturbation de l'économie agricole) et pour le maintien des liaisons de cheminement inter-quartiers et des chemins de randonnée.

Cependant, malgré les demandes auprès du maître d'Ouvrage durant l'étude, celui-ci n'a communiqué aucun élément permettant d'analyser les mesures compensatoires qu'il compte mettre en place, notamment sur les itinéraires de substitution des chemins de randonnée supprimés et les chemins de désenclavement du fait de l'entrave des circulations par des gabarits de passages d'ouvrages inférieurs.

Nos conclusions se feront donc suivant l'hypothèse que la S.N.C.F., Maître d'Ouvrage, ne compense aucune des perturbations liées à la réalisation de l'ouvrage.

Cela amène inévitablement une approche factuelle vers la nécessité d'un aménagement foncier pour réduire ces perturbations.

Or, un aménagement foncier ne peut compenser à lui seul toutes les perturbations d'un ouvrage linéaire, il ne vient qu'en complément des mesures appropriées prises en amont par le Maître d'Ouvrage pour réduire les perturbations restantes.

4.4.2) Ouvrages publics :

Le secteur d'étude est concerné par trois ouvrages publics d'équipement de type gazoducs :

- Canalisation DN 900 partant du poste de Gaz de Mitry pour rejoindre le sud du secteur d'étude du côté Nord de la Francilienne,
- Canalisation DN 600 partant du poste de Gaz de Mitry et passant au Nord de Mitry-Mory,
- Canalisation DN 500 partant du poste de Gaz de Mitry pour rejoindre le sud du secteur d'étude et passant entre la Francilienne et Mitry le Neuf,
- Canalisation DN 150 passant entre Mitry-Mory et Mitry le Neuf côté Nord des voies du RER B.

Bien que nous n'ayons pas d'information du Maître d'Ouvrage à ce sujet, il semblerait que le dévoiement des canalisations de Gaz soit en cours.

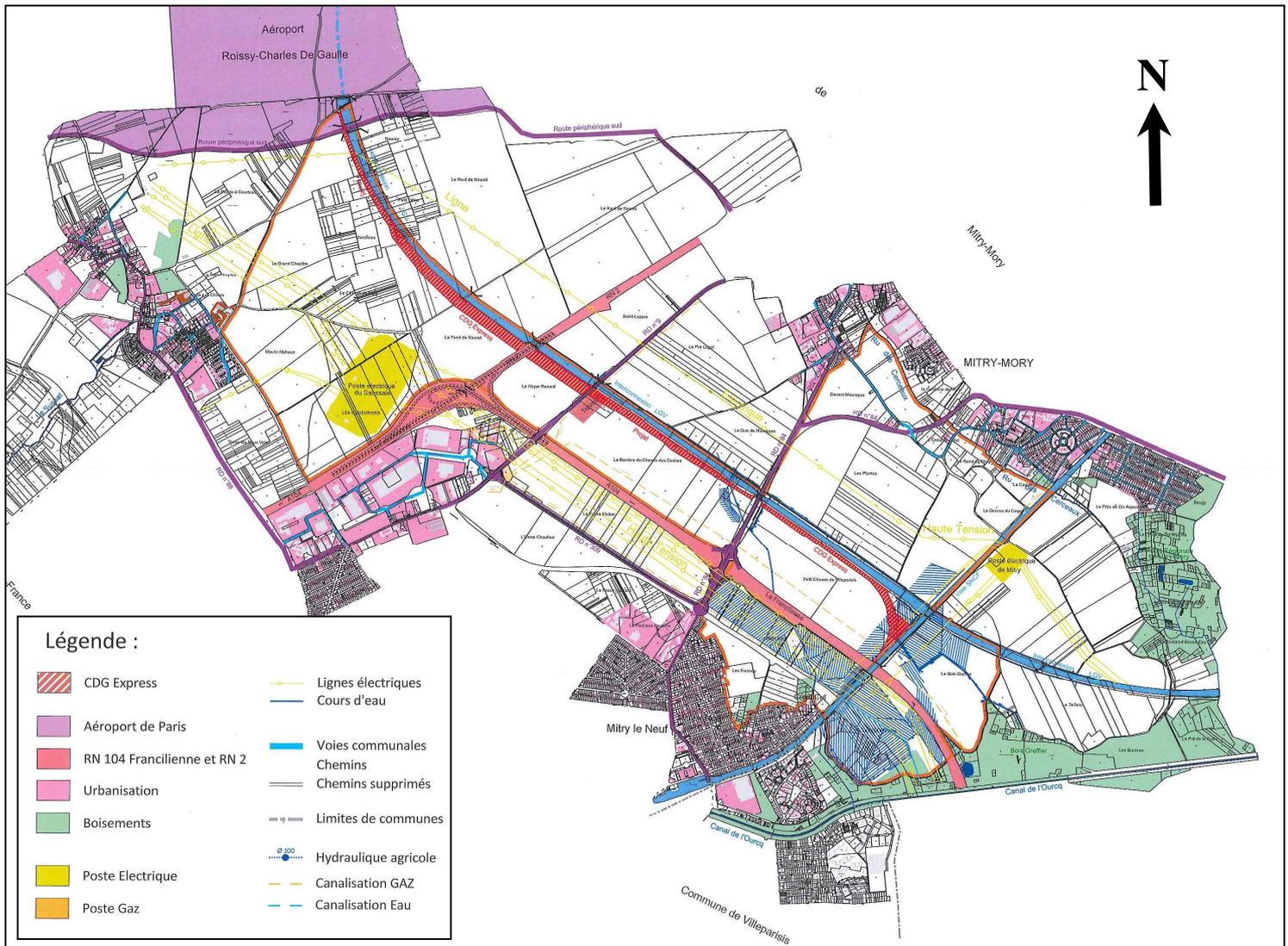
Le réseau électrique présent dans le secteur d'étude est constitué :

- du Poste électrique du Sausset, ouvrage important de la distribution électrique du secteur situé en frange de la commune de Tremblay en France,
- le poste électrique sous station de Mitry-Mory, situé en bordure des voies du RER partie sud du territoire de Mitry-Mory,
- de plus d'une dizaine de lignes haute tension reliant les deux postes électrique et distribuant l'électricité dans l'agglomération environnante.

Tous ces renseignements sont répertoriés sur le plan état initial.

ETUDE D'AMENAGEMENT

ETAT INITIAL



4.5) RECENSEMENT DES PROJETS D'AMENAGEMENT OU D'EQUIPEMENT

La commune de Mitry-Mory, à travers son document de planification urbaine P.L.U., a planifié des volontés d'aménagement sur l'ensemble de son territoire.

Mais, dans le secteur d'étude il n'existe aucun projet communal planifié.

Concernant les évolutions de l'urbanisation liée à l'activité, un projet de réalisation de zone d'activité est à l'étude dans une zone hors secteur d'étude, au Sud de l'échangeur entre la Francilienne et la RN n° 2.

Cette extension d'activité se fera en continuité de celle existante.

Au niveau des circulations, la commune de Mitry-Mory demande la conservation des chemins ruraux et des itinéraires de liaisons inter-quartiers et de randonnée.

En complément, la commune de Mitry-Mory a pour projet de prolonger la promenade du ru des Cerceaux par un nouveau chemin latéral au ru des cerceaux jusqu'à la forêt régionale de Mitry et l'ENS dit du bois des Moulins des Marais.

Pour la commune de Tremblay en France, une future zone d'activité est planifiée au sein de son P.L.U., dans l'angle formé par la ligne L.G.V. (bordure Est) et la route périphérique Sud le long de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

5) ANALYSE AGRICOLE ET FONCIERE

5.1) ANALYSE DES EXPLOITATIONS

La représentation des exploitations est répertoriée sur le plan des exploitations au 1/10000^{ème} annexé au rapport et est issue des informations fournies par les agriculteurs de Mitry-Mory compris dans le secteur d'étude.

La situation agricole présentée est celle à bail, sans échanges de culture.

Pour les exploitants dont la fiche de renseignements ne nous est pas parvenue, le plan a été complété en fonction des informations recueillies lors des réunions de travail et des documents retrouvés. Dans ce cas, c'est la situation avec échanges qui est traduite sur le plan.

L'étude des exploitations porte sur un secteur élargi afin d'avoir une bonne connaissance des exploitations environnantes et de bien analyser les perturbations possibles du nouvel ouvrage.

La partie située sur le territoire de la commune de Tremblay en France a été retirée, car les exploitants de ce secteur n'ont pas souhaités participer du fait d'une régularisation effective de leurs îlots d'exploitation suivant des échanges de cultures réalisés par géomètre-expert.

5.1.1) Localisation - morcellement – taille - forme

On dénombre 7 exploitations dont :

- 6 ont leur centre d'exploitation sur le territoire de la commune de Mitry-Mory, à savoir :

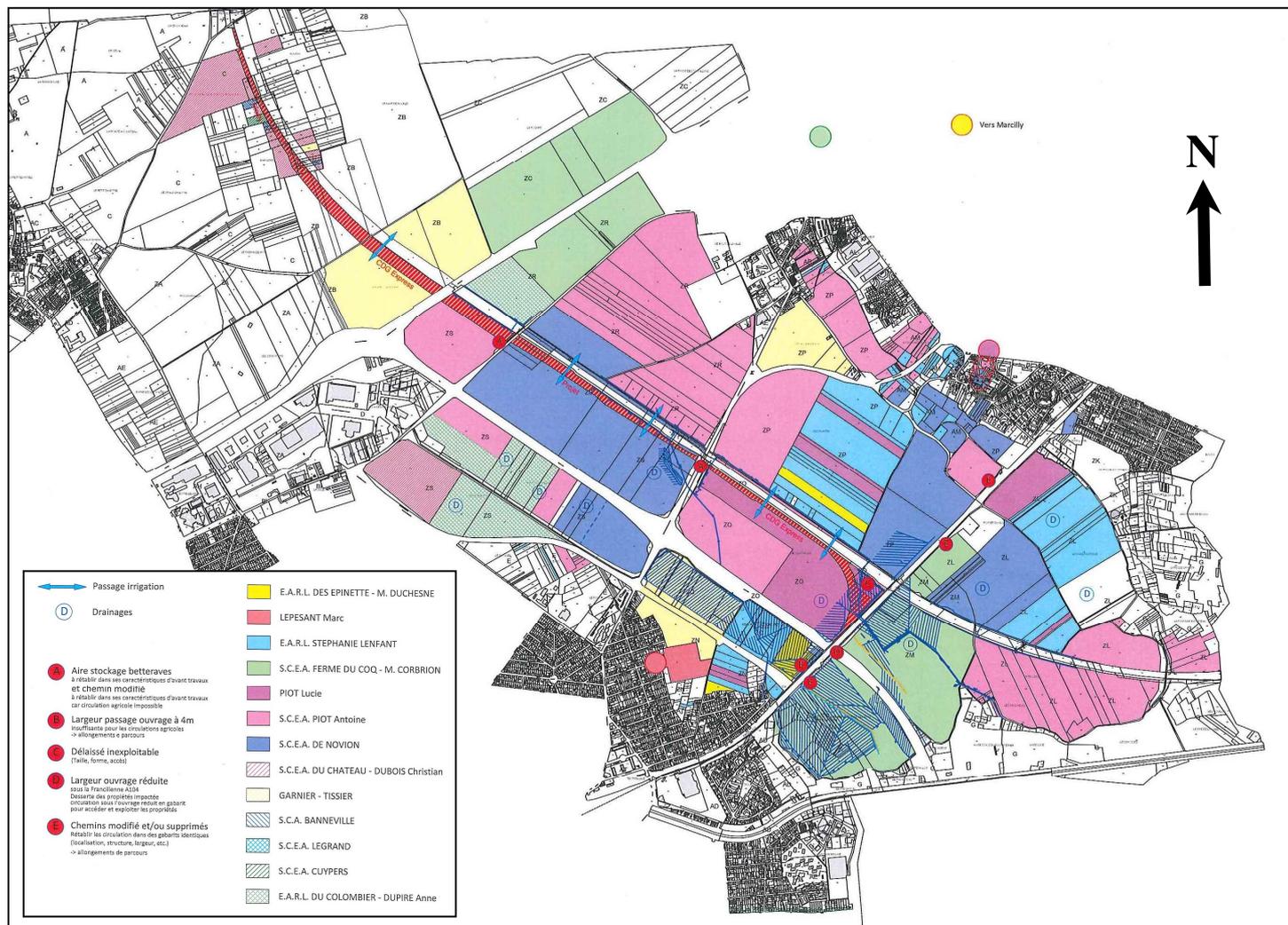
- ➔ PIOT Lucie,
- ➔ SCEA NOVION
- ➔ SCEA PIOT Antoine
- ➔ LEPESANT Marc
- ➔ EARL STEPHANIE LENFANT
- ➔ SCEA FERME DU COQ

- 1 a son centre d'exploitation sur le territoire de la commune de Marcilly (77139), à savoir :

- ➔ EARL DES EPINETTES.

ETUDE D'AMENAGEMENT

EXPLOITATIONS



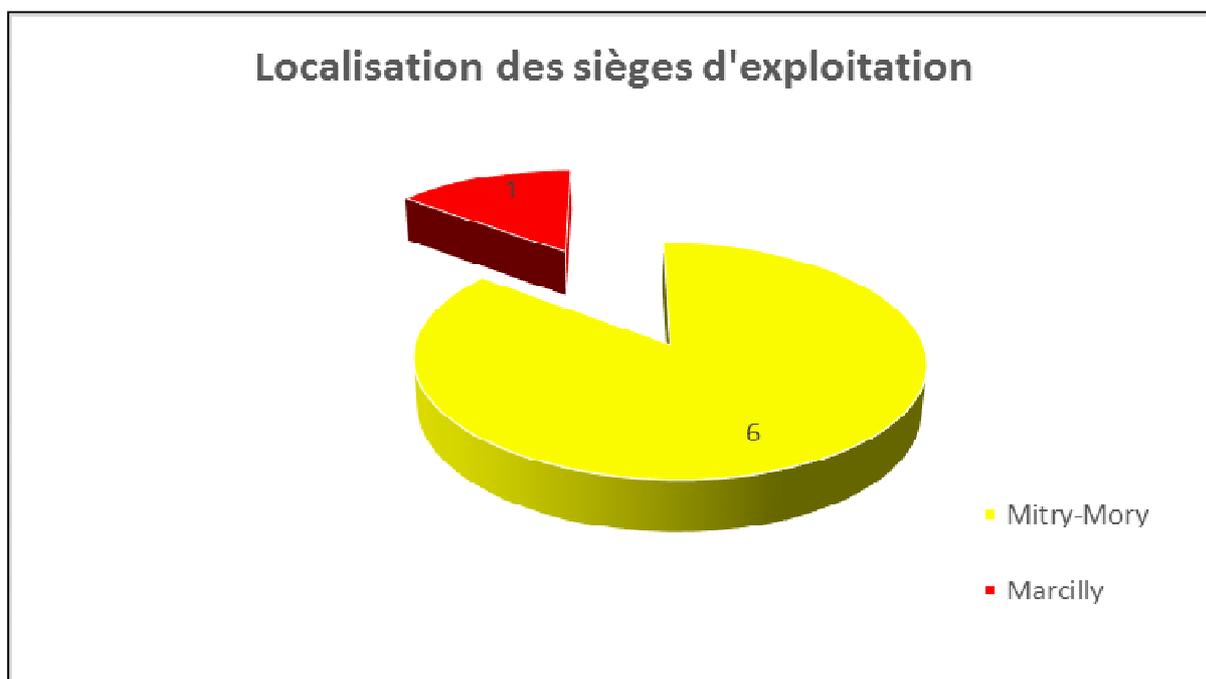
Hormis M. LEPESANT Marc qui a une seule parcelle exploitée attenante à ses bâtiments, tous les autres exploitants ont des îlots de culture disséminés dans la plaine agricole de part et d'autre de l'ouvrage du C.D.G. Express.

Même si la taille des îlots de culture n'est pas négligeable, la situation à bail montre une disposition des îlots répartis les uns dans les autres.

Factuellement, cette situation de morcellement est réduite grâce à l'existence d'échanges de cultures.

Mais les contraintes liées au C.D.G. Express, notamment la réduction en largeur de certains passages inférieurs sous des ouvrages existants, amènent à penser que les échanges de culture se trouveront déséquilibrés par les nouvelles contraintes et pourront être remis en cause.

Cela entraînera une tendance au retour à la situation à bail.



Tous les exploitants ont des îlots répartis de part et d'autre des ouvrages existants (L.G.V., Francilienne, RER B) et l'implantation du futur ouvrage latéralement à la ligne L.G.V. peut laisser supposer une absence de contraintes supplémentaires.

Seulement, ce projet d'ouvrage ferroviaire est accompagné de travaux avec des impacts sur l'économie agricole des exploitations agricoles en place, du fait de nouvelles contraintes pour les circulations.

Faisant suite aux consultations des exploitants agricoles, nous avons pu lister un ensemble de problématiques dont le Maître d'Ouvrage n'a apporté aucune réponse à ce jour :

A – Chemin d'exploitation n° 18 dit du Noyer Renard.

Chemin latéral à la R.D. n° 9 et passant sous la ligne L.G.V.

Ce chemin va se trouver réduit en emprise ne permettant plus le stockage des betteraves et une circulation agricole adaptée.

B – Ouvrage de traversée existante sous la R.D. n° 84.

Les conditions de traversée pour le matériel agricole vont être modifiées par les travaux au niveau de cet ouvrage avec déplacement de la traversée et réduction de l'emprise à 4 mètres.

Cette largeur est insuffisante pour une desserte sécurisée avec le matériel agricole actuel.

Il y aura un déplacement des circulations entraînant des allongements de parcours.

C – Délaissé agricole et foncier situé entre le futur ouvrage du Charles De Gaulle Express, la ligne RER et celle de la L.G.V.

Ce délaissé aura une forme et une localisation le rendant inexploitable.

Il est bien mentionné dans l'étude d'impact du projet que ce délaissé sera transformé en friches paysagère avec une mare.

Seulement, d'après les dires des exploitants agricoles concernés, l'expropriation ne semble plus d'actualité malgré la présence de ces parcelles dans la D.U.P.

Les propriétaires et exploitants agricoles demandent des garanties au Maître d'Ouvrage sur l'expropriation des dites parcelles.

D – Ouvrage de traversée sous la Francilienne du Chemin rural n° 10 dit latéral au chemin de fer.

Il est projeté qu'au cours des travaux la largeur de cet ouvrage de traversée en souterrain soit réduite à 4 mètres au lieu des 6 mètres actuellement.

Vu qu'il n'est pas prévu d'aménagement de la part de Maître d'ouvrage pour restituer la largeur initiale, les nouvelles conditions d'utilisation de cet ouvrage de traversée seront insuffisantes pour une desserte sécurisée avec le matériel agricole actuel.

Il y aura un déplacement des circulations entraînant des allongements de parcours.

E – Expropriation du chemin rural n° 10 dit latéral au chemin de fer et du chemin rural n° 14 dit latéral au chemin de fer

L'expropriation et la réalisation des travaux pour ces deux chemins entraîneront une suppression des liaisons.

Au dépôt du rapport le Maître d'ouvrage n'a pas apporté de solution pour des itinéraires de substitution.

Nous ne pouvons que constater leur disparition entraînant inévitablement des allongements de parcours.

En complément de ces problèmes soulevés par le monde agricole, nous n'avons pas plus reçu d'information de la part du Maître d'Ouvrage sur le devenir des chemins de désenclavement existants latéraux à la ligne L.G.V., ceux-ci figurant maintenant dans l'emprise du C.D.G. Express.

La question est d'importance car, en cas de non-déplacement de ces chemins en bordure de la nouvelle emprise, il n'y aurait plus de desserte de tout le secteur agricole situé à l'Ouest de l'emprise.

La création par le Maître d'ouvrage du Charles De Gaulle Express de nouveaux chemins latéraux de désenclavement compris dans l'emprise de la future voie, mais aussi le long de l'emprise de la ligne du RER B, permettra de limiter les impacts des allongements de parcours et de réduire la perte d'économie agricole sur les exploitations.

Par exemple, le centre d'exploitation de M. DUCHENE est situé à près de 25 kilomètres de Mitry-Mory et il exploite trois îlots dans le secteur d'étude repartis de part et d'autre de l'ouvrage.

Il sera directement impacté par l'ouvrage et la problématique des dessertes agricoles si les perturbations n'étaient pas compensées par le Maître d'Ouvrage.

L'une des solutions pourrait être le regroupement de ses îlots d'un seul côté de l'ouvrage.

En tout état de cause, il existera au sein du périmètre d'étude plusieurs strates de problèmes agricoles à la suite de la réalisation de l'ouvrage et, si ceux-ci n'étaient pas compensés par le Maître d'Ouvrage, entraînant une aggravation des conditions d'exploitation, tant économiques que techniques.

LISTE DES EXPLOITANTS COMPRIS DANS LA ZONE D'ETUDE D'AMENAGEMENT FONCIER

EXPLOITATION	SIEGE D'EXPLOITATION	Eloignement moyen en Km	Nb de masses exploitées dans le périmètre d'étude
E.A.R.L. DES EPINETTES	Marcilly	25.0	3
E.A.R.L. STEPHANIE LENFANT	Mitry-Mory	0.8	17
S.C.E.A. FERME DU COQ	Mitry-Mory	3.0	5
S.C.E.A. NOVION	Mitry-Mory	1.5	9
S.C.E.A. PIOT Antoine	Mitry-Mory	1.5	15
Mme PIOT Lucie	Mitry-Mory	1.5	7

Les données mentionnées dans les différents tableaux ne prennent en compte que les îlots exploités dans le secteur d'étude et non la totalité des superficies cultivées par chaque exploitant.

On constate en moyenne une superficie des exploitations de 92 hectares avec un nombre moyen d'îlots de 8. Cela représente une superficie moyenne par masse exploitée de 11,5 hectares.

L'exploitation la plus importante comprise dans le périmètre d'étude est de 220 hectares alors que la plus faible n'a que 4,5 hectares.

L'exploitation la plus morcelée a 17 îlots de culture pour une superficie exploitée de 75 hectares, soit une moyenne par îlot de culture de 4,4 hectares.

	Terres exploitées dans le périmètre d'étude
Surface moyenne des exploitations	92 hectares
Nombre de masses par exploitation (moyenne)	8
Surface moyenne par masse	11,5 hectares

Il apparait donc un morcellement cultural avéré que le passage de l'ouvrage va accentuer du fait des allongements de parcours si aucune compensation n'est faite par le Maître d'Ouvrage.

On remarque aussi que la morphologie et le morcellement des exploitations sont tributaires de l'historique de création du parcellaire foncier.

La totalité des parcelles est issue d'un aménagement foncier de type « remembrement » en 1986 et était adaptée par rapport aux contraintes agricoles de l'époque.

Depuis, ce morcellement s'est accru en fonction des diverses reprises d'exploitation au cours des années, pour aboutir à un niveau de répartition foncière et agricole moins adapté aux critères économiques des exploitations actuelles.

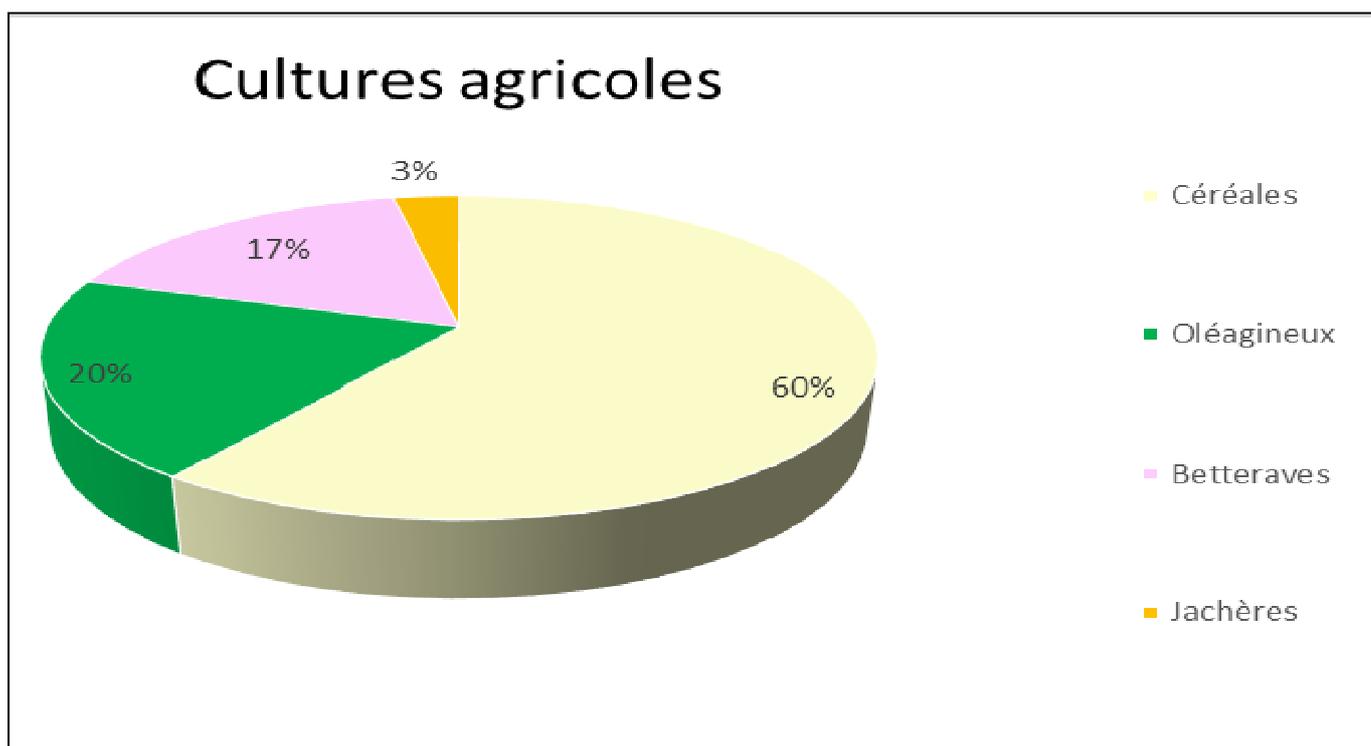
La morphologie idéale pour une masse d'exploitation est de tendre vers une forme rectangulaire ou ayant le moins d'angle possible.

Dans le secteur d'étude, les îlots présentent une morphologie assez régulières.

5.1.2) Modalités particulières d'exploitation

L'exploitation des données agricoles montre la répartition moyenne suivante des cultures pratiquées :

Cultures	Surface exploitée en % par rapport à l'exploitation totale
Céréales	60 %
Cultures divers (oléagineux, maïs, etc.)	20 %
Betteraves	17 %
Jachères	3 %



Les pratiques culturales actuelles n'ont semble-t-il pas nécessité d'investissements en irrigation.

Mais, lors de travaux de la ligne L.G.V., plusieurs traversées en attente ont été réalisées pour permettre la mise en place de réseaux d'irrigation d part et d'autre de l'ouvrage.

Une partie du territoire étant concernée par la présence de réseaux hydrauliques agricoles, un inventaire thématique a été fait au cours des réunions de travail indiquant que près de la moitié Sud du secteur d'étude est drainée.

Cet inventaire a été établi pour permettre au maître d'Ouvrage de faire les travaux nécessaires de reprise des réseaux perturbés par l'ouvrage.

Il figure sur le plan des exploitations du rapport.

A la suite des entretiens avec le monde agricole, il n'a pas été signalé de modalités particulières d'exploitation (CTE Contrats Territoriaux d'Exploitation, CAD Contrat d'Agriculture Durable, etc.), parcelles en agriculture biologique, parcelles au sein d'une zone de production de semence, parcelles intégrées à un contrat commercial spécifique, parcelles incluses dans un plan d'épandage.

Si une opération d'aménagement foncière était actée, ce fait devra être vérifié lors des opérations techniques.

5.2) ANALYSE DES ÎLOTS DE PROPRIETE

Les renseignements cadastraux indiquent la présence d'une centaine de comptes propriétaires avec une répartition d'environ 80% de parcelles exploitées.

Ces comptes se partagent un ensemble d'environ 475 parcelles, soit un total moyen de 5 parcelles par compte.

	Zone d'étude
Nombre de Comptes	100
Nombre de parcelles	475
Nb de parcelles par Compte	5

Les évolutions foncières des structures agricoles depuis le remembrement des années 80 ont été influencées par les diverses acquisitions et les adaptations sur le terrain liés aux échanges de culture et à la mise en culture de certains chemins devenus obsolètes.

Des aménagements ponctuels améliorant les conditions de desserte des structures agricoles pourront être réalisés en complément de ceux programmés dans le cadre des travaux de l'ouvrage (chemins latéraux dans l'emprise ou hors emprise, nouvelles voies de dessertes).

La répartition des propriétaires dans les exploitations est assez variable d'un agriculteur à un autre.

EXPLOITANT	Nature de l'exploitant au sein du périmètre d'étude	Nb de propriétaires par exploitation
E.A.R.L. DES EPINETTES	Propriétaire - Exploitant	1
E.A.R.L. STEPHANIE LENFANT	Propriétaire - Exploitant	12
S.C.E.A. FERME DU COQ	Propriétaire - Exploitant	17
S.C.E.A. NOVION	Exploitant	25
S.C.E.A. PIOT Antoine	Propriétaire - Exploitant	51
Mme PIOT Lucie	Exploitant	4
Pas d'information pour les autres propriétaires-exploitants		

Une majorité des exploitants sont propriétaires-exploitants.

Globalement, le parcellaire cadastral d'une superficie cadastrale de 558ha environ, est bien structuré, car issu d'un aménagement foncier avec une surface moyenne d'environ 5.5 hectares par compte propriétaire.

Mais, il reste morcelé au regard des contraintes économiques agricoles actuelles.

C'est à ce titre que l'ensemble du secteur d'étude est soumis à un ensemble complexe d'échanges de cultures restructurant les exploitations de part et d'autre des ouvrages existants.

Ce morcellement n'est pas directement lié au passage du C.D.G. Express, mais deviendra problématique du fait de la dégradation des conditions d'exploitation au niveau des circulations et des allongements de parcours.

Même si certains comptes propriétaires sont importants, le plus important d'une superficie de 70ha environ, le parcellaire foncier reste morcelé et réparti de part et d'autre de l'ouvrage du C.D.G. Express.

La répartition des propriétaires dans les exploitations se fait principalement par des comptes fonciers familiaux, mais avec aussi la présence :

- de propriétaires fonciers agricoles particuliers,
- de propriétaires fonciers particuliers non agricoles,
- de collectivités et personnes morales parapubliques,
- de groupements fonciers agricoles G.F.A.,
- de personnes morales diverses (Sociétés civiles, autres, etc.).

La répartition foncière des propriétés dans les structures agricoles est marquée par une prédominance des propriétaires particuliers (agricoles et non agricoles).

Dans le secteur d'étude, aucune unité foncière enclavée n'a été détectée. Elles sont toutes desservies par au moins une voie d'accès.

Cette situation sera changée avec le passage du C.D.G. Express avec des enclavements de fait faisant suite à la suppression de chemins sans compensation, à la réduction des gabarits d'ouvrages de traversée ne permettant plus des conditions normales d'exploitation suivant la vocation initiale du parcellaire rural.

La liste des perturbations sur les propriétés est identique à celle des exploitations.

Liste des collectivités et personnes morales parapubliques présentent en tant que propriétaires.

Propriétaire	Superficie en ha	Nombre de parcelles
ETAT	4,3	5
REGION	10,5	19
CD 77	0,9	17
COMMUNE DE MITRY-MORY	10,5	20
AFR de Mitry-Compans	3,7	9
S.N.C.F.	48,7	123
A.D.P.	2,0	1
A.P.H.P.	8,5	3
R.T.E.	3,3	1
C.C.A.S. Mitry-Mory	0,1	1

Les propriétés des collectivités sont principalement dédiées à des ouvrages de mobilité existants et seront fortement perturbés par le passage du C.D.G. Express, d'autant plus que le Maître d'Ouvrage n'a pas communiqué d'information sur les mesures compensatoires qu'il envisage de mettre en place pour réduire les impacts liés aux travaux de réalisation.

5.3) ACCES ET CIRCULATIONS

Les exploitations actuelles étant issues des aménagements fonciers de type « remembrement », la desserte des îlots peut paraître satisfaisante.

Le réseau de desserte agricole est structurant sur l'ensemble du territoire avec des accès par voies bitumées, des chemins empierrés permettant une circulation aisée et adaptée, puis complété par des chemins en terre d'assez bonne qualité.

Ponctuellement, le renforcement d'exploitations existantes s'est opéré entre plusieurs structures, pouvant entraîner une desserte en chemins ruraux et d'exploitation surabondante par rapport aux conditions d'exploitations actuelles, amenant à mise en culture de certains chemins.

On retrouve principalement toute une série de suppression de chemins aux lieudits « Le Rond de Mory » et « le Dessus de Caque ».

Vers la commune de Tremblay en France :

- le chemin rural n° 1 dit de Tremblay en France à Villettes aux Aulnes est supprimé pour la partie de tronçon située vers la Francilienne,
- le chemin rural n° 2 dit de Tremblay en France à Mitry est supprimé entre le chemin rural dit de Mitry 1 et le poste EDF du Saussaie.

Au Sud du secteur d'étude, le chemin dit de Croul-Cul est supprimé, bien qu'une trace de chemin semble exister le long du Ru de Croul-Cul, trace localisée sur des parcelles privatives.

Enfin, le long du bois régional et de l'espace naturel sensible ENS Moulin des Marais, une partie du chemin d'exploitation cadastré ZL n° 233 est lui aussi supprimé et remplacé par un autre tracé dans le bois en prolongement du chemin d'exploitation dit de Mory au Moulin des Marais, ce tracé étant situé dans des parcelles privatives.

Des chemins latéraux de désenclavent existent de part et d'autre de la ligne L.G.V.

Ces chemins sont :

- pour ceux en bordure Ouest de la ligne L.G.V. situés dans l'emprise de la ligne L.G.V.
- et ceux en bordure Est de la ligne L.G.V. dans des emprises propriété de l'association foncière de remembrement de Mitry-Mory – Compans (Points D sur le plan des circulations).

Ces chemins ont été créés lors des travaux de réalisation de la ligne L.G.V. et de l'opération d'aménagement foncier qui était liée.

Ils sont indispensables à la bonne exploitation et desserte des îlots d'exploitation situés de part et d'autre de la ligne L.G.V.

Les chemins latéraux à la ligne du RER B sont des chemins ruraux, propriété communale.

La réalisation du C.D.G. Express le long de la rive Sud de l'emprise du L.G.V., va avoir des conséquences indéniables sur la qualité de desserte des îlots d'exploitation et notamment sur d'éventuels allongements de parcours.

Les accès de part et d'autre de l'ouvrage linéaire se font actuellement par 5 points de traversée qui vont se trouver perturbées par le nouvel ouvrage :

- Passage inférieur du C.R. n° 2 de Mitry à Tremblay en France sous la ligne L.G.V.,
- Passage inférieur du chemin sous la ligne L.G.V. et latéral à la R.D. n° 9,
- Passage inférieur sous la R.D. n° 84 des chemins latéraux à la ligne L.G.V.,
- Passage inférieur des C.R. n° 10 et 14 sous la ligne L.G.V. le long des voies du RER,

Comme il est décrit précédemment, le projet du C.D.G. Express va modifier les conditions d'utilisation de ces traversées et plus particulièrement pour le passage inférieur du chemin latéral sous la R.D. n° 9 avec réduction d'emprise et celui du passage inférieur du C.R. 10 sous la ligne L.G.V. avec réduction du gabarit à 4 mètres en souterrain, largeur insuffisante pour des conditions normales d'exploitation et de circulation sécurisée avec le matériel agricole actuel.

Il en sera de même pour les chemins latéraux situés au Sud de la ligne L.G.V., car compris maintenant dans l'emprise du Charles de Gaulle Express.

La commune de Mitry-Mory a alerté depuis le début du projet des problèmes causés par l'ouvrage sur les circulations inter-quartiers, notamment pour les chemins ruraux n° 10 et 14 situés de part et d'autre de la ligne actuelle du RER B.

Ces deux chemins permettent de relier les quartiers de Mitry-Mory à ceux de Mitry le Neuf et distants d'environ 2,5 kilomètres.

L'expropriation de ces deux chemins sans itinéraire de substitution va couper les liaisons inter-quartiers.

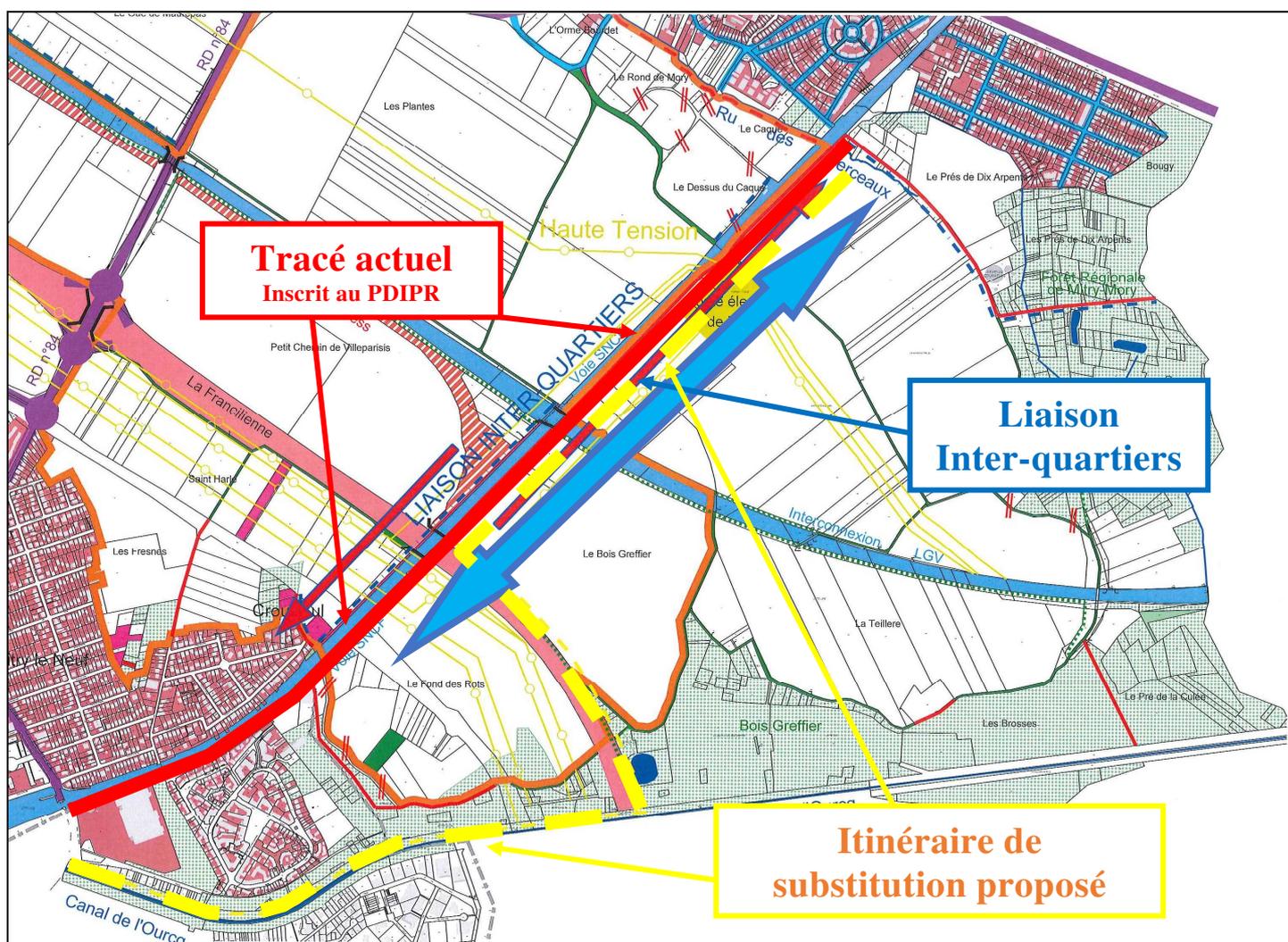
La liaison inter-quartiers existante sur le territoire de la commune de Mitry-Mory (point A sur le plan des circulations) assurée par les chemins ruraux n° 10 et 14 inscrits au Plan Départemental de la Randonnée P.D.I.P.R. (points B et C sur le plan des circulations) étant supprimée par le projet, la S.N.C.F. Maître d'Ouvrage a formulée en mars 2019 une proposition d'itinéraire de substitution à la commune de Mitry-Mory.

Cette proposition consiste à dévier les chemins ruraux par l'itinéraire suivant :

- Depuis Villeparisis, le nouvel itinéraire emprunterait les berges du canal de l'Ourcq sur 1700 ml environ, tracé sur emprise privée appartenant à la commune de Paris,

- puis remonterait sur 1 kilomètre environ par le chemin existant latéral à la Francilienne A104. Le chemin actuel est compris dans les emprises de la Francilienne et le tracé serait sur le domaine public de l'État, propriétaire des emprises de la Francilienne A104,

- enfin emprunterait sur 1600 ml environ un nouveau chemin créé dans le cadre des travaux du projet du C.D.G. Express. Ce nouveau chemin serait a priori localisé dans des emprises d'occupation temporaire privatives, sans garantie de pérennité foncière après travaux.



La commune de Mitry-Mory a rejeté à l'unanimité du conseil municipal cet itinéraire de substitution par délibération du 9/04/2019 aux motifs que :

« - Le chemin proposé à un parcours plus long que le chemin initial et n'offre pas la même qualité de paysage que le chemin précédent en ce qu'il longe pendant près d'un kilomètre l'autoroute A 104,

- Le nouveau chemin à créer impliquera pour les promeneurs de marcher à proximité immédiate des zones de chantier et des circulations incessantes des engins de chantiers et des camions,

- Aucun chemin de substitution n'est présenté comme compensation à la suppression du chemin rural n° 14 et du chemin dit latéral,

- Le courrier ne nous apporte pas la garantie de l'accord des propriétaires des chemins proposés pour leur utilisation à des fins de chemin de randonnées et pour leur inscription au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée,

- L'empiètement du chemin proposé sur l'emprise du poste de transformation n'est pas évoqué.

DEMANDE à la S.N.C.F. la proposition de chemins de substitution concernant l'ensemble des chemins inscrits au PDIPR et supprimés par le projet Charles de Gaulle Express ou rendus inutilisables pendant la période des travaux. »

A la suite de ce refus de la commune de Mitry-Mory, le Département de SEINE ET MARNE a précisé que ceux sont donc les anciens itinéraires qui prévalent et qu'il attend une nouvelle proposition de la S.N.C.F., Maître d'Ouvrage.

Cette nouvelle proposition ne deviendra effective qu'après accord et validation par les deux collectivités.

Aucune nouvelle proposition du Maître d'ouvrage n'a été formulée.

L'étude du tracé de substitution montre effectivement un allongement de parcours de près de 1400 m, dont une partie de près d'un kilomètre située le long de l'Autoroute A104 « Francilienne ».

Cela pose effectivement un certain nombre de questionnements sur l'équivalence en qualité de ce tronçon de chemin proposé, mais aussi sur la faisabilité foncière et conventionnelle des emprises utilisées et sur la future sécurité des usagers de l'A104 et du futur chemin de randonnée.

Le Maître d'Ouvrage n'a fourni aucun élément pouvant laisser supposer que les services de l'État gestionnaire de l'A 104 puisse donner leur accord.

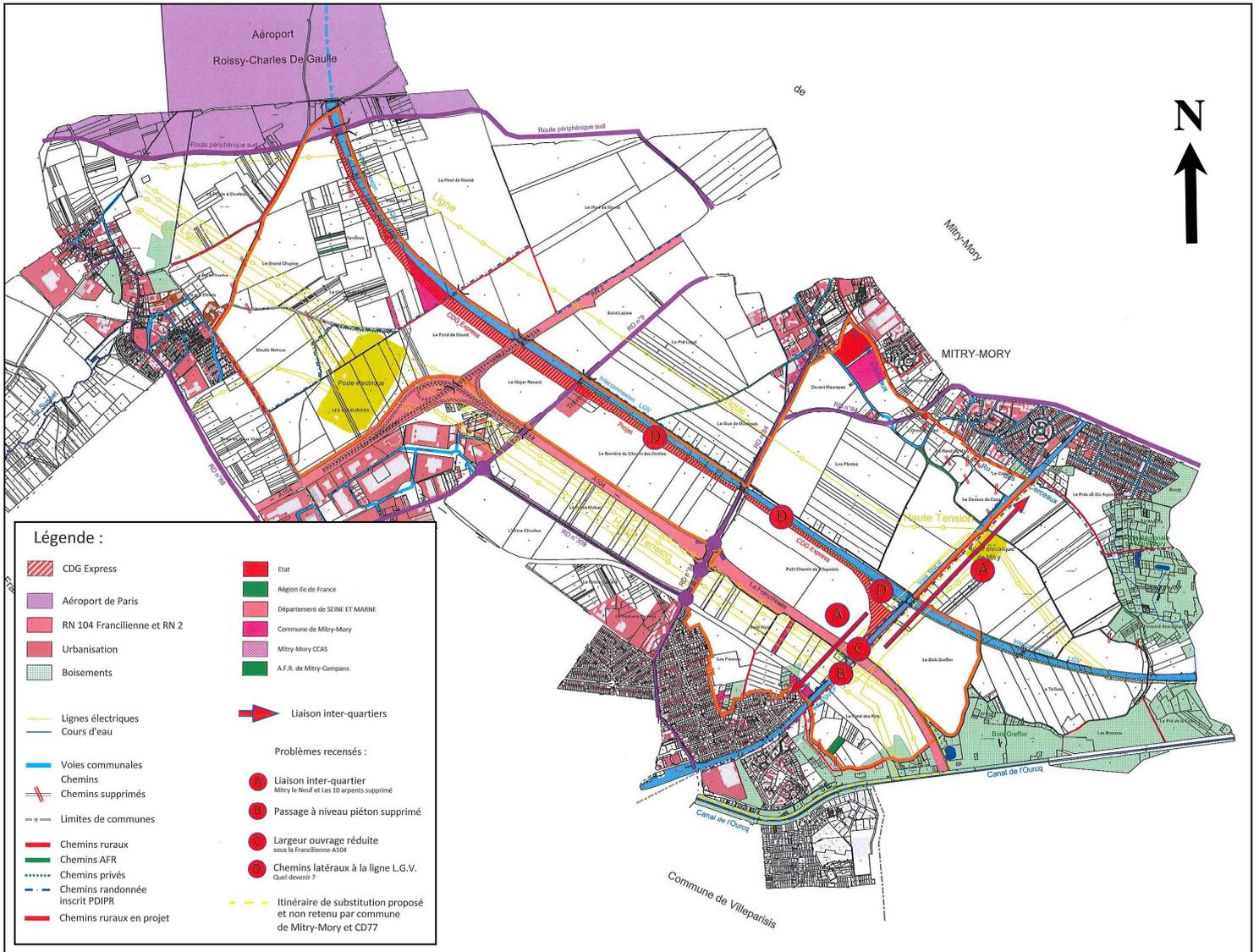
Il en est de même pour la commune de Paris propriétaire des emprises foncières du canal de l'Ourcq.

Il est rappelé l'importance des aménagements compensatoires prévus lors de la réalisation d'ouvrages linéaires, ceux-ci permettant la préservation des circulations existantes et la réduction des impacts de l'ouvrage sur les structures foncières et agricoles.

La réalisation d'un aménagement foncier viendra les compléter et les affiner.

ETUDE D'AMENAGEMENT

CIRCULATIONS



6) PROJET D'OUVRAGE CHARLES DE GAULLE EXPRESS ET MESURES COMPENSATOIRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

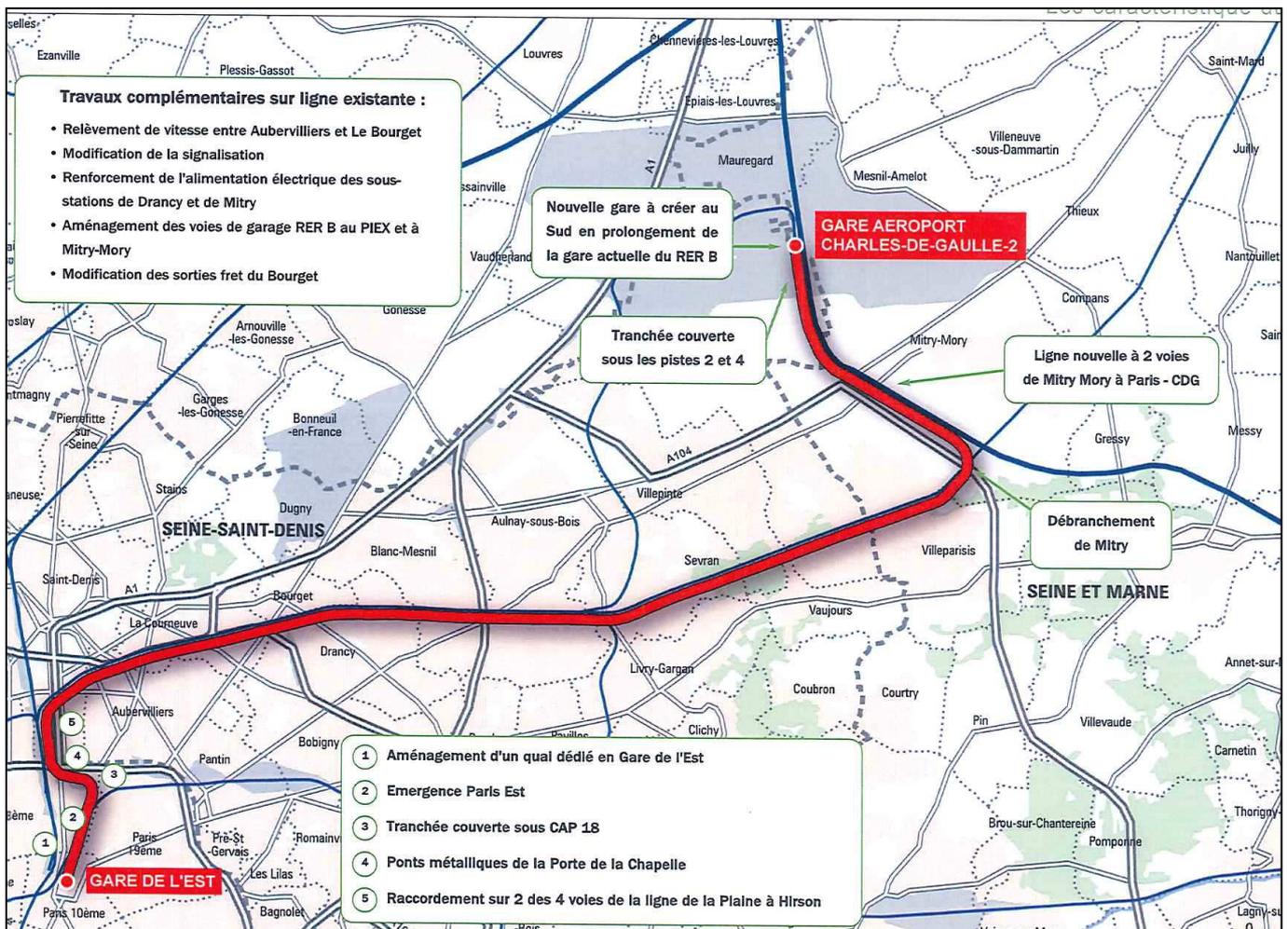
La nouvelle ligne ferroviaire doit servir de liaison entre la gare de l'est et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle dans le cadre des aménagements du Grand-Paris.

De la gare de l'Est jusqu'à Mitry-Mory le C.D.G. Express empruntera sur 21 kilomètres les voies de la ligne RER B, puis du RER B jusqu'à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle empruntera 7 kilomètres de voies nouvelles implantées le long de la ligne L.G.V.

Les emprises de la nouvelle voie ferroviaire synthétisées sur tous les plans annexés à la présente étude sont celles trouvées dans l'étude d'impact liée à l'enquête de D.U.P., faute d'autres éléments communiqués par le Maître d'ouvrage.

Malgré nos sollicitations, le Maître d'Ouvrage n'a communiqué aucun des éléments réclamés sur la partie foncière de son projet, avec notamment la liste des parcelles expropriées, les tracés des nouveaux chemins de désenclavement, les circulations autour de son projet.

L'étude des perturbations du projet du C.D.G. Express sur le milieu environnant a donc été faite en considérant que le Maître d'Ouvrage n'a pas mis en place de mesures compensatoires aux impacts.



7) DEMANDES D'AMENAGEMENTS

Au cours des différentes réunions de travail, des besoins ont été exprimés par différents intervenants (commune de Mitry-Mory, exploitants, propriétaires, etc.) par rapport aux travaux projetés, aux impacts sur l'environnement foncier et agricole et aux mesures prévues par le Maître d'Ouvrage pour pallier aux contraintes générées.

Cette liste est un résumé des demandes décrites dans le rapport :

❶ Demandes formulées par la commune de Mitry-Mory dans le cadre des mesures compensatoire aux impacts du Charles de Gaulle Express :

- Rétablir la liaison inter-quartier entre Mirty-Mory et Mitry le Neuf dans des proportions, qualités et caractéristiques équivalentes,
- Rétablir les chemins ruraux C.R. n° 10 et 14 dans des emprises communales en respectant leur statut de chemin de randonnée inscrits au P.D.I.P.R. avec itinéraires de substitution,
- Rétablir la largeur de 6 mètres du C.R. n° 10 au niveau du passage souterrain sous la Francilienne pour assurer la continuité des dessertes de la propriété foncière et des exploitations agricoles,
- Rétablir la propriété communale de la partie du chemin rural n° 10 exproprié et reliant le centre commercial au chemin rural dit de Croul-Cul.

❷ Besoins complémentaires formulés par la commune de Mitry-Mory :

- Étudier la possibilité d'une analyse générale des chemins ruraux et privés dans le secteur d'étude pour faciliter les interactions entre les différents types de déplacements, routiers, ferroviaires, agricoles et de randonnée.
- Étudier la possibilité de création d'un chemin latéral le long du ru des Cerceaux pour relier le bourg de Mitry-Mory à l'ENS Espace Naturel Sensible dit du Moulin des Marais et au bois régional,
- Remettre en place le chemin rural dit de Croul-Cul, la desserte latéral au bois contigus au canal de l'Ourcq et régulariser les tracés des chemins de desserte à proximité de l'ENS dit du Moulin des Marais,
- Remettre dans l'emprise communale la partie du C.R. n° 10 exproprié compris entre le chemin rural dit de Croul-Cul et l'accès par l'hypermarché situé vers Villeparisis,
- Récupérer les superficies des chemins ruraux cultivés dans le secteur d'étude.

③ Demandes formulées par les propriétaires et le secteur économique agricole :

- Rétablir les caractéristiques du chemin d'exploitation n° 18 dit du Noyer Renard et notamment les possibilités existantes de stockage de betteraves
- Rétablir la largeur de 6 mètres de l'ouvrage sous la R.D. n° 84 pour le chemin de désenclavement existant le long de la ligne L.V.G.,
- Garantir l'expropriation du délaissé situé entre la ligne L.G.V. et la future ligne du Charles de Gaulle Express, îlot incultivable,
- Rétablir la largeur de 6 m du passage inférieur sous la Francilienne du chemin rural n° 10, chemin de desserte le plus important pour l'exploitation des îlots de culture répartis de part et d'autre de l'ouvrage,
- Rétablir les chemins ruraux n° 10 et 14 dans leurs emprises respectives et avec les mêmes caractéristiques, maintenant les conditions d'exploitation actuelles des îlots de culture situés de part et d'autre des ouvrages existants, Francilienne A104 et ligne RER.

Il est précisé que pour les réseaux hydrauliques agricoles existants, un inventaire a été fait en prévision de travaux de réfection et de reprise des dits réseaux, travaux pris en charge par le Maître d'Ouvrage S.N.C.F.

8) SYNTHESE ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

8.1) CHOIX DU MODE D'AMENAGEMENT ET DU PERIMETRE D'AMENAGEMENT

Vu l'analyse de l'état initial du secteur d'étude, les impacts de l'ouvrage Charles de Gaulle Express sur l'environnement et les besoins exprimés lors des différentes réunions de travail,

il apparaît nécessaire de procéder à un Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental A.F.A.F.E. pour limiter les effets négatifs de la création du C.D.G. Express.

En effet, les principaux critères déterminant l'option d'un aménagement foncier sont de plusieurs ordres et se retrouvent au sein du périmètre d'étude :

- Le morcellement des exploitations et des propriétés de part et d'autre de la nouvelle voie,
- Restrictions d'usage des traversées agricoles et accès aux propriétaires de part et d'autre de cette voie ferroviaire.
Les aménagements prévus le long de l'ouvrage vont modifier et altérer les conditions de dessertes, tant agricoles que pédestres. Le réseau de desserte actuel créé lors des précédents aménagements fonciers va devenir inadapté pour des conditions économiques normales d'exploitation de part et d'autre de l'ouvrage.
- L'absence de mesures compensatoires par le Maître d'ouvrage aux impacts de son projet sur le foncier et l'économie agricole,
- Suppression de plusieurs chemins inscrits au P.D.I.P.R. (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée) sans itinéraires de substitution approuvés par la commune de Mitry-Mory et du Conseil Départemental de Seine et Marne,

- Régularisation des échanges de culture existants,
- Nécessité de restructuration de la propriété et des exploitations de part et d'autre de la nouvelle voie ferroviaire pour limiter les contraintes causées par le Charles de Gaulle Express sur le secteur économique agricole et améliorer la sécurité de circulation le long de cet axe.

En tout état de cause, pour être optimum, les bénéfices résultants d'un aménagement foncier ne doivent en aucun cas se substituer aux mesures compensatoires obtenues dans le cadre de l'ouvrage projeté, mais doivent venir en complément.

Ils doivent garantir un niveau de rentabilité identique aux exploitations agricoles et le maintien des circulations sur l'ensemble du territoire perturbé avec :

- le maintien des conditions d'accès sécurisés aux masses exploitées,
- le regroupement parcellaire en limitant les îlots d'un même propriétaire et/ou exploitant de chaque côté de l'ouvrage,
- l'optimisation des amendements grâce à des formes de parcellaire plus rectilignes,
- une plus grande souplesse dans les choix d'assolement dans des masses plus importantes.

Bien que le morcellement foncier et agricole actuel constaté ne soit pas directement lié au passage de l'ouvrage, le fait que :

- des circulations agricoles et de randonnée soient supprimées et/ou perturbées sans itinéraires de substitutions,
- des largeurs de gabarits de passages inférieurs sous plusieurs ouvrages soient réduites à un niveau insuffisant pour le passage des engins agricoles actuels,
- la liaison inter-quartiers entre Mitry-Mory et Mitry le Neuf soit supprimée sans projet de remplacement validé,

suffit pour conclure aux besoins d'un aménagement foncier avec un périmètre de référence le plus adapté au secteur perturbé par l'ouvrage et ainsi pouvoir mettre en place des dispositifs permettant de minimiser les impacts.

Les consultations effectuées au cours des réunions de travail ont permis de déterminer le mode d'aménagement le plus adapté à la situation locale et aux enjeux répertoriés.

Concernant l'emprise foncière de l'ouvrage, des expropriations ont été ordonnées à la suite d'une déclaration d'utilité publique.

Les expropriations et acquisitions étant en cours par la S.N.C.F. Maître d'Ouvrage, nous ne pouvons que conclure que le mode d'aménagement doit se faire avec d'emprise.

La solution retenue est donc un aménagement foncier agricole forestier et environnemental A.F.A.F.E. avec exclusion d'emprise.

Il sera indispensable pour le bon déroulement de la procédure d'aménagement que le Maître d'Ouvrage indique avec précision les limites de son emprise définitive avec les parcelles réellement acquises afin de les exclure des opérations.

Le périmètre d'aménagement foncier proposé est celui nécessaire pour pouvoir agir efficacement sur le secteur perturbé par l'ouvrage du C.D.G. Express, il comprend :

- la partie de territoire de la commune de Mitry-Mory comprise entre la ligne du RER B, les boisements du canal de l'Ourcq et ceux de l'ENS dit du Moulin des Marais pour répondre aux besoins de rétablissement des circulations de randonnée du secteur, de la répartition des propriétés et exploitations de part et d'autre du passage souterrain réduit et de la réduction des allongements de parcours,

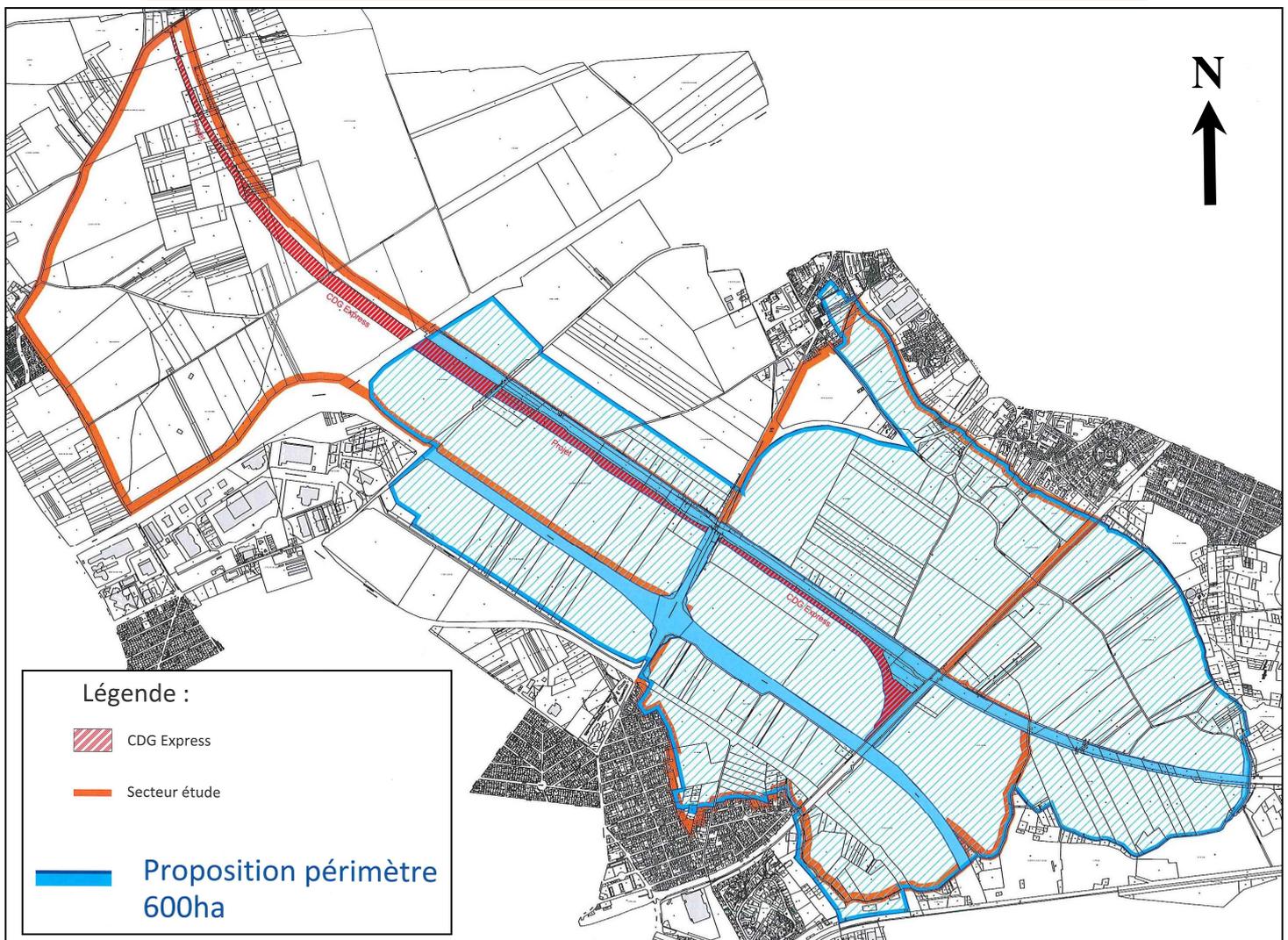
- la partie de territoire de la commune de Mitry-Mory comprise entre le ru des Cerceaux et Mitry le Neuf pour les mêmes raisons que précédemment, complétée des demandes de la commune de Mitry-Mory d'un chemin le long du ru des Cerceaux et de récupération des chemins ruraux cultivés,

- l'exclusion des parties de territoire de la commune de Tremblay en France aux motifs que les îlots agricoles ne seront pas perturbés par l'ouvrage (compensation financières) et que les exploitants et propriétaires y sont défavorables du fait de la mise en place de solutions adaptées à l'aide d'un géomètre expert.

Le périmètre proposé par l'étude a une superficie de 600 hectares et est entièrement sur le territoire de la commune de Mitry-Mory.

ETUDE D'AMENAGEMENT

PERIMETRE PROPOSE D'APRES ETUDE



PERIMETRE proposé par l'étude

COMMUNE	Superficie	Partie du Territoire communal
MITRY-MORY	600 ha	27 %
TOTAL PERIMETRE	600 ha	

Ce périmètre est répertorié sur le plan au 1/10000^{ème} joint à cette étude.

8.2) CHOIX DU PERIMETRE

Le périmètre proposé, d'une superficie de 600 hectares environ, est issu :

- des réunions de travail,
- de plusieurs visites sur site,
- d'entretiens auprès des propriétaires et exploitants,
- d'entretiens auprès des élus des différentes communes concernées,
- de contacts avec le représentant du maître d'Ouvrage
- d'entretiens auprès du Conseil Général de SEINE ET MARNE.

Il est rappelé que malgré les contacts pris avec le représentant du maître d'Ouvrage, nous n'avons reçu aucune information en rapport avec les questionnements et problématiques liés à la réalisation de l'ouvrage, notamment ses conséquences sur le foncier, sur les exploitations agricoles, les circulations et les mesures compensatoires engagées pour réduire les impacts du secteur perturbé.

Comme décrit précédemment, il a donc été raisonné en prenant pour option le cas le plus défavorable, à savoir une absence de compensation de la part de la S.N.C.F. Maître d'ouvrage.

Les besoins détectés se définissent en quatre points :

- ❶ gestion des exploitations et du parcellaire foncier de part et d'autre de l'ouvrage perturbés par les suppressions de chemins et les réductions d'emprises des ouvrages de passages inférieurs,
- ❷ gestion des accès perturbés et des circulations supprimées,
- ❸ prise en compte des projets d'aménagements communaux et notamment la problématique du maintien des circulations inter-quartier, du rétablissement des itinéraires des chemins de randonnée inscrits au P.D.I.P.R. et de la gestion des circulations entre le village et les espaces naturelles (E.N.S. et forêt régional du Moulin des Marais, le canal de l'Ourcq),
- ❹ gestion des échanges de culture pour régularisation.

8.3) PRINCIPES DIRECTEURS DE L'AMENAGEMENT ET RECOMMANDATIONS

Dans le cadre d'un Aménagement Foncier Agricole et Forestier (A.F.A.F.E), plusieurs principes directeurs doivent être définis pour l'élaboration du nouveau parcellaire en fonction des spécificités du territoire.

Dans le cadre de cette opération il n'est pas prévu de prescriptions, mais un ensemble de recommandations devant guider la réalisation de l'aménagement foncier.

a) Restructuration parcellaire de part et d'autre de la voie nouvelle avec regroupement et rapprochement.

L'opération d'aménagement foncier tendra vers le regroupement parcellaire et le rapprochement des masses d'exploitations vers les centres d'exploitations de part et d'autre de la nouvelle voie.

Ce regroupement parcellaire se fera en fonction de la localisation du parcellaire par rapport à la voie et de la valeur de productivité des parcelles définie lors du classement des terres.

La localisation des nouveaux îlots d'exploitation dépendra aussi de la position des centres d'exploitation et des passages possibles autour et en traversée du C.D.G. Express (passages inférieur et/ou supérieurs, chemins de désenclavement, etc.).

Le classement des terres permettra de compenser les augmentations ou pertes de qualité de terre par une augmentation ou une perte de superficie sur l'ensemble des biens d'un même compte.

b) Besoins communaux.

Les besoins communaux en termes de foncier devront se faire en fonction des biens réels de la commune de Mitry-Mory situés dans le périmètre de l'opération, en évitant tout prélèvement.

c) Accessibilité aux futurs îlots et limitation des déplacements agricoles de part et d'autre de l'ouvrage.

L'opération d'aménagement foncier tendra vers une localisation des îlots du côté de l'ouvrage où sont situés les centres d'exploitation, avec une réflexion sur les conditions nouvelles d'accessibilité aux îlots à la suite des travaux de réalisation de l'ouvrage.

d) Secteur particulier le long de la voie du RER B.

A la suite de la suppression des chemins ruraux n° 10 et 14 situés latéralement à l'emprise du RER B, l'AFAFE devra analyser les conditions de rétablissement des liaisons de ces deux chemins de randonnée et rétablir les liaisons inter-quartiers de Mitry-Mory.

e) Allongements de parcours

A la suite de la réduction du gabarit des passages inférieurs aux ouvrages existants par les travaux du Charles de Gaulle Express, certains de ces passages deviendront impraticables à la circulation agricole.

L'A.F.A.F.E. devra essayer de trouver des solutions pour la réduction des allongements de parcours en complément des mesures compensatoires prises par la S.N.C.F. Maître d'Ouvrage.

f) Forme du parcellaire.

Le remodelage de la forme des masses d'exploitation et des parcelles sera optimisé en fonction des contraintes rencontrées comme la position des voiries, des cours d'eau, des réseaux aériens et/ou enterrés, des boisements, etc.

g) Parcellaire adapté aux structures agricoles.

Il sera tenu compte dans le découpage du nouveau parcellaire des moyens agricoles de chaque exploitant, notamment par rapport du matériel d'exploitation.

h) Préservation de la toponymie des lieux, avec le maintien des noms de lieudits.

i) Traçabilité des cultures.

Il sera tenu compte dans le nouveau découpage parcellaire de la traçabilité des sols notamment au niveau des cultures à contrat, des cultures labélisées (Bio, etc.), des épandages et amendements divers.

L'assolement est dépendant des contrats agro-alimentaires qui, par exemple, peuvent refuser des récoltes provenant de terres où des boues auraient été épandues.

Un nouveau recensement des cultures à contrat, des cultures avec le label Bio ou autre label, des zones à intrants particuliers est indispensable et devra être réalisé dans le cadre de l'aménagement foncier.

j) Paysage et environnement.

Des précautions seront prises par rapport au paysage afin de préserver et de renforcer les espaces naturels.

Une part importante des zones boisées étant classée par le P.L.U. de la commune de Mitry-Mory, les risques de dégradation du paysage à la suite de déboisements sont minimes, mais le peu de végétalisation dans le secteur doit entraîner une réflexion de restructuration du parcellaire avec une vigilance des contraintes environnementales.

Dans le cas où des travaux de déboisement seraient prévus dans le programme des travaux connexes, des mesures compensatoires devront être mises en place :

- Reboisement pour une superficie au moins équivalente,
- Localisation des reboisements pour préserver la nature d'origine du boisement défriché (exemples des bosquets).

k) Dessertes et chemins.

L'étude du nouveau réseau de chemins ruraux se fera en concertation avec le Conseil Municipal afin de trouver des tracés permettant un bon équilibre entre la vocation agricole des chemins pour une desserte optimisée, l'utilisation des chemins en itinéraires de randonnée et de promenades, mais aussi pour trouver des solutions de rétablissement de liaison pour celles perturbées par le C.D.G. Express.

Il est rappelé que toutes modifications du réseau de chemins ruraux devront se faire obligatoirement après validation du Conseil municipal.

Il est recommandé une préservation du réseau de chemins ruraux et que les liaisons supprimées et/ou perturbées par l'ouvrage soient rétablies dans des emprises communales sur des itinéraires de substitution adaptés aux besoins locaux.

En cas de modification d'un chemin, un itinéraire de substitution devra être proposé pour maintenir la liaison existante.

Pour les chemins de randonnée inscrits au P.D.I.P.R., l'itinéraire de substitution est obligatoire et l'aval de la commune joint à celui du Conseil Départemental de SEINE ET MARNE devra être obtenu avant toute suppression de tracé.

l) Irrigation et drainages.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement foncier, une réflexion sera entreprise avec la Commission Communale d'Aménagement Foncier pour savoir quelle solution adopter au niveau des changements de propriétaire et d'exploitant sur les parcelles drainées.

Cette réflexion devra se faire lors du classement des terres de l'ensemble du territoire concerné par le projet d'aménagement foncier.

m) Urbanisme.

Toutes les zones constructibles sont exclues du périmètre proposé, mais si au cours des opérations une ou plusieurs parcelles devaient changer de statut et devenir constructibles, elles devront être restituées à leurs propriétaires d'origine.

9) CONCLUSION

Il ressort de la présente étude d'aménagement le besoin d'une opération d'aménagement foncier de type agricole forestier et environnemental A.F.A.F.E.

La solution proposée est un aménagement Foncier avec exclusion de l'emprise expropriée de l'ouvrage Charles de Gaulle Express.

Le périmètre utile à cette opération d'une superficie d'environ 600 hectares et comprenant 278 parcelles, a été tracé sur le plan au 1/10000ème joint à l'étude.

Ce périmètre concerne 8 exploitants agricoles et environ 60 comptes propriétaires (à préciser lorsque le CCAF aura validé le périmètre).

La liste des parcelles comprises dans le périmètre sera jointe en document annexe.

Ce plan devra être validé par la Commission Communale d'Aménagement Foncier de MITRY-MORY préalablement à la poursuite de la procédure menant à une opération d'aménagement.