

Pièce A - Objet de l'enquête - Informations juridiques
et administratives

Pièce
A Objet de l'enquête -
Informations juridiques et
administratives

Sommaire de la Pièce A

1. Objet et conditions de l'enquête	11
1.1. Objet de l'enquête	11
1.2. Principes généraux de l'enquête et procédures	11
2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération	12
2.1. Avant l'enquête publique	12
2.1.1. Historique de l'opération	12
2.1.1.1. 2000-2005 : un projet de requalification de voirie	12
2.1.1.2. 2005 : Contrat d'Axe 147 de la RN 3	12
2.1.1.3. 2005-2010 : Projet de TCSP de l'Ex-RN3	12
2.1.1.4. 2010 : Projet de BHNS labellisé T Zen	13
2.1.2. La concertation préalable	14
2.1.2.1. Des rencontres publiques	14
2.1.2.2. Des outils d'information et d'expression	15
2.1.2.3. Poursuite des études et adoption du Schéma de Principe	15
2.1.3. Compatibilité avec les documents d'urbanisme	15
2.1.4. Les avis demandés sur le projet	15
2.2. Déroulement de l'enquête publique	16
2.3. A l'issue de l'enquête publique	17
2.4. La déclaration de projet	17
2.5. Approbation de la MECDU	17
3. Au-delà de la Déclaration de projet	18
3.1. Les études de détails	18
3.2. Les procédures complémentaires	18
3.3. Les travaux	18
4. Textes régissant l'enquête publique	19
5. Tableau récapitulatif des procédures	19

1. Objet et conditions de l'enquête

1.1. Objet de l'enquête

Le présent dossier porte sur l'enquête «environnementale» (enquête «Bouchardeau») relative au projet T Zen 3 (Bus à Haut Niveau de Service) depuis la Porte de Pantin (Paris, 19ème) à la gare de Gargan (Les Pavillons-sous-Bois) comprenant l'adaptation du dépôt bus des Pavillons-sous-Bois.

L'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois, nécessaire à l'adaptation du dépôt bus RATP des Pavillons-sous-Bois (qui se situe en partie sur la commune d'Aulnay-sous-Bois).

Le tracé du T Zen 3 traverse les communes de Paris 19ème, Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Les Pavillons-sous-Bois et Livry-Gargan et le site de maintenance et de remisage se situe sur les communes des Pavillons-sous-Bois et d'Aulnay-sous-Bois.

Le tracé du T Zen 3 se déroule d'abord à la Porte de Pantin (boulevard Serrurier, rue Lafarge, avenue de la Porte de Pantin) à Paris, puis sur l'ex-RN3 entre Paris et les Pavillons-sous-Bois et, enfin, emprunte une boucle de desserte de la gare de Gargan sur le boulevard Pasteur et la rue Victor Hugo, aux Pavillons-sous-Bois (cf. plan de situation, pièce B du dossier d'enquête publique).

Ce projet comprend également la requalification de façade à façade des espaces publics hormis sur le territoire de Paris où le T Zen 3 empruntera l'aménagement récemment réalisé dans le cadre du T3b. Le réaménagement des espaces public autour du T Zen 3 se fait sans élargissement du domaine public.

Le programme comprend également la suppression de plusieurs ouvrages dénivelés :

- L'autopont «Polissard» à Bondy sera démolí afin de permettre l'insertion de ce BHNS. La démolition de l'autopont impose la disparition de la voie autoroutière en trémie conduisant vers la bretelle A3 en direction de Paris. Le projet comprend donc également le comblement de cette trémie, la démolition de l'ouvrage d'art supportant l'ex-RN3 Est-Ouest, ainsi que ses murs de soutènement. Enfin, la bretelle d'entrée sur l'A3 depuis l'ex-RN3 Est sera reconfigurée. La passerelle piétonne permettant la traversée de l'ex-RN3 aux abords de l'autopont sera également démolie ;
- Les Passages Souterrains à Gabarit Réduit (PSGR) des Limites (Raymond Queneau), sur les communes de Pantin, Romainville et Bobigny et de la Folie, sur les communes Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville, seront comblés. Le passage souterrain désaffecté de Bondy sera également comblé ;
- Enfin, le Pont de Metz, assurant le franchissement des voies ferrées sera consolidé pour permettre l'insertion du BHNS en site propre axial.

Par délibération du conseil du STIF 2014/405 du 1er octobre 2014, le Département de la Seine-Saint-Denis a été désigné Maître d'ouvrage coordonnateur et maître d'ouvrage de la conception et

de la réalisation de l'ensemble de l'opération, exception faite du site de maintenance et de remisage. La RATP assurera la maîtrise d'ouvrage de la conception et de la réalisation de l'extension du centre-bus des Pavillons-sous-Bois dont elle est propriétaire. Le projet consiste à créer une nouvelle zone d'atelier couvert dédié au matériel T Zen 3 ainsi qu'une extension du parking à ciel ouvert dans l'enceinte du dépôt bus des Pavillons-sous-Bois. Cette extension et ce parking supplémentaire se situent en fond de parcelle, sur le territoire communal d'Aulnay-sous-Bois.

Par ailleurs, le projet ne prévoit pas d'expropriations. Toutefois, le PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois doit faire l'objet d'une mise en compatibilité. Aussi, l'enquête portera également sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Aulnay-sous-Bois.

1.2. Principes généraux de l'enquête et procédures

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par les articles L. 123-1 à 19 et R. 123-1 à 27 du Code de l'Environnement (modifiés par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement).

L'enquête publique est rendue nécessaire conformément aux précisions des articles L. 123-2 et R. 123-1 du Code de l'Environnement qui stipule que tous les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis à étude d'impact font l'objet d'une enquête publique, dans la mesure où il ne s'agit pas de travaux d'entretien, de maintenance ou de grosses réparations.

Elle est également nécessaire pour la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois, conformément à l'article L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme.

C'est une enquête unique qui sera menée conformément à l'article L. 123-6 du Code de l'Environnement.

Conformément à ces textes, le dossier d'enquête publique a pour but d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

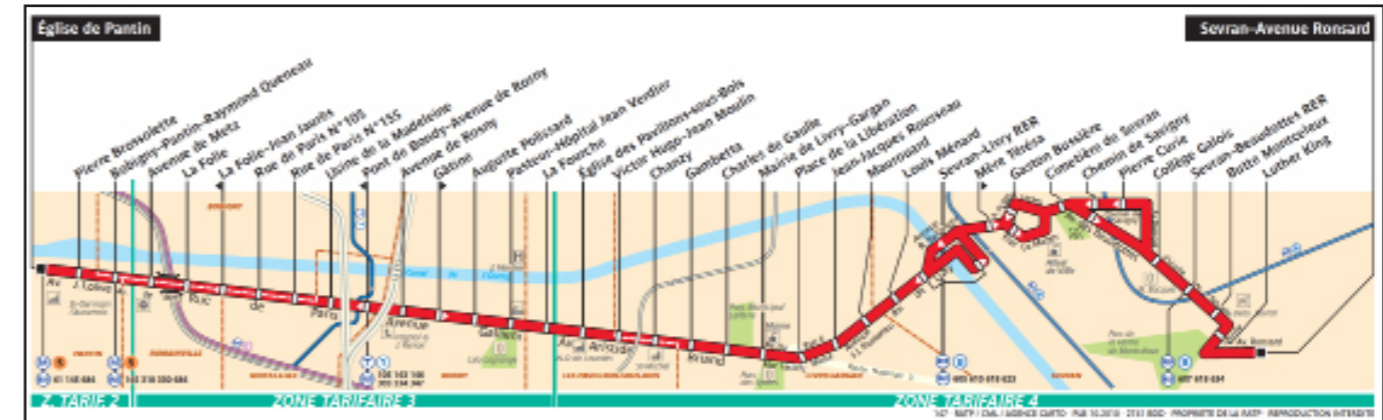
En conséquence, l'opération qui sera réalisée pourra, selon les résultats de l'enquête publique, différer de celle présentée au présent dossier.

S'il s'agit d'adaptations de détail, en fonction des demandes retenues à l'issue de la présente enquête, celles-ci se feront sans nouvelle enquête. Un mémoire en réponse au rapport du commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête pourra alors être établi, le cas échéant, par les Maîtres d'ouvrage pour répondre point par point aux demandes formulées.

S'il s'agit d'observations plus importantes, l'enquête publique en cours peut être suspendue pendant une durée maximale de 6 mois afin que la personne responsable du projet puisse apporter les modifications substantielles qu'elle juge nécessaires au projet présenté à l'enquête.

Pendant ce délai, l'étude d'impact modifiée est transmise à l'autorité environnementale pour un nouvel avis, et à l'issue de ce délai, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins 30 jours après information du public.

Plan de la ligne 147 entre église de Pantin, à Pantin, et l'avenue Ronsard, à Sevran



Source : RATP

De même, la personne responsable du projet peut, si elle souhaite apporter des modifications substantielles au projet, demander une enquête complémentaire portant sur les modifications du projet et ses impacts sur l'environnement.

Dans ce cas, l'étude d'impact modifiée fait l'objet d'un nouvel avis de l'autorité environnementale avant l'enquête complémentaire à l'issue de laquelle la décision de clôture est reportée.

Par ailleurs, la démolition de l'autopont «Polissard» et la modification de la bretelle d'accès à l'autoroute A3 vers Paris nécessite une autorisation Préfectorale ou Ministérielle par rapport aux ouvrages autoroutiers, ainsi qu'une démarche de transferts domaniaux pour l'autopont et les terrains d'assiette associés.

Une convention avec chaque commune concernée permettra également les travaux sur leur territoire.

2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération

2.1. Avant l'enquête publique

2.1.1. Historique de l'opération

2.1.1.1. 2000-2005 : un projet de requalification de voirie

En premier lieu, la RN3 en Île-de-France fut l'objet d'études de requalification inscrites au Contrat de Plan État-Région 2000-2006 en vue de l'amélioration des conditions de vie des riverains et de la réduction des nuisances sonores.

Dans la perspective de l'Acte II de Décentralisation de l'État, des études de requalification furent amorcées mettant par la même occasion en sommeil les programmes pluriannuels d'entretien des ouvrages de l'ex-RN3, tel que le Pont de Metz, datant de 1955.

2.1.1.2. 2005 : Contrat d'Axe 147 de la RN 3

Parallèlement aux études de requalification de la RN3, la DDE93 pilota dans la première moitié des années 2000 le « Comité d'Axe de la RN3 », dans la perspective de réaliser à court terme des travaux visant à améliorer le service rendu aux usagers de la ligne Mobilien 147.

Au 1er juin 2005, un Contrat d'Axe s'élevant à 9,83 M€, soit 610 000 € / km, fut validé par la quasi-totalité des partenaires (collectivités, STIF, RATP, associations...). Un calendrier envisageait alors d'effectuer les travaux entre 2006 et 2008, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État.

2.1.1.3. 2005-2010 : Projet de TCSP de l'Ex-RN3

Le 1er janvier 2007, la domanialité de l'ex-route nationale 3 fut transférée au Département de la Seine-Saint-Denis en vertu du décret du 5 décembre 2005 portant sur la consistance du réseau routier national et de la Loi du 13 août 2004, relative aux « Libertés et responsabilités locales ». Suite au transfert des RN, le Département s'est vu, de fait, confier la responsabilité des comités d'axe, dont celui de la ligne 147, anciennement pilotés par l'État.

Il fut alors admis que le seul cadre du Comité d'Axe ne pouvait plus prendre en compte un certain nombre de thèmes identifiés, particulièrement marqués sur cette ex-nationale, tels que ceux énumérés ci-après :

- L'accidentologie n'était pas suffisamment prise en compte, bien qu'une bonne partie de son linéaire se situe à un haut niveau d'accidentalité, entre 10 et 25 accidents par km par an suivant les sections, alors que la moyenne départementale des ex RN était de 5,64 ;
- Le Contrat d'Axe ne considérait pas nécessaire de réduire le caractère de coupure de l'ex RN3 vis-à-vis des axes transversaux, notamment pour les lignes de bus ;
- Le Contrat d'Axe ne traitait pas de toutes les autres fonctions essentielles de l'ex-RN3 telles que le rabattement des véhicules sur le réseau magistral, ainsi que la desserte générale et de liaison intercommunale d'une grande partie de l'est du Département ;
- L'important développement urbain et économique autour de nombreux programmes de ZAC modifiant les estimations de trafics n'avait pas été recensé en 2005 ;
- Le caractère de « centre urbain », pourtant présent dans les sections de Pantin et Les Pavillons-sous-Bois par la forte présence d'équipements scolaires et de nombreux commerces, n'était pas suffisamment intégré dans l'expression des fonctions urbaines quotidiennes : largeur de trottoirs, places de livraisons, traversées piétonnes...

L'État n'ayant pas engagé les travaux envisagés dans le cadre du Contrat d'Axe avant transfert, le Département, reprenant la maîtrise d'ouvrage du projet s'est alors engagé avec ses partenaires dans une réflexion plus ambitieuse : le Projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de l'ex-RN3, combinant projet urbain de requalification de l'ex RN3 et projet de transport structurant, prévoyant l'insertion d'un transport collectif en site propre depuis la Porte de Pantin jusqu'à la mairie de Livry-Gargan.

Le projet de création d'un TCSP sur l'ex-RN3 fut alors inscrit au SDRIF et au Contrat Particulier entre la Région Île-de-France et le Département de la Seine-Saint-Denis 2009 – 2013, avec une première dotation de 11,7 millions d'euros.

Tracé du TCSP sur l'ex-RN3 envisagé entre 2005 et 2010



Source : STIF, 2010

Dans le cadre de cette réflexion élargie, des études d'« Esquisses » furent menées par le Département en concertation avec les communes concernées par le tracé, approfondissant la réflexion dans les domaines suivants : trafic et gestion par feux (STL), études des carrefours, études de sécurité routière et analyses fines des accidents, repérage des établissements scolaires et des cheminements, analyses urbaines et enjeux de déplacements, fonctionnement des transversales, etc.

Ces études ont alors abouti à la définition d'un programme faisant l'objet d'un consensus entre les communes, les services du Département de la Seine-Saint-Denis et le STIF. Ce dernier, étant largement intervenu auprès du Département de la Seine-Saint-Denis en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports d'Île-de-France, rédigea alors, sur la base des études d'« Esquisses », le Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) « du projet de transport en commun, de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre, de type T Zen, et de requalification sur l'ex-RN3 ». Ce document, validé en Conseil du STIF le 8 décembre 2010, fixa les objectifs du projet.

2.1.1.4. 2010 : Projet de BHNS labellisé T Zen

Le mode T Zen, imaginé par le STIF constitue un nouveau concept de mode de transport de Bus à Haut Niveau de Service, considéré comme étant le maillon manquant dans la chaîne des transports structurants franciliens. Ce mode se situe en termes de capacité et de qualité de service entre un bus classique, tels que les bus mobiliens à forte fréquentation faisant l'objet des comités d'axe, et un tramway.

Le nom T Zen et son identité visuelle ont été adoptés en Conseil du STIF le 7 octobre 2009. Depuis lors, « le mode T Zen » constitue le référentiel BHNS à l'échelle régionale pour les nouveaux projets de bus en site propre.

Les principales caractéristiques du T Zen définies par le STIF sont les suivantes :

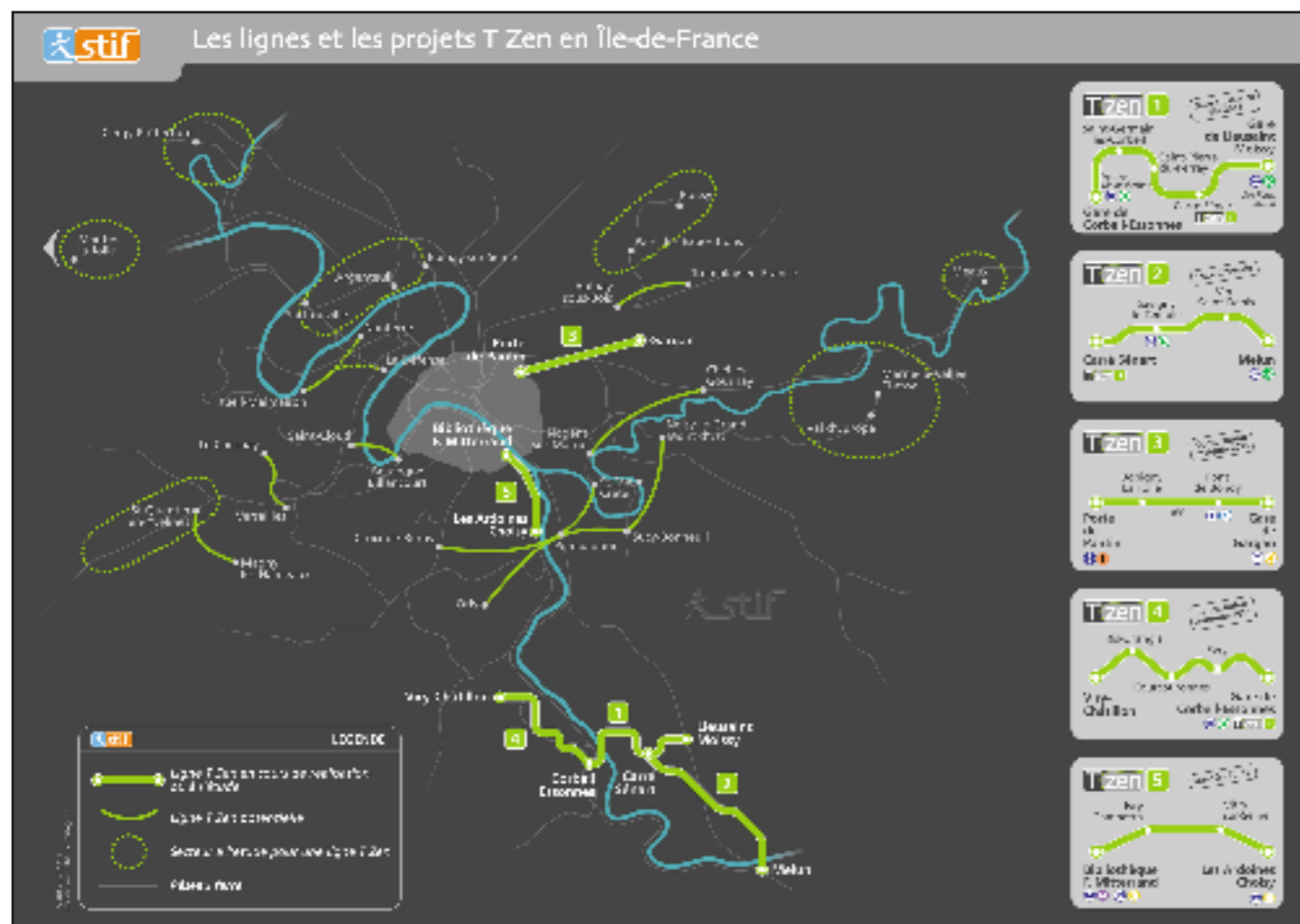
- Des véhicules spacieux et accessibles au design extérieur audacieux qui permet de bien le distinguer des autres lignes de bus ;
- Une fréquence et une amplitude horaire similaires aux modes lourds entre 5h et 1h du matin ;
- Des voies réservées et une priorité aux feux pour une vitesse performante ;
- Des stations aménagées sur le principe de celles des tramways.

Pour ce qui concerne le projet de TCSP sur l'ex-RN3, « T Zen 3 », celui-ci est partie intégrante du développement d'un réseau de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) conformément au plan de mobilisation pour les transports de la Région Île-de-France, qui prévoit une dotation de 17,8 milliards d'euros pour les années 2010.

La future ligne reliant Pantin à Livry-Gargan, dénommée T Zen 3, doit sa labellisation à la fois au concept T Zen et sa numérotation à l'axe de l'ex-RN3 sur laquelle elle sera implantée.

Cette appellation permettra ainsi de rendre sa situation géographique plus simple et plus lisible afin de faciliter la mémorisation, l'appropriation et la meilleure compréhension du parcours par les futurs utilisateurs.

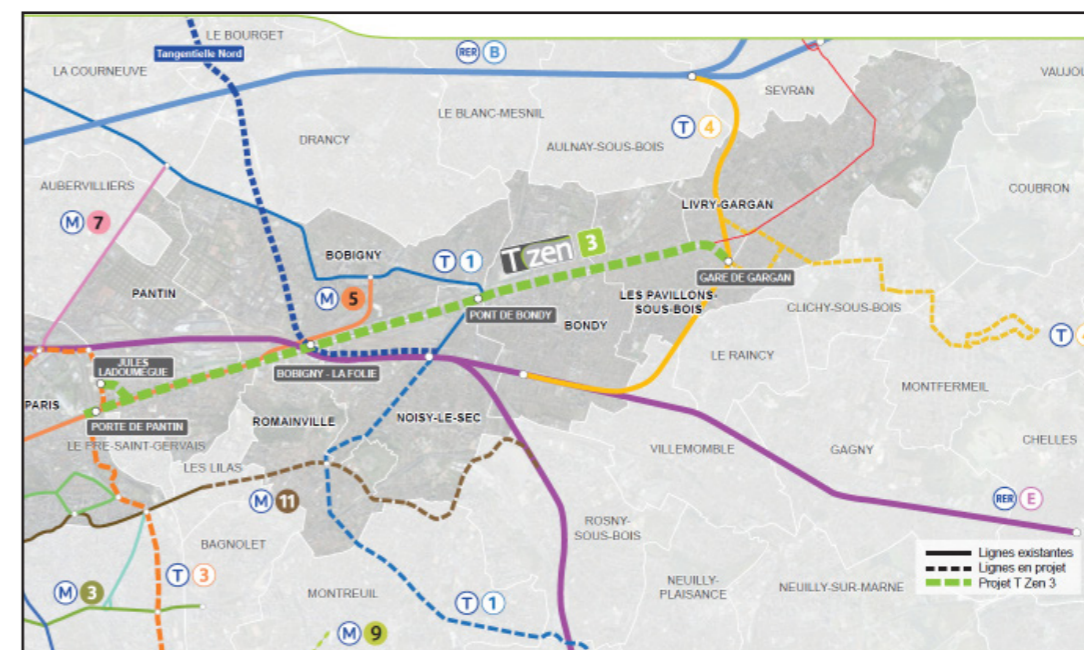
Le T Zen 3 inscrit dans le plan de développement du réseau T Zen



2.1.2. La concertation préalable

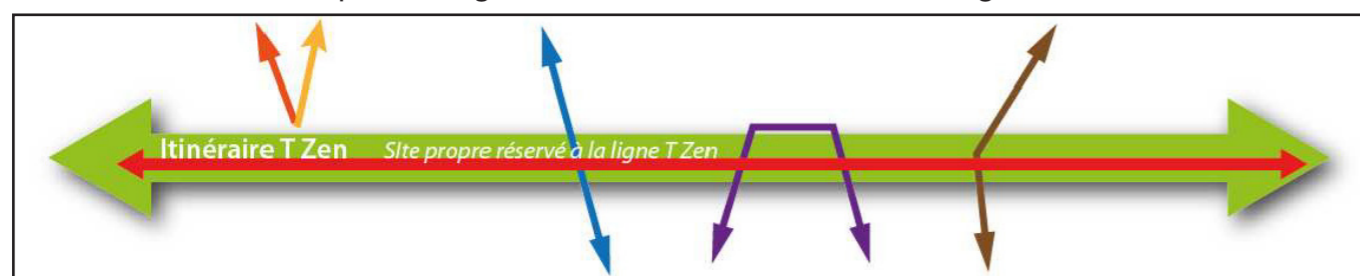
Conformément aux articles L. 103-2 et suivants (ancien L. 300-1) du Code de l'Urbanisme relatifs à la concertation préalable, qui prévoient l'information du public le plus en amont possible de projets d'aménagement, la concertation a été organisée, par le STIF, du 2 mai au 11 juin 2011 (prolongée du 12 septembre au 8 octobre 2011 en Mairie du 19ème - Paris) pour recueillir l'avis des populations des 8 communes concernées par la mise en oeuvre d'un nouveau mode de transport sur l'ex-RN3.

Tracés T Zen 3 présentés lors de la concertation préalable de 2011



La ligne forte et structurante T Zen 3 « remplacera » à terme la ligne 147 sur une grande partie de son tracé, entre son terminus Église de Pantin et la station Victor-Hugo/Jean-Moulin. Cette nouvelle hiérarchisation du réseau nécessitera donc d'être accompagnée d'une restructuration du réseau de bus favorisant notamment les rabattements vers les stations du T Zen 3.

Principe de réorganisation du réseau bus autour des lignes T Zen



Afin de permettre à tous de s'informer et d'exprimer son avis, plusieurs actions et outils ont été mis en place.

2.1.2.1. Des rencontres publiques

■ Trois réunions publiques d'information et de débat se sont déroulées dans trois des communes concernées par le tracé de T Zen 3, rassemblant 370 personnes :

- Aux Pavillons-sous-Bois, le jeudi 12 mai 2011 à 20h ;
- À Bondy, le mercredi 25 mai 2011 à 19h30 ;
- À Pantin, le jeudi 9 juin 2011 à 19h.

Des urnes étaient installées dans les salles accueillant les réunions publiques, permettant aux participants de déposer leurs avis sur le projet.

- Une rencontre avec les usagers a eu lieu dans le bus 147 le 10 mai 2011, de 7h à 13h30. Le nombre d'usagers rencontrés était d'environ 200 personnes ;
- Un petit déjeuner avec les représentants des entreprises implantées sur le territoire concerné par le projet s'est déroulé à Romainville le 6 juin 2011, avec 29 participants au siège de la Communauté d'agglomération.

2.1.2.2. Des outils d'information et d'expression

- Deux documents d'information ont été distribués largement sur le territoire de la concertation :
 - Un dépliant, comprenant une carte T détachable, diffusé à plus de 137 000 exemplaires ;
 - Une plaquette, diffusée à 1 770 exemplaires.
- Des panneaux d'exposition ont été mis à disposition du public :
 - Treize expositions permanentes ont été installées dans les communes concernées par le projet, accompagnées de registres permettant de recueillir les avis. Quatre expositions temporaires ont été dressées à l'occasion de chacune des 3 réunions publiques et lors du petit-déjeuner avec les entreprises.
- Un site internet dédié au projet (www.tzen3.com) a attiré 6 168 visiteurs durant la période de la concertation, du 2 mai au 11 juin 2011. Le site internet a offert aux visiteurs la possibilité de donner un avis sur le projet.

Il est ressorti de la concertation :

- Une adhésion générale au projet d'insertion d'un transport en commun en site propre de type T Zen sur l'ex-RN3, qui s'est traduite notamment par une forte mobilisation du public ;
- Un accord sur le tracé proposé, de Paris 19ème à la gare de Gargan aux Pavillons-sous-Bois, avec une préférence marquée pour un terminus ouest à la station «Porte de Pantin» ;
- Un souhait de prolongement ultérieur du tracé du T Zen 3 vers l'est, en direction de Vaujours ;
- Une adhésion aux principes de réaménagements de l'ex-RN3 (requalification urbaine, suppression des trémies, démolition de l'autopont Polissard à Bondy, etc), mais :
 - Des craintes concernant la fluidité de la circulation automobile sur l'ex-RN3, pendant les travaux et après la mise en service du T Zen 3 ;
 - Des demandes d'études complémentaires concernant les conditions d'insertion des projets T Zen 3 et T4 en gare de Gargan et des problèmes de circulation pouvant en découler ;
 - Des attentes fortes pour que le projet de requalification permette aux piétons et aux cyclistes de circuler en toute sécurité sur l'ex-RN3 ;
- Des questions concernant la restructuration des lignes de bus, notamment pour la section Est de la ligne 147 ;
- Une demande d'optimisation des correspondances avec les autres modes de transport ;
- L'attente d'une démarche d'information et d'accompagnement liée aux impacts des travaux sur l'activité économique du secteur, notamment pour les entreprises et les commerçants riverains du projet.

À travers toutes les modalités d'expression offertes (publiques ou individuelles) le projet a bénéficié d'un accueil très favorable et a suscité des manifestations de soutien.

2.1.2.3. Poursuite des études et adoption du Schéma de Principe

Suite à la concertation, la maîtrise d'ouvrage a réalisé les études de définition du projet, dites «d'avant projet», afin de réaliser le schéma de principe de l'opération. Ce dernier a été adopté lors du Conseil du STIF qui s'est réuni le 1er octobre 2014.

2.1.3. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

L'insertion des aménagements liés au T Zen 3 au sein du dépôt bus existant de la RATP n'est pas compatible avec le PLU de la commune d'Aulnay-sous-Bois. Aussi, la présente enquête porte également sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de cette commune, conformément à l'article L. 153-54 et suivants du Code de l'urbanisme. Le projet de mise en compatibilité est soumis à enquête publique par l'autorité administrative de l'Etat. L'enquête publique est organisée par la Préfecture. La réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées est organisée avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative des responsables de projet (Département et RATP) conformément aux articles R. 153-13 et R. 156-16 du Code de l'Urbanisme. Après l'enquête, cette autorité doit soumettre le dossier de mise en compatibilité, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint pour avis au conseil municipal de la commune concernée, lequel aura deux mois pour se prononcer. A défaut, il sera réputé avoir émis un avis favorable.

2.1.4. Les avis demandés sur le projet

Conformément à l'article R. 122-1-III du Code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale, sera demandé pour l'instruction de l'étude d'impact. Cet avis est joint en annexe du présent dossier d'enquête (pièce I).

Selon les termes de l'article R. 122-6-II-2° du Code de l'Environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement pour l'instruction de l'étude d'impact est l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (AE du CGEDD), désignée pour rendre un avis unique sur un projet dont la maîtrise d'ouvrage est exercée conjointement par le Département de la Seine-Saint-Denis (pour l'ensemble du projet T Zen 3, hors site de maintenance et de remisage) et la RATP (pour l'adaptation du dépôt bus des Pavillons-sous-Bois).

L'Autorité Environnementale du CGEDD a été saisie pour avis conformément à l'article R. 122-7 du Code de l'Environnement. Elle dispose d'un délai de 3 mois pour rendre son avis.

La mise au point de l'avis rendu par l'Autorité environnementale du CGEDD sera faite après consultation de la Préfecture du Département de Seine-Saint-Denis, du ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé, ainsi que de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France (DRIEE).

Conformément à l'article L. 104-2 et L. 104-3 du Code de l'Urbanisme, les procédures d'évolution des Plans Locaux d'Urbanisme donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration, sauf dans le cas où elle ne prévoit que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001.

L'autorité administrative de l'Etat à été saisie et décidera de soumettre ou non à l'évaluation environnementale le dossier de MECDU, conformément à l'article R. 104-28 du Code de l'Urbanisme.

2.2. Déroulement de l'enquête publique

La présente enquête est organisée à conformément à l'article L. 123-3 du Code de l'Environnement. A la demande de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête (autorité coordinatrice) , un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête) est désigné, sous quinzaine, par le Tribunal Administratif à partir d'une liste d'aptitude.

La présente enquête fait l'objet d'un arrêté d'ouverture 15 jours au moins avant le début de l'enquête publique et après concertation avec le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Cet arrêté d'ouverture précise :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
- Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision ;
- Les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- Les lieux ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- L'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- L'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du Code de l'Environnement et de l'article L. 104-3 du code de l'urbanisme et le lieu où il peut être consulté ;
- Les coordonnées de chaque maître d'ouvrage responsable des différents éléments du projet, plan ou programme soumis à enquête ;
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

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

L'enquête publique fait l'objet de mesures de publicité préalables, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête. Ces mesures de publicité se font sous la forme d'un avis reprenant le contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête qui est publié dans deux journaux régionaux ou locaux ainsi que par voie d'affiche.

Cet avis est publié 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et affiché pendant toute la durée de celle-ci. Sauf impossibilité matérielle justifiée, il est également affiché dans les mêmes conditions, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, par les Maîtres d'ouvrage.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée dans les conditions prévues aux articles L. 123-14, R. 123-22 et R. 123-23 du Code de l'Environnement. L'enquête publique se tient dans les locaux prévus à cet effet, dans les communes concernées par le projet où le dossier et un registre d'enquête sont tenus à disposition du public.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre propositions sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles cotés et paraphés par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, mis à disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier d'enquête. Ces observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête, et le cas échéant selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. En outre, les observations écrites ou orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés sur l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête est habilité à recevoir toute personne ou représentant d'association qui le demande. Il peut également faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, en se faisant communiquer ces documents par les Maîtres d'ouvrage.

Il peut également décider, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet le nécessite d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public, ou d'organiser une réunion publique, en accord avec les Maîtres d'ouvrage et l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête (autorité coordinatrice).

Il peut, par décision motivée, décider la prolongation de la durée de l'enquête, de 30 jours maximum, la durée totale d'une enquête publique ne pouvant excéder 2 mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par ce dernier. Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rencontre, dans les huit jours, les Maîtres d'ouvrage afin de leur communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Les Maîtres d'ouvrage disposent alors d'un délai de 15 jours pour produire leurs observations et réponses éventuelles.

2.3.A l'issue de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établira et transmettra à l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, dans un délai d'un mois maximum après clôture de l'enquête, un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du Tribunal Administratif et à l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, laquelle doit, dès leur réception, les transmettre aux Maîtres d'ouvrage. Une copie du rapport sera également tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, dans les mairies sièges de l'enquête, ainsi que dans les Préfectures (de Seine-Saint-Denis et de la ville de Paris) et sur leur site Internet.

2.4. La déclaration de projet

Selon l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement, « lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagement, ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique au sens des articles L. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement, l'autorité de l'État ou l'organisme délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée ».

La déclaration de projet viendra justifier l'intérêt général du projet.

Le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis et le conseil d'administration de la RATP, au terme de l'enquête publique, devront se prononcer dans un délai d'un an, à compter de la clôture de l'enquête publique, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

En l'absence de déclaration de projet, les travaux ne peuvent débuter. Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

La déclaration de projet est publiée dans les conditions prévues à l'article R. 126-1 du Code de l'Environnement et elle est affichée dans les communes concernées par le projet. Chacune des formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le public peut consulter le document comportant le texte de la déclaration de projet.

2.5. Approbation de la MECDU

La mise en compatibilité du PLU d'Aulnay-sous-Bois est approuvée par délibération de l'Etablissement public de coopération intercommunal compétent conformément à l'article L. 153-58 du Code de l'Urbanisme.

A défaut de délibération dans un délai de 2 mois à compter de la réception de l'avis de la Commission d'enquête, ou en cas de désaccord (article L. 153-58 et R. 153-16 du Code de l'Urbanisme), le Préfet approuve la mise en compatibilité par arrêté préfectoral et notifie sa décision au président de l'Etablissement de coopération intercommunal compétent.

3. Au-delà de la Déclaration de projet

3.1. Les études de détails

Le Département de la Seine-Saint-Denis et la RATP engageront, en association avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détails nécessaires à la définition précise de l'opération.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment, des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Si une différence substantielle, de nature à modifier les résultats de l'enquête et les conclusions du commissaire enquêteur en résultait, une nouvelle enquête ou une enquête complémentaire serait nécessaire.

3.2. Les procédures complémentaires

Dans le cadre des études de détail du projet, réalisées par le Maître d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires.

Ainsi, les aménagements spécifiques nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique et à la protection des ressources aquatiques peuvent être soumis à autorisation ou à déclaration conformément à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-11 du Code de l'environnement. La procédure « loi sur l'eau » a été initiée suite au dépôt du dossier d'enquête publique à l'autorité environnementale et sera menée à la suite de l'enquête publique. A ce jour, des premiers échanges ont eu lieu avec la police de l'eau sur la base d'un « porté à connaissance » afin de définir les modalités d'instruction du dossier loi sur l'eau.

Le dossier loi sur l'eau est en cours d'élaboration par la MOA. Au regard du projet envisagé et en l'absence d'infiltration, la procédure de déclaration semblerait être la procédure d'instruction à laquelle le dossier sera soumis, plus particulièrement au titre de la rubrique 3.2.3.0 relative aux surfaces de bassins et plans d'eau permanents. En effet, 0,33 ha de bassin imperméabilisé à ciel ouvert est prévu dans le cadre du projet.

Les modalités d'instruction du dossier (procédure d'autorisation soumise à enquête publique ou de déclaration non soumise à enquête publique) ne pourront toutefois être confirmées définitivement par la police de l'eau que lors de l'instruction du dossier loi sur l'eau.

De plus, il peut s'agir, selon les prescriptions qui seront données par la Direction des Affaires Culturelles (DRAC) et notamment du Service Régional d'Archéologie (SRA), de la réalisation d'une campagne pour déterminer la présence ou non de vestiges archéologiques (articles L. 521-1 et suivants du Code du Patrimoine relatifs à l'archéologie préventive).

En outre, le projet T zen 3 se situe également aux abords des monuments historiques de l'église de Pantin et des Pavillons de garde des Pavillons-sous-Bois. L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sera requis dans le respect des articles L. 621-30 à L. 621-32 du code du patrimoine.

Enfin le projet T zen 3 tient compte de la création de contre-allées de desserte d'îlot de la future ZAC Ecocité à Bobigny. Ces contre-allées (hors périmètre T zen 3) pourront être réalisées pour le compte des aménageurs de la ZAC en extension des aménagements du T zen 3. Une convention de financement et de travaux avec mise à disposition des terrains de la ZAC sera nécessaire pour permettre ces réalisations complémentaires ne figurant pas initialement dans le périmètre du projet.

Dans le cadre de la réalisation des travaux réalisés par le Maître d'ouvrage, d'autres procédures peuvent également être rendues nécessaires (permis de construire, permis de démolir etc..).

Il est à noter que le projet ne nécessite pas d'expropriation, il n'est donc pas soumis au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

3.3. Les travaux

Pendant la phase des travaux d'aménagement du T Zen 3 de la Porte de Pantin à la gare de Gargan, le Maître d'ouvrage (Département de la Seine-Saint-Denis) veillera à la mise en œuvre des dispositions arrêtées lors des études de détails.

4. Textes régissant l'enquête publique

La présente enquête publique est régie principalement par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement, modifiés par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement. Plus particulièrement, la présente enquête est régie par :

- Le Code de l'Environnement, notamment les articles :
 - L. 123-1 à L. 123-2 et R. 123-1, relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique ;
 - L. 123-3 à L. 123-19 et R. 123-2 à R. 123-21, relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique ;
 - L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4, relatifs à la déclaration de projet ;
 - L. 122-1 à L. 122-3 et R. 122-1 à R. 122-15, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;
 - L. 110-1 reprenant la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et modifié par la loi n°2012-1460 du 27 décembre 2012 relative à la mise en œuvre du principe de participation du public ;
 - L. 210-1 et L. 211-1 à L. 216-5 reprenant la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992 et ses décrets d'application n°93-742 et 93-743 du 29 mars 1993, modifiés en dernière date par les décrets n°2006-880 (Procédure) et 2006-881 du 17 juillet 2006 (Nomenclature) ;
 - L. 214-1 à L. 214-11 et R. 214-1 à R. 214-60, plus spécifiquement relatifs aux régimes et procédures d'autorisation ou de déclaration ;
 - L. 220-1 à L. 226 reprenant la loi sur l'air n°96-1236 du 30 décembre 1996 ;
 - L. 350-1 reprenant la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages ;
 - L. 571-1 à L. 571-17 reprenant la loi relative à la lutte contre le bruit n° 92-1444 du 31 décembre 1992, R. 571-1 et R. 572-1 et suivants pris en application de cette loi et l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

- Le Code de l'urbanisme, notamment les articles :
 - L. 153-54 et suivants et R. 153-13 et R. 153-16, relatifs à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme,

- Le Code du patrimoine, notamment les articles :
 - L. 621-1 et suivants relatifs au patrimoine culturel et historique et les articles L. 521-1, R. 571-1 et R. 572-1 portant sur l'archéologie préventive.

5. Tableau récapitulatif des procédures

