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

M
11
Les Lilas
Romainville
Noisy-le-Sec
Montreuil
Rosny-sous-Bois

Sommaire de la pièce A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

I Objet et conditions de l'enquête 5

I.I Maître d'ouvrage 6

I.II Projet soumis à l'enquete 8

I.III Objet de l'enquete 10

I.III.1 Objet 10

I.III.2 Autorité compétente 10

I.III.3 Obligations réglementaires 10

I.IV Conditions de l'enquete 11

II Insertion du dossier dans la procédure administrative 13

II.I Le projet avant l'enquete 14

II.I.1 Rappel historique de l'opération jusqu'à la concertation publique 14

II.I.1.1 Une extension envisagée de longue date 14

II.I.1.2 Les études préalables 15

II.I.1.3 Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales 18

II.I.2 La concertation publique 20

II.I.2.1 Projet présenté lors de la concertation 20

II.I.2.2 Déroulement de la concertation 22

II.I.2.3 Bilan de la concertation 23

II.I.3 Cohérence du projet avec le bilan de la concertation 24

II.I.4 Les études préliminaires et le schéma de principe 25

II.II L'enquête publique 26

II.II.1 Le rôle du Préfet 26

II.II.2 L'information et la participation du public 26

II.II.3 Le rôle du Commissaire enquêteur 27

II.III A l'issue de l'enquete 28

II.III.1 La déclaration de projet 28

II.III.2 La déclaration d'utilité publique 28

II.III.3 L'enquête parcellaire 29

II.IV Les autres procédures en lien avec le projet 30

II.IV.1 Acquisitions foncières 30

II.IV.2 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) 30

II.IV.3 Procédure « Loi sur l'eau » 30

II.IV.4 Permis de démolir et permis de construire 30

II.IV.5 Dossiers de sécurité 30

II.IV.6 Archéologie préventive 30

II.V Au dela de la déclaration de projet 31

II.V.1 Etudes d'avant-projet et de projet 31

II.V.2 Travaux 31

III Textes régissant l'enquête 33

III.I textes généraux 34

III.I.1 Code de l'environnement 34

III.I.2 Autres codes 35

III.I.3 Autres textes législatifs et réglementaires 35

III.II Textes relatifs à l'information du public et aux enquêtes publiques 36

III.III Textes relatifs à l'étude d'impact 36

III.IV Textes relatifs à la protection du patrimoine 36

III.V Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 37

III.VI Textes relatifs à la protection de la nature 37

III.VII Textes relatifs à l'eau 38

III.VIII Textes relatifs au bruit 38

III.IX Textes relatifs à la protection du paysage 38

III.X Textes relatifs à la qualité de l'air et la santé 39

M
11
Les Lilas
Romainville
Noisy-le-Sec
Montreuil
Rosny-sous-Bois

I Objet et conditions de l'enquête

I.I MAITRE D'OUVRAGE

L'organisation de la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 11 fait l'objet d'une particularité.

Selon l'ordonnance du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, modifiée par la loi ORTF, reprise à l'article L. 1241-4 du Code des transports, stipule, en son article 1-II dernier paragraphe, que :

« Le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau Ferré de France (RFF), la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations existant à la même date. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées, en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution de la régie, en assure le financement. La Régie autonome des transports parisiens choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels sont réalisés ou acquis, en assure ou en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Pour chaque opération, une convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont le syndicat assure le suivi et le contrôle d'ensemble. »

Cette maîtrise d'ouvrage conjointe s'applique aux opérations décidées à partir 1er janvier 2010.

Une convention, prévue par l'article L. 1241-4 du Code des transports, sera établie entre le STIF et la RATP. Cette convention aura pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée conjointement par ces deux établissements, notamment en termes de responsabilité.

Par ailleurs, en application de l'article L. 2142-3 du Code des transports, la Régie Autonome des Transports Parisiens est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau Ferré de France. A ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure.

La RATP sera propriétaire des ouvrages construits dans la cadre ainsi défini en application de l'article 19 du décret du 23 mars 2011 qui précise en effet que les biens résultant des opérations de prolongement direct de lignes réalisées sous la co-maîtrise d'ouvrage entre le STIF et la RATP, et qui sont des biens constitutifs de l'infrastructure suivent le régime de propriété de l'infrastructure.

A ce titre, la RATP sera bénéficiaire des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de ces ouvrages, ou dans l'éventualité où elle n'acquiert pas le foncier, des éventuels droits d'occupation, quel que soit leur nature, des domaines publics ou privés sur lesquels seront construits ces ouvrages et infrastructures.

La Maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 11 du métro parisien est donc une maitrise d'ouvrage conjointe. Les deux maîtres d'ouvrages sont :

- Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)

Adresse : 39 bis – 41, rue de Châteaudun
75009 PARIS

Représentant : Sophie MOUGARD, Directrice Générale

- La Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

Adresse : 12, rue de Bercy
75012 PARIS

Représentant : Pierre MONGIN, Président-Directeur Général

I.II PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

Le projet objet du présent dossier consiste en un **prolongement de la ligne 11 après son terminus actuel à la station Mairie des Lilas et l'atelier des Lilas, jusqu'à la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier.**

Les objectifs de ce projet sont principalement d'encourager une mobilité durable par le maillage des modes lourds dans l'Est parisien et d'accompagner le développement local des territoires traversés, notamment les nombreux projets urbains.

L'extension envisagée de **5.7 km environ** (longueur en service commercial), ponctuée de 6 stations nouvelles, dessert les communes des Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois. Elle portera la longueur totale exploitée de la ligne 11 à 12,2 km.

Le projet s'insère **principalement en souterrain** avec des stations enterrées. En raison de la topographie marquée du territoire, le tracé comporte un **viaduc sur une longueur de 600 m environ,** avec une station aérienne.

Le tracé proposé présente les caractéristiques suivantes :

- à partir du tunnel existant d'arrière-gare de la station Mairie des Lilas et de l'atelier des Lilas, situés sous le boulevard de la Liberté aux Lilas, le tracé rejoint la station **Liberté**, située dans le quartier des Sentes, en limite des communes des Lilas et de Romainville ;
- le tracé se poursuit en souterrain jusqu'à la station **Place Carnot** à Romainville, en correspondance avec le tramway T1 qui sera prolongé jusqu'à Val de Fontenay ;
- la ligne circule ensuite sous l'avenue Kérautret, franchit l'autoroute A3 en tunnel et dessert le Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire à Montreuil, au moyen de la station **Hôpital** ;
- le tracé se poursuit, toujours en souterrain, jusqu'à la station **La Boissière**, en limite du plateau de Romainville, à l'intersection des communes de Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec et Montreuil ;
- en raison de la topographie marquée du territoire, le tracé se prolonge ensuite en **viaduc** sur une longueur de 600 m environ, avec une station aérienne **Londeau-Domus** à proximité du centre commercial Domus ;
- au niveau de l'échangeur autoroutier A3/A86, le tracé repasse en souterrain pour accéder à la **station terminus de Rosny-Bois-Perrier**, en correspondance avec le RER E et la future ligne Orange du Grand Paris Express.

Le projet nécessite la réalisation d'un nouvel **atelier et zone de garage** des rames pour l'ensemble de la ligne 11. En effet, l'atelier étant dans l'axe de la ligne existante, le prolongement nécessite son démantèlement. Par ailleurs, l'atelier et les infrastructures de maintenance sont de dimensions trop restreintes pour accueillir l'ensemble des rames de cinq voitures. La maintenance d'un matériel de nouvelle génération doté d'une intercirculation entre les voitures y est impossible.

Un nouveau site est donc nécessaire au prolongement de la ligne pour réaliser les opérations d'entretien, de nettoyage, de réparation et de garage des rames. Il remplacera le site actuel des Lilas qui sera démantelé. Le nouvel atelier et les voies de garage seront implantés à proximité de l'échangeur A3/A86.

Un tunnel de raccordement d'environ 150 m au-delà de l'arrière gare de Rosny-Bois-Perrier sera créé pour relier ce nouvel atelier au tunnel principal.

Ce tracé, en plus des stations nouvelles, est ponctué d'un certain nombre **d'ouvrages de service**, nécessaires au fonctionnement de la ligne, qui permettent :

- l'accès au tunnel par les services de secours ;
- la ventilation du tunnel et des stations ;
- la récupération des eaux d'infiltration ;
- l'alimentation électrique de la ligne, des équipements du tunnel, des stations et des ouvrages de service.

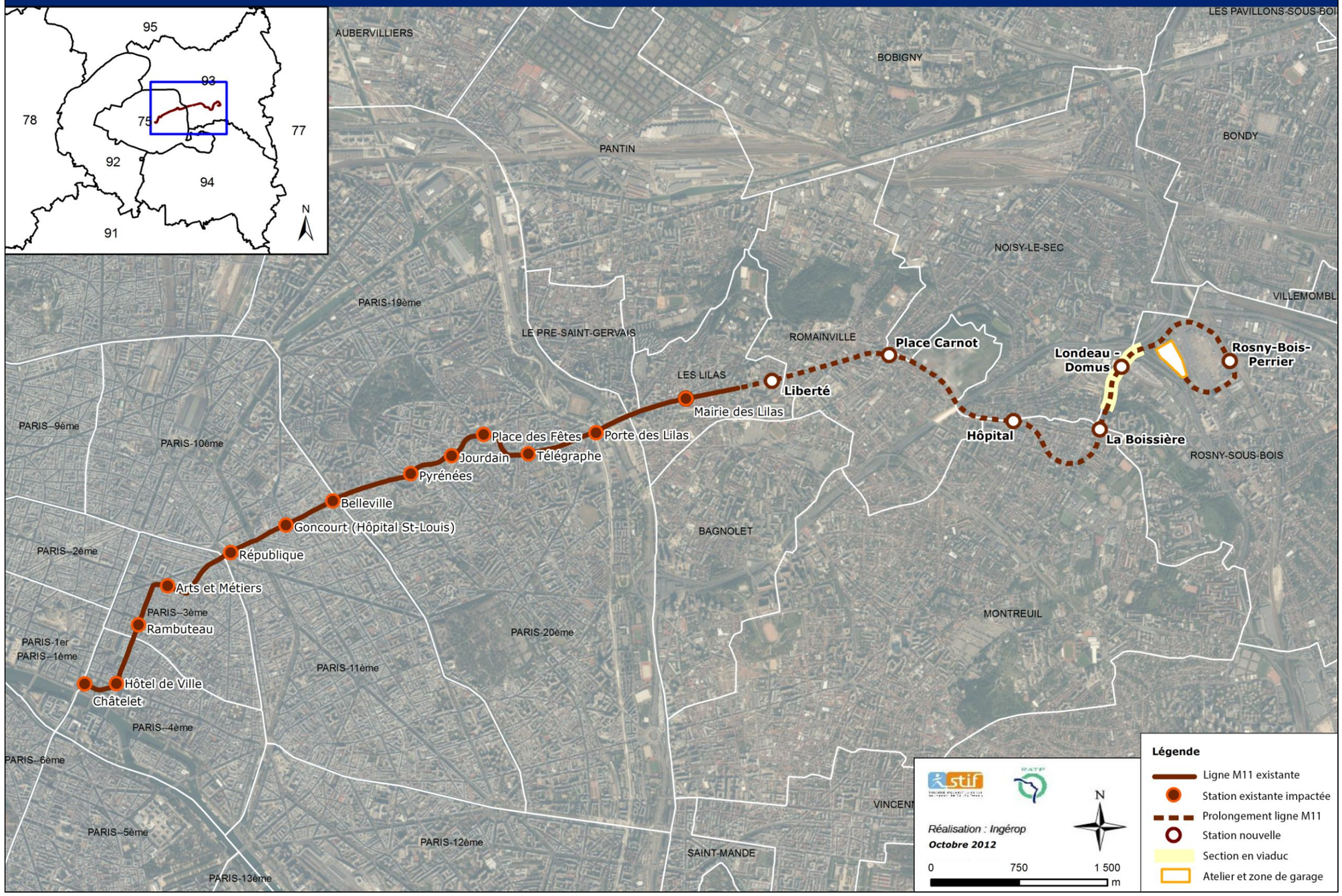
Un **matériel roulant de nouvelle génération** sera mis en service dans le cadre du prolongement. Les rames de la ligne 11 passeront ainsi de 4 à 5 voitures, permettant de répondre à l'augmentation de trafic liée au prolongement. Les quais des stations existantes permettent l'accueil de telles rames.

Toutefois, les nouvelles rames, plus capacitaires, risquent d'engendrer des flux de voyageurs plus importants dans les stations existantes de la ligne 11 en cas de situations perturbées. Certaines des 13 **stations existantes devront donc être adaptées** pour respecter la réglementation en matière d'évacuation via la création de dégagements supplémentaires. Il s'agit des stations Hôtel de Ville, Goncourt, Belleville, Pyrénées, Jourdain, Place des Fêtes, Télégraphe et Mairie des Lilas.

Les stations Porte des Lilas et Mairie des Lilas seront rendues accessibles à l'aide d'ascenseurs.

Par ailleurs, **des adaptations seront réalisées sur toutes les stations existantes,** des nouveaux locaux techniques seront notamment créés. Les stations Châtelet, Rambuteau, Arts et Métiers, République et Porte des Lilas seront donc légèrement impactées par le projet.

PRÉSENTATION DU PROJET : LIGNE ENTIÈRE



I.III OBJET DE L'ENQUETE

I.III.1 Objet

Le présent dossier concerne l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro.

Cette enquête concerne les communes suivantes :

Communes	Département
Les Lilas Romainville Montreuil Noisy-le-Sec Rosny-sous-Bois	93 – Seine Saint Denis
Paris (1er, 3ème, 4ème, 10ème, 11ème, 19ème, 20ème)	75 - Paris

L'enquête publique « a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions […] afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous éléments nécessaires à son information » (Art. L.123-3 du Code de l'Environnement).

I.III.2 Autorité compétente

L'autorité compétente pour organiser l'enquête est le Préfet coordonnateur, conformément à l'article R11-14-6 du Code de l'expropriation (cf. II.II.1 Le rôle du Préfet).

I.III.3 Obligations réglementaires

Le projet est soumis à enquête publique préalable à la Déclaration Utilité Publique (DUP) conformément aux articles L.11.1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et aux articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement.

Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les impacts vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de la réalisation sont traités dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête.

L'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, codifié dans les articles L.1511-2 à L.1511-4 du code des transports, est applicable au présent projet d'infrastructure de transport, dont le coût estimatif est supérieur à 83 084 714,39 euros. L'opération se trouve également soumise aux obligations posées par ce décret en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel, annexé au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme, la réalisation du projet nécessite la mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme. Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique font l'objet de dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête publique.

I.IV CONDITIONS DE L'ENQUETE

Selon l'article L. 123-6 du Code de l'environnement :

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

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

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

II.- En cas de contestation d'une décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent article, la régularité du dossier est appréciée au regard des règles spécifiques applicables à la décision contestée. »

En l'espèce, une enquête unique sera réalisée :

- au titre des articles L.11-1 et suivants, R.11-1 à R.11-3 et R.11-14-1 à R.11-14-15 du code l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre des articles L.123-1 à L.123-19 et R. 123-1 à R.123-23 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération qui nécessite une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par les articles R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R.123-8 du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122- 15 du code de l'environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

L'organisation de l'enquête est détaillée au II.II « L'enquête publique ».

II Insertion du dossier dans la procédure administrative

II.I LE PROJET AVANT L'ENQUETE

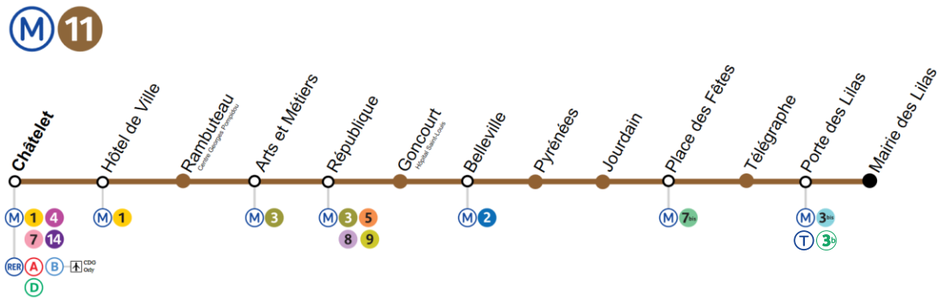
II.I.1 Rappel historique de l'opération jusqu'à la concertation publique

II.I.1.1 UNE EXTENSION ENVISAGEE DE LONGUE DATE

La ligne 11 du métro a été mise en service en 1935 de Châtelet à la Porte des Lilas. Son prolongement à l'est a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 1929 pour la portion Porte des Lilas - Fort de Rosny-sous-Bois. Seule la partie Porte des Lilas - Mairie des Lilas sera réalisée en 1937 en raison des évènements liés à la Seconde Guerre Mondiale.

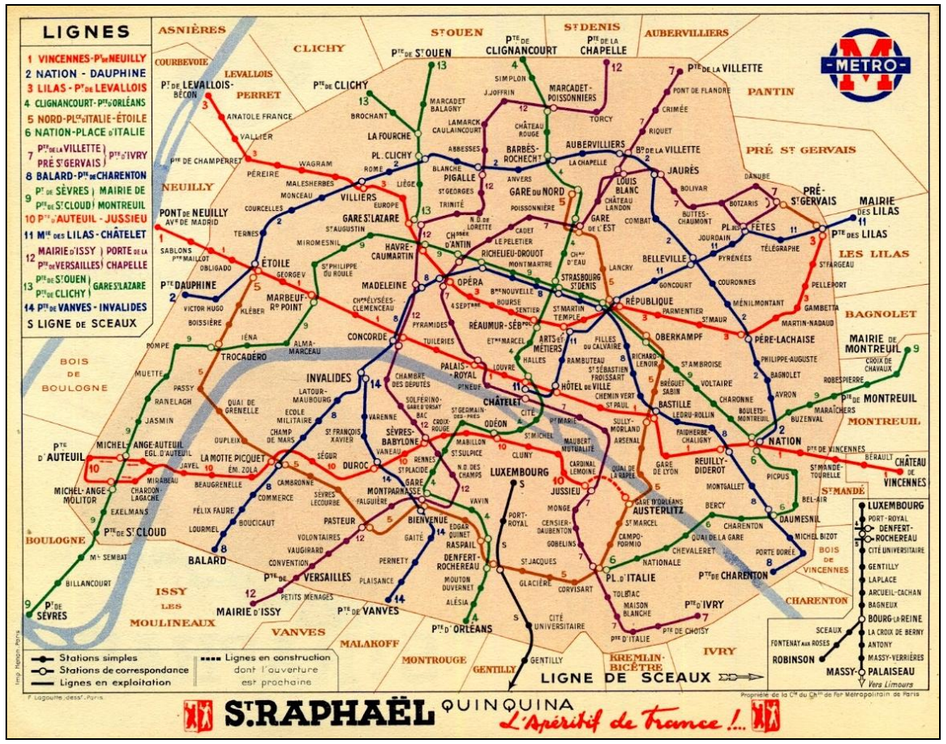
Le projet de prolongement de la ligne 11 est ensuite suspendu jusqu'en **1994**, date à laquelle il est inscrit au **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)** qui met en avant la saturation des réseaux de transports de surface (autoroutes et routes) et le potentiel important de développement urbain de la zone.

Schéma de la ligne 11 actuelle



Source : RATP, STIF

Réseau de métro parisien en 1939



Source : Compagnie du Chemin de fer Métropolitain de Paris

II.I.1.2 LES ETUDES PREALABLES

Etude transport de 1996

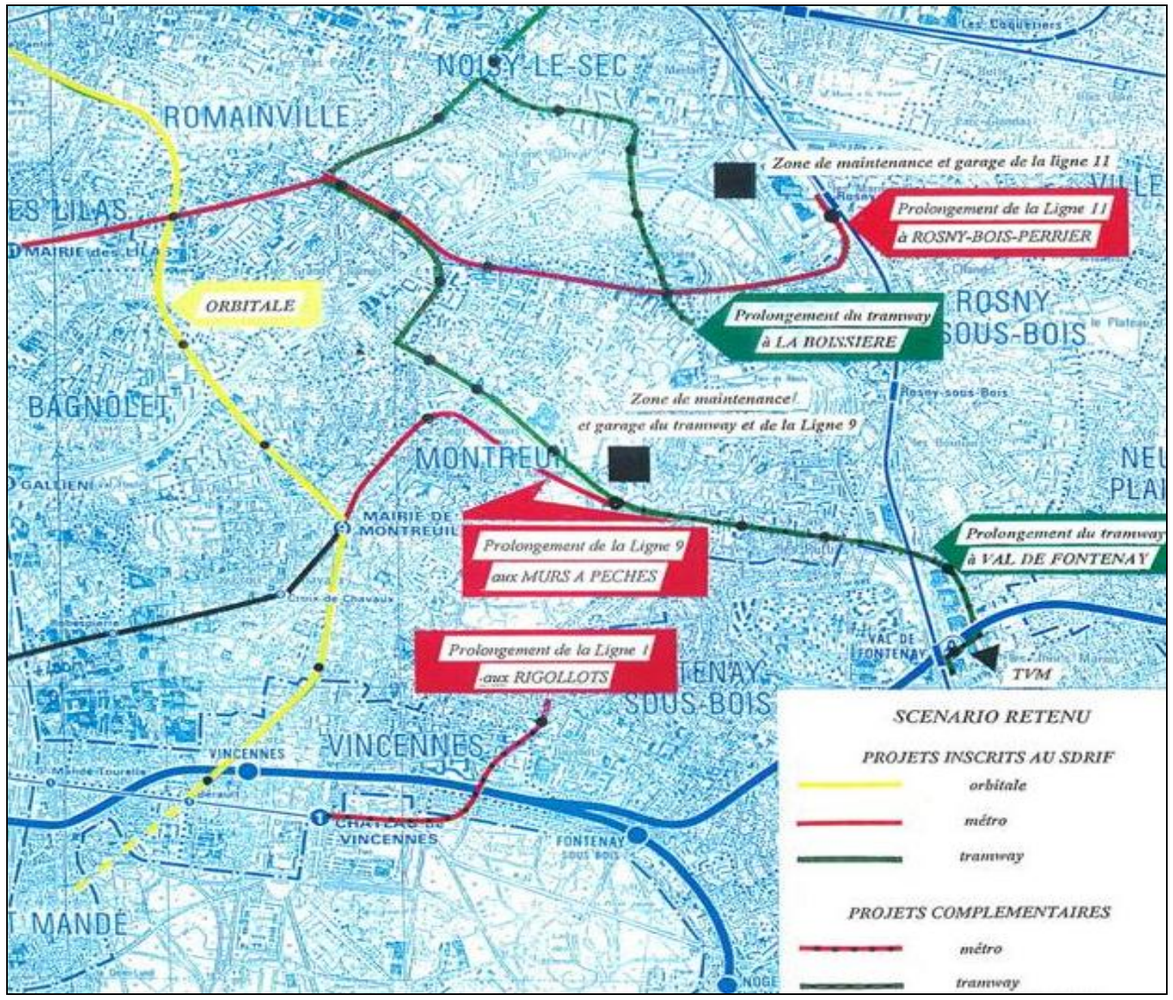
Une étude sectorielle sur l'est parisien a été conduite par le Syndicat des Transports Parisiens (STP[1]) en 1996, afin d'apprécier l'ensemble des projets de desserte en transports collectifs, en particulier l'opportunité de prolongements de lignes sur le secteur (notamment les lignes 9 et 11 du métro et la ligne de tramway T1).

Cette étude a notamment **conforté l'intérêt de ces projets de prolongement**, assurant des dessertes de quartiers différents et qui, par leur maillage avec des modes lourds, offrent des opportunités multiples de déplacements.

Le prolongement de la ligne 11 était envisagé jusqu'à la gare de Rosny-Bois-Perrier.

.

Carte de l'étude sectorielle de 1996



Source : STIF

[1] Devenu le STIF en décembre 2000

- **Etudes préalables**
- **DOCP**
- **Concertation**
- **Etudes préliminaires et de schéma de principe**
- **Enquête publique**
- **Etudes détaillées et travaux**
- **Mise en service**

Etude transport de 2004

Une étude transport spécifique au prolongement de la ligne 11 a été réalisée en 2004 par la RATP pour le Conseil général de Seine-Saint-Denis dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) Ile-de-France 2000-2006.

Le tracé du prolongement a été étudié depuis la station Mairie des Lilas jusqu'à la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier. Il présentait une longueur exploitée de 5,5 kilomètres environ et 5 nouvelles stations. Deux tracés étaient envisagés pour la desserte du centre hospitalier intercommunal de Montreuil, l'un desservant le nord et l'autre le sud du centre hospitalier. Les projets d'extension du CHI ayant confirmé que l'entrée principale se ferait au nord, la variante nord a été retenue.

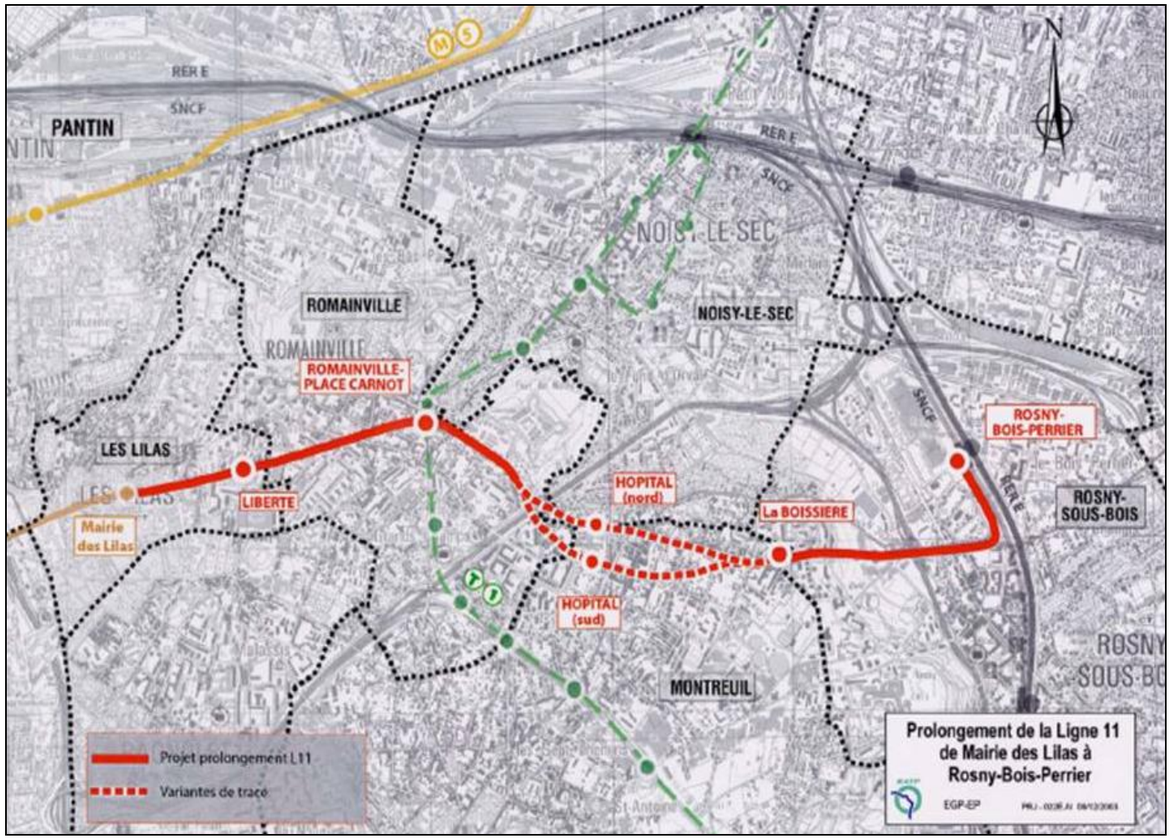
Une première étape du prolongement à Place Carnot ou à Hôpital était techniquement envisageable.

Plusieurs localisations étaient présentées pour l'atelier de maintenance des trains : à Montreuil, à proximité du fort de Romainville à Noisy-le-Sec, ou à Rosny-sous-Bois.

Concernant le matériel roulant, les trains devaient être renouvelés et allongés de 4 à 5 voitures ; un accroissement du parc était également à prévoir.

Le coût global d'investissement pour la réalisation de ce projet à Rosny-Bois-Perrier variait entre 731 et 754 millions d'euros (conditions économiques de 2002).

Carte de l'étude du prolongement de la ligne 11 de 2004



Source : RATP

Etudes préalables

DOCP

Concertation

Etudes préliminaires et de schéma de principe

Enquête publique

Etudes détaillées et travaux

Mise en service

Etudes urbaines de 2006

Des études urbaines, réalisées par Ville et Transport en Ile-de-France (VTIF) pour le compte de l'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 du métro (APPL11), ont été livrées en 2006.

Ces études visaient à élaborer le diagnostic du territoire, à effectuer le recensement des projets urbains, ainsi qu'à esquisser un projet de développement territorial pour accompagner l'extension de la ligne. Elles ont contribué à l'inscription de crédits pour le prolongement de la ligne 11 par les financeurs du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013.

APPL11

L'Association pour la Promotion du Prolongement de la Ligne 11 (APPL11) a été créée en 2003. Elle est actuellement présidée par Daniel Guiraud, maire des Lilas. L'APPL11 se compose des communes des Lilas, de Romainville, de Noisy-le-Sec, de Montreuil, de Rosny-sous-Bois, du Pré-Saint-Gervais, de Pantin ainsi que de la Communauté d'agglomération Est Ensemble, de la Ville de Paris, de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP) et enfin du Département de Seine-Saint-Denis. Elle est soutenue financièrement par la Région Île-de-France et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). L'association œuvre pour le prolongement de la ligne 11 en coordonnant les initiatives des communes et en relayant le message auprès des acteurs décisionnaires sur le projet. L'APPL11 est signataire de la Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11.

II.I.1.3 LE DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

- Etudes préalables
- **DOCP**
- Concertation
- Etudes préliminaires et de schéma de principe
- Enquête publique
- Etudes détaillées et travaux
- Mise en service

Le Projet de SDRIF adopté en septembre 2008 par le Conseil régional qualifie le territoire desservi par le prolongement comme étant stratégique pour le développement régional.

Le Contrat de Projets Etat-Région de 2007-2013 prévoit de nouveaux crédits d'études pour le prolongement de la ligne 11.

Le STIF a ainsi engagé en 2008 la réalisation d'études sur l'opportunité et les objectifs de l'extension de la ligne 11 à l'est pour élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP).

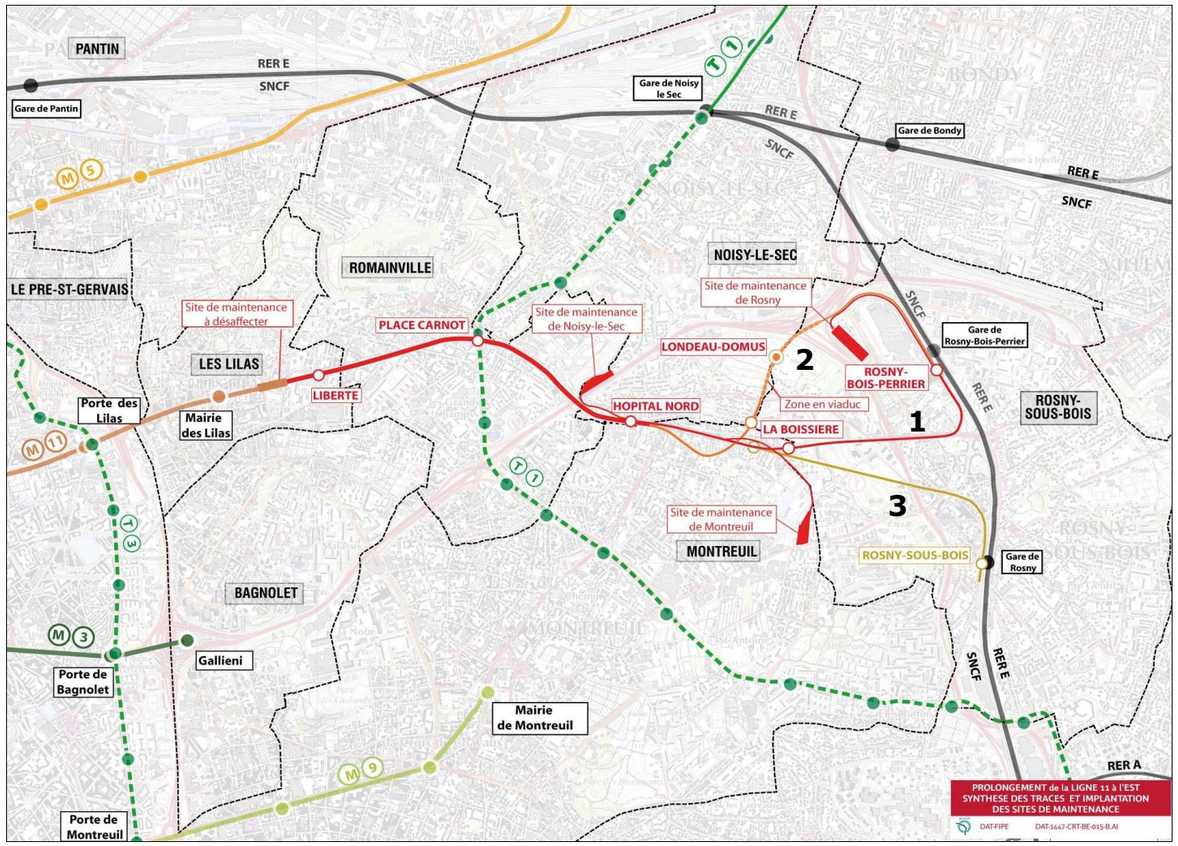
Trois variantes de tracé étaient proposées dans le DOCP (voir figure ci-contre) :

- le tracé n°1 comporte 5 stations depuis Mairie des Lilas et est prolongé au pôle transport de Rosny-Bois-Perrier : il est intégralement souterrain ;
- le tracé n°2, dit « via Londeau-Domus », comporte 6 stations depuis Mairie des Lilas et est prolongé au pôle transport de Rosny-Bois-Perrier : il est principalement souterrain (10% de son tracé est en aérien – viaduc – dont une station) ;
- le tracé n°3, dit « à Rosny-sous-Bois », comporte 5 stations depuis Mairie des Lilas et est prolongé à la gare RER de Rosny-sous-Bois : il est intégralement souterrain.

DOCP

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales est le support du STIF pour la présentation et la validation de ses projets, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil du STIF marque le début de la concertation avec les élus et la population. C'est sur la base de ce DOCP que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est saisie et décide, après examen, de la nature de la consultation du public à organiser (débat public, concertation…).

Tracés proposés dans le DOCP



Source : STIF

- **Etudes préalables**
- **DOCP**
- **Concertation**
- **Etudes préliminaires et de schéma de principe**
- **Enquête publique**
- **Etudes détaillées et travaux**
- **Mise en service**

Les trois variantes desservent le nord du plateau de Romainville : cela permet de répondre le plus efficacement à la demande de déplacements des quartiers qui souffrent d'un déficit de desserte structurante malgré des poids de population importants.

En effet, du fait de la topographie, un tracé plus au nord offrirait une desserte de populations et emplois nettement moins favorable du fait notamment de la présence d'espaces naturels et d'emprises militaires (Corniche des Forts), gênant le rabattement et l'accès aux stations et générant en conséquence un bilan socio-économique mitigé.

Par ailleurs, en raison de la configuration du réseau de transport, un tracé plus au sud du plateau de Romainville entraînerait un tracé peu direct pour relier Rosny-sous-Bois et Paris. De plus, les quartiers sud du plateau de Romainville seraient plus adéquatement desservis par d'autres moyens de transport, tels qu'un prolongement des lignes 3 ou 9.

Le DOCP a été adopté à l'unanimité par le Conseil du STIF le 9 décembre 2009 qui a retenu les deux tracés ayant pour terminus Rosny-Bois-Perrier en raison :

- du rayonnement plus important des équipements situés à Rosny-Bois-Perrier (centre commercial, cinéma) ;
- des plus grandes possibilités d'aménagement d'un pôle multimodal à cette gare qu'à Rosny-sous-Bois ;
- de contraintes techniques fortes pour l'insertion du terminus à la gare de Rosny-sous-Bois.

Pour ces deux tracés, le fonctionnement de la ligne présente les invariants suivants :

- le parc des trains sera recalibré et les rames seront allongées de 4 à 5 voitures pour absorber le trafic supplémentaire lié au prolongement ;
- un intervalle de circulation des trains à 105 secondes à l'heure de pointe devrait être suffisant pour éviter une saturation de la ligne à l'horizon de la mise en service.

Un phasage possible a été identifié, consistant à prolonger dans un premier temps la ligne à Place Carnot ou à Hôpital. La mise en service d'un prolongement à Rosny-Bois-Perrier pourrait être envisagée à l'horizon 2019 et à un horizon plus proche pour un prolongement à Hôpital ou à Place Carnot.

Le confort et la sécurité des usagers dans les 13 stations existantes nécessiteront des aménagements et adaptations.

La Charte pour un territoire durable

Parallèlement à l'élaboration du DOCP, une démarche visant à optimiser l'articulation entre le prolongement du métro piloté par le STIF et les projets de développement urbain locaux a été engagée par la Région Ile-de-France et les communes concernées par le prolongement.

Cette démarche a abouti à une **Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne 11 du métro**, présentant l'ensemble des mesures en matière d'aménagement, d'urbanisme, de développement économique, d'environnement et de transport accompagnant le projet.

II.I.2 La concertation publique

II.I.2.1 PROJET PRESENTE LORS DE LA CONCERTATION

Le Conseil du STIF a approuvé le 9 décembre 2009 le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales, et a autorisé la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Celle-ci a recommandé au STIF, le 3 février 2010, d'engager une concertation préalable sous l'égide d'un garant, nommé le 7 avril 2010. Le garant en charge de la concertation doit veiller au bon accès à l'information, à l'expression de tous et à la prise en compte de tous les arguments.

CNDP : Commission Nationale du Débat Public

Elle veille au respect de la participation du public pour les grands projets d'aménagement ou d'équipement.

Le projet présenté consiste en un prolongement de la ligne 11 entre la mairie des Lilas et la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier.

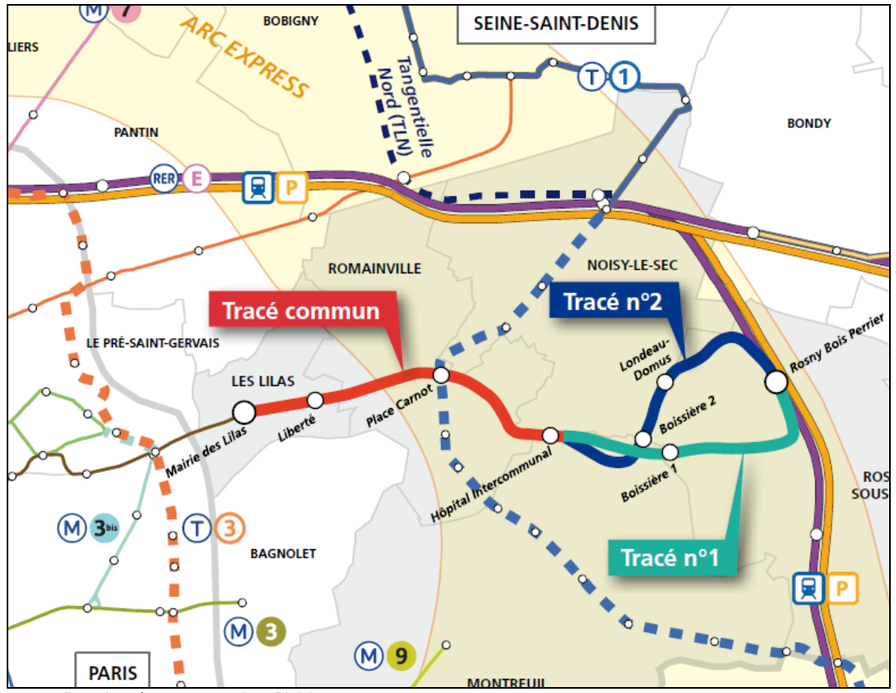
Cette extension poursuit plusieurs objectifs :

- **créer un maillage de transport en commun** dense et attractif afin d'offrir une alternative à la voiture, notamment par des correspondances avec le tramway T1 et la ligne E du RER ;
- **encourager une mobilité durable** au sein du territoire desservi et vers les territoires voisins ;
- **desservir un territoire en développement** où les projets d'aménagement sont nombreux, et ainsi améliorer l'articulation entre les projets de transport structurants et les projets d'aménagement urbain.

Les principales caractéristiques du projet sont les suivantes :

- relier la station Mairie des Lilas à la gare RER E de Rosny-Bois-Perrier, en desservant au mieux les secteurs les plus animés et les plus denses ;
- réaliser une correspondance avec le tramway T1 à la station Place Carnot et une correspondance avec Arc Express[2], dont le fuseau croise le prolongement de la ligne 11 ;
- créer un nouvel atelier de maintenance ;
- mettre en place de nouvelles rames et augmenter leur capacité à cinq voitures.

Projet présenté en concertation préalable : Vue d'ensemble



Source : Dossier de concertation PL11

[2] Projet aujourd'hui dénommé Grand Paris Express sur le secteur du prolongement de la ligne 11, qui prévoit une correspondance avec le prolongement de la ligne 11 à la station Rosny-Bois-Perrier.

- **Etudes préalables**
- **DOCP**
- **Concertation**
- **Etudes préliminaires et de schéma de principe**
- **Enquête publique**
- **Etudes détaillées et travaux**
- **Mise en service**

La ligne 11 sera prolongée de 5.7 kilomètres environ et suivra le cheminement suivant :

- à la station Mairie des Lilas, le prolongement devra passer par l'atelier de maintenance actuel (obligeant son démantèlement), la station Liberté, et rejoindra la place Carnot ;
- depuis la Place Carnot, le prolongement rejoint le Centre Hospitalier Intercommunal André Grégoire ;
- à partir de la station Hôpital, le prolongement est réalisable selon deux options :
  - tracé 1 : le prolongement suit le boulevard de la Boissière puis passe sous le golf et remonte vers Rosny-Bois-Perrier, son terminus ;
  - tracé 2 : le prolongement suit un tracé plus au nord en passant par la ruelle Boissière. Il dessert le quartier du Londeau et la zone commerciale de Domus avant son terminus à Rosny-Bois-Perrier.

Le tracé 1 comporte cinq nouvelles stations alors que le tracé 2 en compte six. Le tracé 2 implique, en raison de la topographie du site, la réalisation d'un viaduc d'une longueur d'environ 580 mètres.

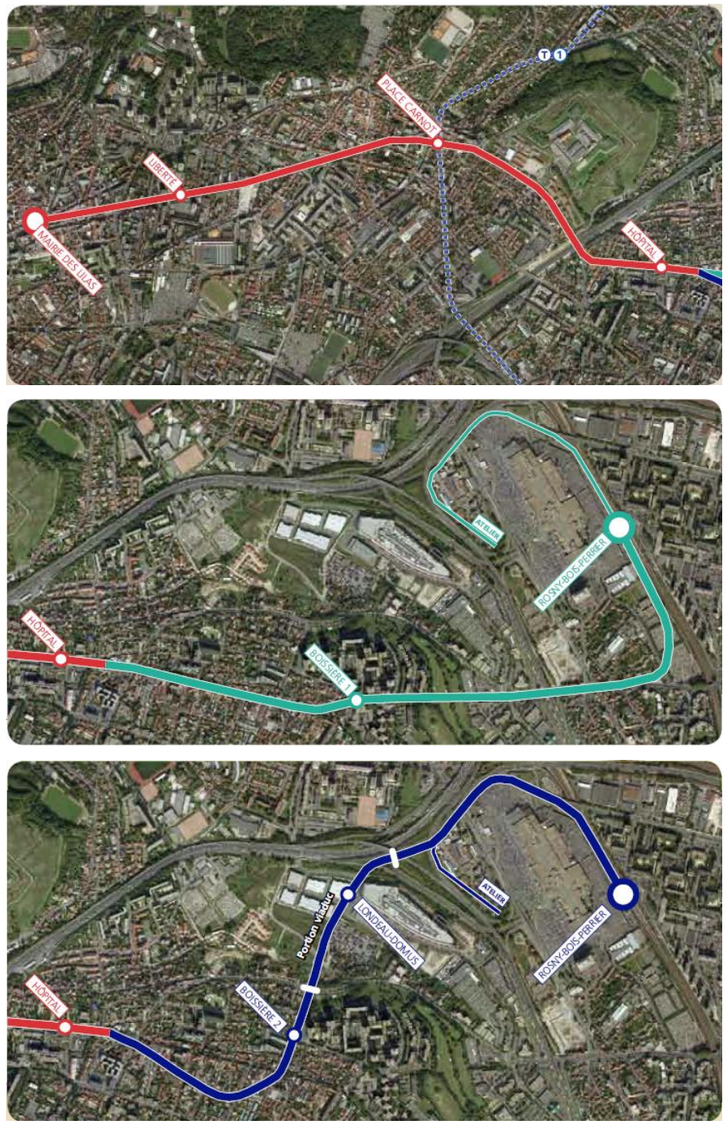
Un phasage possible est présenté, impliquant :

- dans un premier temps, une ouverture à l'exploitation commerciale jusqu'au Centre Hospitalier Intercommunal et la construction d'un atelier à Noisy-le-Sec ;
- au terme de la seconde phase, l'ouverture de la ligne à l'exploitation commerciale jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. L'atelier de Noisy-le-Sec conserverait la maintenance lourde du matériel roulant et des positions de garage seraient créées au terminus.

Dans le cas d'une réalisation sans phasage, la maintenance des rames et leur garage seraient assurées au niveau du site créé à Rosny-Bois-Perrier.

L'achèvement des travaux et la mise en service sont prévus à l'horizon 2019.

Projet présenté en concertation préalable : Tracé commun, tracé n°1, tracé n°2



Source : Dossier de concertation PL11

II.I.2.2 DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le STIF a organisé du 6 septembre au 8 octobre 2010 une concertation sur le prolongement de la ligne 11, sous l'égide d'un garant de la Commission Nationale du Débat Public, au titre de l'article L. 121-1 et suivants et R. 121-7 du Code de l'Environnement.

Cette concertation avait pour objectifs d'établir l'opportunité du projet, de connaître la position des habitants sur les tracés proposés et d'enrichir le projet par les participations de chacun.

La concertation a été annoncée dans la presse par un communiqué de presse diffusé par le STIF le 6 septembre 2010.

Une campagne d'affichage a été menée dans le réseau de transport en commun de la RATP (métro, bus). Des affiches ont été également fournies aux différents pôles de déplacements concernés par le prolongement de la ligne.

Un site internet dédié à la concertation a été mis en place par le STIF dès le 17 juillet 2010.

L'information du public s'est effectuée par :

- la distribution de 55 000 exemplaires d'un dépliant de présentation générale du projet ;
- la tenue de neuf expositions (dans les mairies des cinq communes concernées par le prolongement, au STIF, à la préfecture, au Conseil général et à la RATP) ;
- un dossier de concertation élaboré par le STIF afin d'informer la population sur le projet. Le dossier de concertation était disponible en mairie, lors des réunions publiques et des rencontres de proximité. Il était également téléchargeable sur le site internet du projet ;
- la presse (quotidiens gratuits, journaux municipaux, etc.).

La concertation s'est articulée autour de :

- quatre réunions publiques qui ont accueilli près de 550 personnes et permis de recueillir 84 avis. Le calendrier des réunions publiques était le suivant :
  - le 7 septembre 2010 à Rosny-sous-Bois (120 personnes) ;
  - le 16 septembre 2010 à Romainville (200 personnes) ;
  - le 21 septembre 2010 à Montreuil (70 personnes) ;
  - le 4 octobre 2010 à Rosny-sous-Bois (150 personnes).
- trois rencontres de proximité qui ont permis au STIF de rencontrer environ 160 personnes et de recueillir 96 avis écrits. Les rencontres de proximité ont eu lieu :
  - le 8 septembre au marché couvert des Lilas de 9h à 12h ;
  - le 27 septembre au centre social du Londeau à Noisy-le-Sec de 14h30 à 17h ;
  - le 1er octobre sur le marché Fabien à Montreuil de 11h à 14h.
- un site Internet qui a reçu 10 880 visites sur la durée de la concertation et a permis de recueillir 200 avis ;
- un registre dans chaque commune du prolongement (Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois) ainsi qu'un registre de l'Association Montreuilloise des Usagers de Transports Collectifs (AMUTC) ont totalisé 85 avis. Par ailleurs, la municipalité de Noisy-le-Sec a pris l'initiative de mettre en place une urne afin que les habitants de la commune puissent donner leur avis en mairie par un autre biais que le registre entre le 6 septembre et le 8 octobre 2010.

Dépliant diffusé lors de la concertation

Source : Bilan de la concertation PL11

II.I.2.3 BILAN DE LA CONCERTATION

Les principaux points mis en exergue par la concertation

Les participants se sont exprimés sur les thèmes suivants.

- L'opportunité de prolonger la ligne 11

Les participants ont exprimé la nécessité et leur impatience de voir la ligne 11 être prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Ils mettent en avant l'amélioration des déplacements quotidiens et le désenclavement du territoire. Il y a eu très peu d'opposants au projet. L'horizon de mise en service est jugé trop lointain.

- Les tracés proposés

La très grande majorité des participants, dont l'APPL11 regroupant les maires des communes traversées par le prolongement de la ligne 11, a privilégié le tracé 2. Les raisons évoquées sont le désenclavement et la desserte du Londeau, un meilleur accès aux lycées ainsi que la desserte des centres commerciaux. Certains participants se sont prononcés en faveur du tracé 1 ; ils estiment qu'il dessert mieux les habitants et que le métro n'a pas vocation à desservir des espaces commerciaux. Des participants ont proposé de créer une boucle entre le tracé 1 et le tracé 2, et des prolongements au-delà de Rosny-Bois-Perrier.

- Le phasage et le financement du projet

La population et les élus redoutent un phasage. Pour eux, ce serait une répétition de l'histoire avec un projet qui n'est pas jugé prioritaire. En cas de phasage, la population craint d'attendre « 50 ans » voire de ne jamais avoir la seconde partie du prolongement. Le phasage n'est pas une solution satisfaisante, mais si elle doit être retenue, elle doit s'accompagner d'une mise en service plus rapide et de garanties sur la réalisation de la seconde phase.

- Le viaduc

Des habitants se sont prononcés contre le viaduc. Après explications du STIF sur la nécessité d'un tel ouvrage, ils ont demandé qu'un effort d'insertion soit fait afin d'éviter une nouvelle gêne visuelle dans un univers urbain déjà chargé. Les habitants craignent une augmentation des nuisances sonores. Certains avis considèrent que le viaduc pourrait être un atout pour l'aménagement de ce territoire.

- Les stations

Des habitants et les élus de Montreuil demandent que la station Boissière 2 du tracé 2 soit décalée plus au sud. L'emplacement de la station Liberté n'est pas jugé légitime pour certains, par rapport à un positionnement sur la Place du 19 Mars 1962 à Romainville. Les habitants demandent l'installation d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques à la station Mairie des Lilas.

- L'environnement du projet

Le prolongement de la ligne 9 a été jugé comme étant complémentaire au prolongement de la ligne 11. Certains participants ont demandé le passage en zone tarifaire 2. Les participants ont demandé à être plus informés entre la concertation et l'enquête publique.

- Le matériel roulant et le passage à cinq voitures par rame

Des participants se sont exprimés sur le matériel roulant et le choix à faire en faveur du fer ou du pneu. Le passage à 5 voitures par rames a suscité des questions sur les travaux engendrés et sur la capacité d'absorption du trafic supplémentaire.

Les orientations du STIF pour le Schéma de Principe

Compte tenu des avis émis lors de la concertation, le STIF propose les orientations suivantes pour le Schéma de Principe.

- Du point de vue technique :

Le STIF propose que les études du Schéma de Principe sur le prolongement de la ligne 11 soient réalisées sur la base du tracé 2, qui a été le plus plébiscité lors de la concertation. Le tracé 2, d'une longueur de 5,7 kilomètres, comprend six stations : Liberté, Place Carnot, Hôpital, Boissière 2, Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier. Il dessert les communes des Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois, avec un atelier – zone de garage situé à Rosny-sous-Bois.

L'atelier – zone de garage à Rosny-sous-Bois sera spécifiquement étudié.

Le STIF engagera des études sur la faisabilité d'une localisation plus au sud de la station Boissière 2 et travaillera sur la liaison avec le boulevard de la Boissière.

- Etudes préalables
- DOCP
- **Concertation**
- Etudes préliminaires et de schéma de principe
- Enquête publique
- Etudes détaillées et travaux
- Mise en service

Le positionnement de la station Liberté sera également examiné suite aux demandes, notamment pour la desserte de la cité Cachin.

Le STIF est conscient des enjeux d'insertion paysagère du viaduc du tracé 2 et souhaite que cet ouvrage fasse l'objet d'un geste architectural fort afin de le valoriser au mieux ainsi que son environnement.

La facilité d'accès des modes actifs (cycles, piéton) aux stations sera étudiée dans le cadre de la Charte pour un développement durable autour du prolongement de la ligne de métro 11 avec l'ensemble des partenaires signataires.

- Du point de vue de la communication :

Suite aux attentes du public et des habitants, le STIF s'engage à donner régulièrement des informations sur les suites du projet sur le site Internet dédié au prolongement de la ligne 11.

Délibération du Conseil du STIF

Le Conseil du STIF du 9 février 2011 a approuvé le bilan de la concertation joint en annexe en prenant en compte les enseignements de la concertation et a pris acte du rapport établi par la personnalité garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Afin de tenir compte des enseignements de la concertation, il a décidé d'approfondir les études du projet sur les bases du tracé n°2, soumis à la concertation, et de réaliser le schéma de principe et le dossier d'enquête publique avec toutes les études afférentes sur le programme suivant :

- le tracé n°2 d'une longueur de 5,7 kilomètres, qui prévoit la construction de six nouvelles stations entre le terminus actuel de la ligne 11 et Rosny-Bois-Perrier (Liberté, Place Carnot, Hôpital, Boissière 2, Londeau-Domus et Rosny-Bois-Perrier), et la réalisation d'un ouvrage aérien après la station Boissière 2 et jusqu'à l'échangeur A3/A86, en raison des contraintes topographiques du secteur et des contraintes techniques liées au métro ;
- la localisation de l'atelier – zone de garage à Rosny-sous-Bois ;
- l'étude d'une réalisation du prolongement en envisageant une seule opération de construction.

Par ailleurs, en réponse aux observations soulevées pendant la concertation, un certain nombre d'éléments feront l'objet d'études complémentaires :

- l'évolution du matériel roulant et de son exploitation ;
- l'étude de la mise aux normes et de l'accessibilité des stations existantes.

Enfin, en vue de préparer le schéma de principe et pour tenir compte des avis recueillis lors de la concertation, le Conseil s'engage à compléter les études de faisabilité afin d'améliorer la desserte :

- du boulevard de la Boissière à Montreuil par la station Boissière 2 ;
- de la cité Cachin et du secteur de la place du 19 mars 1962 à Romainville par la station Liberté.

II.I.3 Cohérence du projet avec le bilan de la concertation

Le projet présenté en enquête publique est cohérent avec le bilan de la concertation :

- le tracé 2, comptant 6 stations et une portion en viaduc, a été retenu tel que la majorité des avis exprimés lors de la concertation le souhaitaient ;
- le projet est envisagé sans phasage, suivant ainsi la demande émise lors de la concertation ;
- les études complémentaires demandées ont été réalisées et leurs conclusions intégrées au projet, notamment en ce qui concerne les accès des stations Liberté et Boissière 2 et l'insertion paysagère du viaduc ;
- des études complémentaires sur l'exploitation (mode pneu ou fer, automatisation ou conduite manuelle) ont également été menées.

Etudes préalables

DOCP

Concertation

Etudes préliminaires et de schéma de principe

Enquête publique

Etudes détaillées et travaux

Mise en service

II.I.4 Les études préliminaires et le schéma de principe

Etudes préliminaires

Les études préliminaires du projet ont été réalisées en 2011. Elles ont porté sur le tracé privilégié lors de la concertation, qui dessert le quartier du Londeau et le centre commercial Domus au moyen d'une station aérienne sur la section en viaduc. Aucune nouvelle variante de tracé n'est apparue à ce stade des études.

Des études complémentaires ont par ailleurs été menées suite à la concertation :

- sur l'exploitation : en mode pneu ou fer, avec automatisation ou conduite manuelle. Ces études ont retenu une exploitation en mode pneu avec une conduite manuelle, restant compatible avec une automatisation à long terme ;
- sur l'affinement du positionnement des stations, notamment avec l'étude de la desserte du secteur de la place du 19 mars 1962 et du boulevard de la Boissière, suite aux demandes formulées lors de la concertation.

Ces études complémentaires ont conclu au maintien de l'exploitation en mode pneu en conduite manuelle et ont affiné le positionnement des stations.

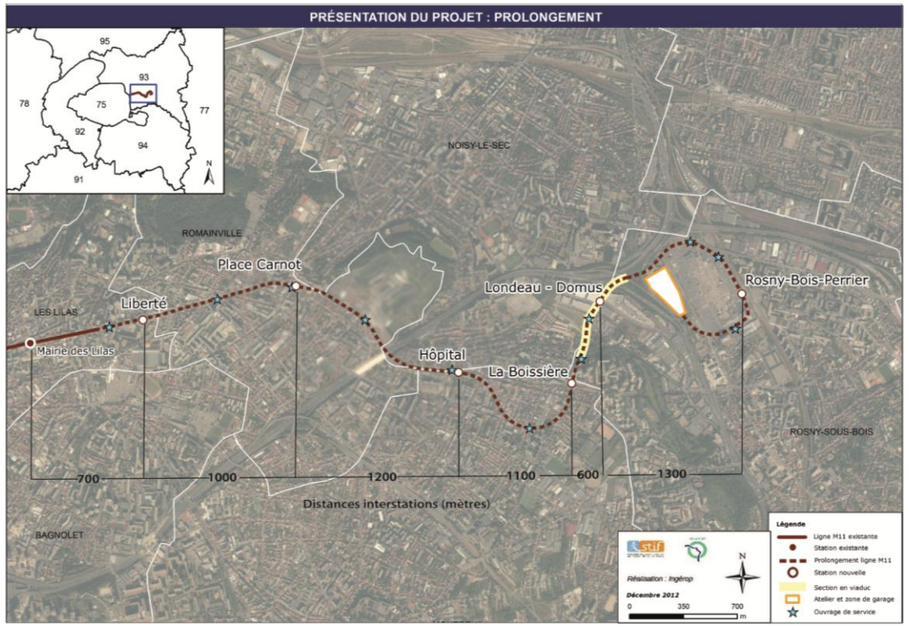
Etudes de Schéma de principe

Les études de Schéma de principe du projet ont été réalisées en 2012. Elles ont permis d'affiner le projet sur les thèmes suivants :

- tracé de la ligne, position et insertion dans le tissu urbain des stations, de l'atelier – zone de garage et des ouvrages de service (ouvrages de ventilation, accès pompiers, postes d'épuisements, postes de redressement) ;
- conditions d'exploitation de la ligne, restructuration du réseau de bus ;
- identification des travaux à réaliser sur la ligne et les stations existantes de la ligne 11 en raison de la mise à niveau de la ligne existante pour la modernisation du système d'exploitation et le démantèlement de l'atelier des Lilas ;
- étude des impacts du projet ;
- coûts de réalisation et d'exploitation, bilan socio-économique ;
- planning de l'opération ;
- plan de financement.

Ces études ont servi de base à l'élaboration du présent Dossier d'Enquête Publique et du Schéma de Principe, qui a permis au STIF et à la RATP d'approuver le projet, respectivement lors du Conseil du STIF de février 2013 et lors du Conseil d'Administration de la RATP de mars 2013.

Plan du projet de prolongement de la ligne 11



II.II L'ENQUETE PUBLIQUE

II.II.1 Le rôle du Préfet

Le Préfet est responsable de l'organisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'opération devant être réalisée sur le territoire de deux départements (Paris et la Seine-Saint-Denis), l'enquête est ouverte et organisée par un arrêté conjoint des deux Préfets des départements intéressés, conformément à l'article R11-14-6 du Code de l'expropriation.

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis est le Préfet coordonnateur chargé d'harmoniser l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Le Préfet coordonnateur saisit le tribunal administratif, dans le ressort duquel doit être réalisée l'opération ou la plus grande partie de l'opération, pour qu'il désigne un Commissaire enquêteur ou une Commission d'enquête.

Le Préfet précise par arrêté :

- L'objet de l'enquête, la date à laquelle elle sera ouverte et sa durée ;
- Le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée ;
- Les lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ;
- Les noms et qualités du Commissaire enquêteur ou des membres de la Commission d'enquête et de leurs suppléants éventuels ;
- Les lieux, jours et heures où le Commissaire enquêteur ou un membre de la Commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- Le ou les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur.

Un avis reprenant le contenu de l'arrêté est publié par voie de presse dans deux journaux régionaux ou locaux et affiché dans les communes concernées. Le Préfet désigne le ou les lieux publics où un dossier et un registre sont tenus à la disposition du public. Ces lieux sont habituellement la mairie des communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée et, le cas échéant, la préfecture ou la sous-préfecture.

Le préfet met en œuvre également la procédure d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme prévue par l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

II.II.2 L'information et la participation du public

La tenue de l'enquête publique est annoncée de façon à informer le public et de permettre sa participation. L'avis d'enquête est ainsi publié dans deux journaux d'annonces légales régionaux ou locaux. L'affichage de l'avis est obligatoire dans les mairies désignées par le Préfet et sur les lieux de l'opération. Cet affichage sur le terrain, visible depuis la voie publique, doit être fait 15 jours minimum avant l'ouverture de l'enquête et maintenu pendant la durée de l'enquête.

Pendant l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Ces registres, établis sur feuillets non mobiles, sont côtés et paraphés par le Commissaire enquêteur, le Président de la Commission d'enquête ou un membre de celle-ci. Les remarques peuvent également être adressées par correspondance au siège de l'enquête publique déterminé par le Préfet, au Commissaire enquêteur ou au Président de la Commission d'enquête. Elles sont tenues à la disposition du public. L'avis du public sur la mise en conformité des documents d'urbanisme est recueilli sur des registres distincts de ceux relatifs à l'enquête visant à la déclaration d'utilité publique. Les observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres des métiers seront également portées à la connaissance du public.

II.II.3 Le rôle du Commissaire enquêteur

Le Commissaire enquêteur ou la Commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter. Il peut également visiter les lieux, faire compléter le dossier, organiser une réunion publique avec l'accord du Préfet et décider de proroger la durée de l'enquête (15 jours maximum avec avis motivé).

A l'expiration du délai d'enquête qui ne pourra être inférieur à un mois, le ou les registres d'enquête sont clos et signés par les autorités compétentes (Préfet, Sous-Préfet, Maires des communes) puis transmis, avec le dossier d'enquête et les documents annexés, au Commissaire enquêteur ou à la Commission d'enquête. Le Commissaire enquêteur ou la Commission d'enquête établit ensuite un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Ce rapport pourra être consulté par le public pendant un an pour les communes concernées par l'enquête.

Le Commissaire enquêteur ou le Président de la Commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération. La transmission au Préfet coordonnateur du dossier de l'enquête, avec le rapport et les conclusions motivées, doit se réaliser dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête.

II.III A L'ISSUE DE L'ENQUETE

Selon l'article L11-1-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« En ce qui concerne les projets mentionnés au II de l'article L. 11-1, la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle intervient selon les modalités et dans les conditions suivantes :

1. Si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé, l'autorité de l'Etat compétente décide de la déclaration d'utilité publique.

2. Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet. »

II.III.1 La déclaration de projet

Conformément à l'article L11-1-1 du code de l'expropriation, le STIF prendra dans un délai de 6 mois à compter de la clôture de l'enquête une délibération portant déclaration de projet.

La déclaration de projet peut faire l'objet d'un recours dans les deux mois suivant sa publication.

II.III.2 La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique (DUP) de l'opération est prononcée par arrêté inter-préfectoral, dans les conditions prévues par les articles L.11-2, L.11-5 et R.11-1 du Code de l'Expropriation et au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête publique.

La DUP vaudra déclaration de projet pour la RATP.

Elle peut faire l'objet d'un recours dans les deux mois suivant sa publication.

Cette déclaration d'utilité publique permettra à la RATP de recourir à l'expropriation pour acquérir les parcelles privées nécessaires à la réalisation du projet.

La DUP emportera également la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées par le projet, dans la mesure où les conditions de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme relatives à la composition du dossier d'enquête publique et aux autorités devant être saisies du projet sont remplies.

II.III.3 L'enquête parcellaire

Une fois l'utilité publique du projet reconnue, il reste à déterminer de façon précise les parcelles à acquérir, ainsi que les ayants droits à indemniser.

A cette fin, une enquête parcellaire sera menée. Celle-ci a pour objet de déterminer précisément :

- Les parcelles à acquérir ;
- Les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droits réels et les autres intéressés.

Cette enquête est ouverte par arrêté préfectoral, en application de l'article R.11-19 du Code de l'Expropriation. Elle est organisée par le Préfet du département dans chaque commune concernée. Le Préfet saisit le Président du tribunal administratif compétent afin de désigner un Commissaire enquêteur. L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise les conditions d'organisation de l'enquête. Il fait l'objet d'une publicité préalable par voie de presse et d'affichage. Il est notifié à chacun des propriétaires connus l'avis de dépôt du dossier d'enquête à la mairie. Les propriétaires peuvent consigner leurs éventuelles observations sur le registre ouvert à cet effet. Ils peuvent également les remettre ou les adresser au Commissaire enquêteur qui les joint au registre.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres sont clos et signés par le maire et transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête, au Commissaire enquêteur. Celui-ci adresse le procès-verbal de l'enquête après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer et donne alors son avis sur l'emprise de l'ouvrage projeté. L'avis du Commissaire enquêteur est transmis au Préfet.

Postérieurement à la clôture de l'enquête et après obtention de l'acte constatant l'utilité publique du projet, le Préfet peut prendre un arrêté déclarant cessibles, pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à la réalisation du projet. Cet arrêté est publié au Recueil des actes administratifs et est notifié à chacun des propriétaires. Il n'est valable que pendant 6 mois et doit être transmis dans ce délai au juge de l'expropriation, magistrat de l'ordre judiciaire relevant du Tribunal de Grande Instance, pour prise de l'ordonnance d'expropriation transférant la propriété. L'accord amiable est possible même postérieurement à la saisine du juge de l'expropriation, qui prononcera un non-lieu à statuer si une vente ou une promesse en bonne et due forme est intervenue entre l'expropriant et l'exproprié.

II.IV LES AUTRES PROCEDURES EN LIEN AVEC LE PROJET

Les Etudes d'Avant-projet et de Projet, et les procédures administratives associées permettront de finaliser la conception du projet, auquel des adaptations pourront être apportées, notamment pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique. Ces études détaillées serviront de support à plusieurs procédures administratives (enquête parcellaire, enquête loi sur l'eau, etc.).

II.IV.1 Acquisitions foncières

Le transfert de propriété peut avoir lieu soit par voie de cession amiable, soit par voie d'ordonnance prononcée par le juge de l'expropriation.

Dans ce cas, le juge d'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé.

L'ordonnance emporte transfert de propriété mais l'expropriant ne pourra entrer en possession des biens qu'un mois au plus tôt après paiement ou consignation des indemnités d'expropriation.

Conformément à l'article L.12-5 du Code de l'expropriation, l'ordonnance d'expropriation ne peut être attaquée que par la voie du recours en cassation et seulement pour incompétence, excès de pouvoir ou vice de forme.

II.IV.2 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Les articles L.511-1 et suivants du Code de l'Environnement précisent que les installations sont soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation. Une procédure relative aux ICPE sera mise en œuvre pour la réalisation et l'exploitation de l'atelier et zone de garage.

II.IV.3 Procédure « Loi sur l'eau »

Une procédure d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 et R. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement) sera menée ultérieurement sur la base des études plus détaillées. Elle fera l'objet d'une enquête publique spécifique.

Cette enquête aboutira à l'obtention d'un arrêté d'autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités relatifs au prolongement de la ligne 11 et susceptibles de porter atteinte aux milieux aquatiques et eaux souterraines ou superficielles.

Cet arrêté comportera des prescriptions environnementales visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur ces enjeux.

II.IV.4 Permis de démolir et permis de construire

Conformément aux articles L.421-1 du Code de l'Urbanisme et L.111-1 à 3 du Code de la construction et de l'habitation, la réalisation de certains équipements liés au projet, notamment l'atelier et zone de garage et les stations nouvelles, pourra être assujettie à la délivrance d'un permis de démolir et de construire, instruit dans les conditions fixées au Code de l'Urbanisme.

II.IV.5 Dossiers de sécurité

Conformément au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, le dossier de définition de sécurité a été réalisé. Ce dossier fera l'objet d'un avis du préfet notifié à l'autorité organisatrice des transports.

Le dossier préliminaire de sécurité (DPS) sera réalisé lors des phases ultérieures d'étude et approuvé par les services du ministère des transports.

Le dossier de sécurité (DS) devra être réalisé et approuvé avant la mise en exploitation commerciale.

II.IV.6 Archéologie préventive

Conformément à la législation en vigueur, articles L. 521-1 et suivants et R. 522-1 et suivants du code du patrimoine, le Préfet de la région Ile-de-France sera saisi afin qu'il se prononce, par l'intermédiaire du service régional de l'archéologie, sur la nécessité, ou non, de réaliser un diagnostic archéologique et des fouilles.

II.V AU DELA DE LA DECLARATION DE PROJET

II.V.1 Etudes d'avant-projet et de projet

Les maîtres d'ouvrage engageront, en étroite collaboration avec les partenaires concernés, les études nécessaires à la définition précise du prolongement de la ligne 11 (Avant-projet puis Projet).

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 sans que les modifications envisagées ne remettent en cause les principes et l'économie générale de l'opération. Dans le cas contraire, une nouvelle enquête publique devrait être conduite et une nouvelle déclaration de projet devrait être prononcée.

L'avant-projet sera soumis pour approbation aux Conseils d'administration de chacun des maîtres d'ouvrage STIF et RATP.

Après ces approbations, une convention de financement liant les financeurs, le STIF et la RATP sera signée. Elle permettra alors l'engagement des études de détails (études de « projet »), la préparation des dossiers réglementaires liés aux procédures citées précédemment, la préparation des dossiers de consultation des entreprises et la réalisation des travaux.

II.V.2 Travaux

Les travaux comprennent :

- les déviations de réseaux des concessionnaires,
- la fabrication et le montage du tunnelier,
- la construction du tunnel,
- la construction d'un viaduc et d'une station aérienne,
- la construction des stations,
- les adaptations des stations existantes,
- l'équipement des nouvelles stations et de la ligne,
- la construction de l'atelier – zone de garage,
- le démantèlement de l'atelier des Lilas,
- la marche à blanc avant mise en service pour tester les équipements.

La réalisation des travaux nécessitera la réalisation de procédures pour des autorisations telles qu'autorisations de voirie et abattage d'arbres.

La mise en service du prolongement de la ligne 11 est prévue à l'horizon 2019.

M
11
Les Lilas
Romainville
Noisy-le-Sec
Montreuil
Rosny-sous-Bois

III Textes régissant l'enquête

III.I TEXTES GENERAUX

Il est important de garder à l'esprit que les codes cités ci-après codifient les principaux textes (les lois et décrets d'application) en vigueur. Les chapitres thématiques qui suivent le présent chapitre ne font donc pas référence aux textes qui sont aujourd'hui codifiés.

Ainsi, les principaux textes régissant la protection de la nature, la préservation des ressources en eau ou encore de la qualité de l'air sont inclus dans les articles du code de l'environnement (parties législative et réglementaire). Les anciens textes sont abrogés mais le fond du droit n'est pas modifié.

III.I.1 Code de l'environnement

Le Code de l'environnement a codifié plusieurs textes importants relatifs à la protection de la nature, de l'environnement, de l'eau, de l'air et au déroulement des enquêtes publiques, ce qui se traduit par :

Partie législative

- Art. L. 121-8 et s. relatifs à l'organisation du débat public,
- Art. L. 122-1 et s. relatifs à la nécessité et aux modalités de l'étude d'impact,
- Art. L.123-1 et s. relatifs aux modalités d'exécution de l'enquête publique,
- Art. L.124-1 à L.124-8 relatifs au droit d'accès à l'information relative à l'environnement,
- Art. L. 126-1 relatif à la déclaration de projet,
- Art. L. 210-1 et s. relatifs à l'eau,
- Art. L. 214-1 et s. relatifs aux régimes d'autorisation et de déclaration au titre de la loi sur l'eau,
- Art. L. 220-1 et s. relatifs à l'air et à l'atmosphère,
- Art. L. 341-1 et s. relatifs aux sites inscrits et classés dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général,
- Art. L. 411-1 et s. relatifs à la protection des sites, des paysages, de l'accès à la nature, la protection de la faune et de la flore,
- Art. L. 414-1 et s. relatifs aux sites Natura 2000,
- Art. L. 562-1 à L. 562-9 relatifs aux plans de prévention des risques naturels prévisibles,
- Art. L. 571-1 et s. relatifs au bruit,

Partie réglementaire

- Art. R. 122-1 et s. relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement,
- Art. R. 123-1 et s. relatifs au champ d'application de l'enquête publique,
- Art. R. 123-24 et s. relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique,
- Art. R.124-1 à R.124-5 relatifs au droit d'accès à l'information relative à l'environnement,
- Art. R. 214-1 et s. relatifs aux procédures d'autorisation au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques,
- Art. R. 221-1 et s. relatifs à la surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public,
- Art. R. 222-13 et s. relatifs aux plans de protection de l'atmosphère,
- Art. R. 350-1 et s. relatifs à la protection des paysages,
- Art R. 411-1 et s. relatifs aux mesures de protection de la faune et de la flore,
- Art. R. 414-19 et s. relatifs aux sites Natura 2000,
- Art. R. 562-1 et s. relatifs aux plans de prévention des risques naturels prévisibles,
- Art. R. 563-1 et s. relatifs à la prévention du risque sismique,
- Art. R. 563-11 et s. relatifs à la prévention du risque d'inondation,
- Art. R. 571-1 et s. relatifs aux émissions sonores des objets et à leur insonorisation,
- Art. R. 571-32 à R. 571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures de transport terrestre,
- Art. R. 571-44 à R. 571-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transport terrestre.

III.I.2 Autres codes

Code de la santé publique et notamment :

- Art. R. 1334-30 et s. relatif aux bruits de voisinage.

Code de l'urbanisme et notamment :

- Art. L. 123-16-2 relatifs à l'élaboration, la modification, la révision et la mise à jour des PLU.
- Art. L. 300-2 relatif à la procédure de concertation.

- Art. R. 123-23 et s. relatifs à l'élaboration, la modification, la révision et la mise à jour des PLU.
- Art. R. 300-1 et s. relatifs aux règles générales s'appliquant aux opérations d'aménagement.

Code rural et notamment :

- Art. R. 214-23 à R. 214-33 relatifs aux dispositions relatives au document d'objectifs des sites Natura 2000.
- Art. R. 214-34 à R. 214-39 relatifs aux dispositions relatives à l'évaluation des incidences des programmes et projets soumis à autorisation ou à approbation sur les sites Natura 2000.

III.I.3 Autres textes législatifs et réglementaires

- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 modifiée relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU). Elle est aujourd'hui en grande partie codifiée, notamment au sein du code de l'urbanisme (l'ensemble des articles des codes modifiés ou créés par cette loi n'est pas repris ici).
- Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 modifiée relative à la démocratie de proximité. Cette loi a notamment modifié le code de l'environnement et le code général des collectivités territoriales en instituant différents mécanismes visant à assurer la participation du public aux enquêtes publiques. Elle est aujourd'hui en grande partie codifiée, notamment au sein du code général des collectivités territoriales (l'ensemble des articles des codes modifiés ou créés par cette loi n'est pas repris ici).
- Décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002 portant application de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998.
- Décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements modifié par le décret n° 2010-146 du 16 février 2010.
- Loi n°2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale.
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.
- Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.
- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Décret n° 2011-2021 du 29 décembre 2011 déterminant la liste des projets, plans et programmes devant faire l'objet d'une communication au public par voie électronique dans le cadre de l'expérimentation prévue au chapitre II de l'article L. 123-10 du code de l'environnement.

III.II TEXTES RELATIFS A L'INFORMATION DU PUBLIC ET AUX ENQUETES PUBLIQUES

Articles L.123-1 et s. et R.123-1 et s. du Code de l'Environnement relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Articles L.124-1 à L.124-8 et R.124-1 à R.124-5 du Code de l'Environnement relatif au droit d'accès à l'information relative à l'environnement.

Articles L.126-1 et R.126-1 et s. du Code de l'Environnement relatif à la déclaration de projet.

Loi n°2002-276 du 27 février 2002 modifiée relative à la démocratie de proximité.

Ordonnance n°2003-902 du 19 septembre 2003 portant sur la suppression des procédures administratives de concertation applicables à certains projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales, de leurs groupements et des établissements publics en relevant.

Décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié (dernière modification en date : décret n°2009-176 du 16 février 2009) relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et les départements.

Décret n°2002-1187 du 12 septembre 2002 portant application de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998.

Circulaire du 27 septembre 1985 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

III.III TEXTES RELATIFS A L'ETUDE D'IMPACT

Articles L.122-1 et s. et R122-1 et s. du Code de l'Environnement relatifs à l'évaluation environnementale des projets.

Article R.122-1 du Code de l'Environnement relatif à l'Autorité environnementale.

Circulation du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'Autorité environnementale.

Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

III.IV TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DU PATRIMOINE

Décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 modifié (dernière modification en date : décret n° 2008-484 du 22 mai 2008 relatif à la procédure devant la cour de cassation) relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Décret n° 95-1039 du 18 septembre 1995 portant publication de la Convention européenne pour la protection du patrimoine archéologique (révisée), signée à Malte le 16 janvier 1992.

III.V TEXTES RELATIFS A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Art. L. 123-16-2 relatifs à l'élaboration, la modification, la révision et la mise à jour des PLU.

Art. L. 300-2 relatif à la procédure de concertation.

Art. R. 123-23 et s. relatifs à l'élaboration, la modification, la révision et la mise à jour des PLU.

Art. R. 300-1 et s. relatifs aux règles générales s'appliquant aux opérations d'aménagement.

III.VI TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DE LA NATURE

Titre I du livre IV du Code de l'Environnement relatif à la protection du patrimoine naturel et notamment ses articles L.411-1 et s. et ses articles R.411-1 et s. relatifs aux mesures de protection de la faune et de la flore.

Articles L.414-1 et s. et R.414-1 et s du Code de l'Environnement relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.

Articles R.214-23 à R214-33 du Code Rural relatifs aux dispositions relatives aux documents d'objectifs des sites Natura 2000.

Articles R.214-34 à R.214-39 du Code Rural relatifs aux dispositions relatives à l'évaluation des incidences des programmes et projets soumis à autorisation ou approbation sur les sites Natura 2000.Décret n° 2011-966 du 16 août 2011 relatif au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000.

Décret n°2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.

Décret n° 2001-1216 du 20 décembre 2001 relatif à la gestion des sites Natura 2000 et modifiant le code rural (création des articles R. 214-23 à R. 214-39).

Arrêté du 29 octobre 2009 fixant les listes des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.

Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés menacés d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département.

Arrêté du 22 juillet 1993 modifié par l'arrêté du 29 juillet 2005 et l'arrêté du 19 novembre 2007 fixant la liste des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire.

Arrêté du 13 octobre 1989 modifié par l'arrêté du 5 octobre 1992 relatif à la liste des espèces végétales sauvages pouvant faire l'objet d'une réglementation préfectorale permanente ou temporaire.

Arrêté du 20 janvier 1982 modifié par arrêté du 15 septembre 1982 et du 31 août 1995 relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire national pour prévenir la disparition d'espèces végétales menacées et de permettre la conservation des biotopes correspondants.

Arrêté du 17 avril 1981 modifié par l'arrêté du 29 juillet 2005 et du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire national dont la destruction, la mutilation, la capture, le transport sont interdits.

Arrêté du 3 août 1979 modifié par l'arrêté du 22 juillet 1993 et par l'arrêté du 23 avril 2007 la liste des insectes protégés sur l'ensemble du territoire.

III.VII TEXTES RELATIFS A L'EAU

Titre I du livre II du Code de l'Environnement relatif à l'eau et aux milieux aquatiques et notamment ses articles L.210-1 et s.

Articles L.214-1 et s., R.214-1 et s. du Code de l'Environnement relatif aux régimes d'autorisation et de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Articles R.563-1 et s. du Code de l'Environnement relatifs à la prévention du risque d'inondation.

Articles L.1321-2 du Code de la Santé publique relatif à la mise en place des périmètres de protection des points de prélèvements d'eau destinées à la consommation humaine.

III.VIII TEXTES RELATIFS AU BRUIT

Titre VII du livre V du Code de l'Environnement relatif à la lutte contre le bruit et notamment ses articles L.571-1 et s.

Articles R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

Articles R.571-44 à R.571-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transport terrestre.

Arrêté du 30 mai 1996 relatif au bruit des infrastructures et aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Arrêté ministériel du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Circulaire du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles, l'aménagement de routes existantes du réseau national.

III.IX TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DU PAYSAGE

Livre VI du Code du Patrimoine et notamment les articles L.621-2 et s. et L.630-1 et s. relatifs aux monuments historiques et aux procédures et conséquences de l'inscription ou du classement des sites.

Articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'Environnement relatifs à la protection des monuments naturels et des sites inscrits et classés.

Articles L.411-1 et s. et R350.1 et s. du Code de l'Environnement relatifs à la protection et à la mise en valeur des paysages.

Décret n°81-534 du 12 mai 1981 modifié portant création de la commission départementale des sites et de l'environnement et relatif à la commission supérieure des sites.

Circulaire du 11 mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement dans les projets routiers.

Titre II du Livre V du Code du Patrimoine et notamment les articles L.521-1 et s. et L.531-14 et s. relatifs à l'archéologie préventive.

Décret n°2004-490 du 3 juin 2004 modifié, relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Décret n°95-1039 du 18 septembre 1995 portant publication d la Convention européenne pour la protection du patrimoine archéologique (révisée), signée à Malte le 16 janvier 1992.

III.X TEXTES RELATIFS A LA QUALITE DE L'AIR ET LA SANTE

Titre II du livre II du Code de l'Environnement, notamment ses articles L220-1 et s. relatif à l'air et l'atmosphère,

Articles R.221-1 et s. et R.221-1 et s. du Code de l'Environnement relatifs à la surveillance de la qualité de l'air et aux critères de qualité.

Articles R.222-13 et s. relatifs aux plans de protection de l'atmosphère.

Circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative aux principes généraux d'élaboration de l'étude des effets du projet sur la santé.

Circulaire du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (et son annexe méthodologique).

Circulaire n°2001-185 du 11 avril 2001 relative à l'analyse des effets sur la santé des projets soumis à étude d'impact.

Circulaire n°2000-60 du 3 février 2000 relative à l'analyse critique du volet sanitaire des études d'impact (guide méthodologique de l'Institut de Veille Sanitaire).

M
11
Les Lilas
Romainville
Noisy-le-Sec
Montreuil
Rosny-sous-Bois

Prolongement de la ligne 11 à l'est