

23 NOV. 2016

Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique du tronçon Pont de Sèvres Saint Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris en application de l'article L. 122-1 alinéa 5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération

Le présent document est prévu par les dispositions du 5^{ème} alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précisent que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier le caractère d'utilité publique du projet.

I - PRESENTATION DU PROJET :

Le projet constitué du tronçon reliant Pont de Sèvres (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) constitue la partie ouest de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris, tel que défini par le schéma d'ensemble adopté par l'acte motivé du 26 mai 2011 et approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011. La réalisation du projet s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du schéma d'ensemble.

Ce projet, représentant environ 20 kilomètres de ligne nouvelle et comprenant la réalisation de neuf gares (en excluant les gares Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel) constitue la quatrième section du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

II - MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION :

1. Caractères de l'utilité publique :

Le projet de métro automatique reliant Pont de Sèvres (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) est inscrit dans une démarche globale, à la fois d'amélioration et de développement du réseau de transports en commun francilien, d'aménagement des territoires et de réduction des impacts environnementaux des transports. Il répond à plusieurs objectifs de politiques publiques :

- *Favoriser l'égalité des territoires au sein de la région en contribuant au désenclavement des secteurs traversés*

La réduction des déséquilibres sociaux et territoriaux est une ambition du Grand Paris, définie par l'article 1^{er} de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010. La réalisation du projet permet de compléter et de renforcer la desserte en transports en commun des territoires traversés, dans un secteur assez peu

irrigué par les modes ferroviaires structurants en dehors des lignes radiales vers Paris. Le projet remplit ainsi une fonction sociale, en accroissant de manière importante les destinations aisément accessibles en transports en commun depuis les communes sur lesquelles s'implantent les gares ; il rapproche ce bassin de vie des pôles d'emploi, des centres universitaires et des grands équipements (santé, culture, loisirs...) de la région.

En outre, les Franciliens n'étant pas égaux face aux conditions d'accès à la mobilité, l'accessibilité du projet aux personnes à mobilité réduite favorise également la réduction des inégalités en assurant une mobilité équitable à tous les Franciliens. La réalisation du projet s'inscrit dans la mise en œuvre progressive, à travers les lignes du Grand Paris Express, d'un réseau structurant entièrement accessible. Dans cette perspective, le projet bénéficiera, dès sa mise en service, de la connexion à la ligne 15 Sud, déclarée d'utilité publique par un décret du 24 décembre 2014.

- *Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires les plus éloignés, notamment dans le Val-d'Oise et dans les Yvelines, par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées*

Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel présente plusieurs gares d'interconnexion avec le réseau structurant existant (Transilien, RER, métro, tramway), et contribuera ainsi à renforcer le maillage général du réseau de transport en commun d'Ile-de-France. La ligne 15 Ouest offrira notamment des correspondances avec de nombreuses lignes desservant les départements des Yvelines et du Val-d'Oise (lignes Transilien U / L / J et RER C), et constituera ainsi une porte d'entrée vers le réseau du Grand Paris Express pour les territoires de grande couronne. Par ailleurs, à sa mise en service jusqu'à Saint-Denis Pleyel, le tronçon offrira des correspondances avec d'autres lignes du Grand Paris Express : ligne 14 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport d'Orly, ligne 16 entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs, déclarées d'utilité publique par un décret du 28 décembre 2015, et à terme avec la ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle puis Le Mesnil-Amelot.

- *Relier les pôles d'emploi et d'habitat des Hauts-de-Seine, en créant une liaison entre le nord et le sud du département et en améliorant notamment la desserte de La Défense ainsi que des principales zones d'activités*

Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel permet d'intégrer au sein du réseau structurant Grand Paris Express le territoire stratégique du Grand Paris « La Défense Seine Arche », opération d'intérêt national qui s'étend sur les communes de Puteaux, Courbevoie, Nanterre et La Garenne-Colombes. Ce territoire, qui représente le premier pôle d'emploi francilien en dehors de Paris intramuros et le premier quartier d'affaires européens en nombre de bureaux, pourra ainsi bénéficier de connexions facilitées, grâce aux gares « La Défense » et « Nanterre La Folie », avec l'ensemble des bassins d'habitat du cœur d'agglomération, ainsi qu'avec les autres pôles d'emploi desservis par le Grand Paris Express, notamment ceux de la Plaine Saint-Denis et du sud des Hauts-de-Seine.

- *Concourir à la mise en place d'une desserte rapide depuis La Défense vers les aéroports d'Orly, de Roissy – Charles de Gaulle et du Bourget*

La réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne 15 permettra également de proposer une liaison rapide entre le pôle « La Défense Seine Arche » et les aéroports franciliens (accès à Roissy et au Bourget via la ligne 17 à Saint-Denis Pleyel, accès à Orly via la ligne 14 à Villejuif Institut Gustave Roussy).

- *Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé, tout particulièrement dans la partie nord des Hauts-de-Seine*

Le projet s'inscrit en lien direct avec les opérations d'aménagement, de rénovation urbaine et de développement de l'activité engagées dans les territoires desservis : anciens terrains de l'OTAN à Rueil-Malmaison, place de la Boule et quartiers des Groues / secteur du Faisceau à Nanterre (aujourd'hui marqué par la présence de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires), nouveau quartier de la ZAC des Bruyères à Bois-Colombes, projets de régénération urbaine et de mutation des anciennes activités industrielles sur les communes d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers... Ces secteurs bénéficieront de la dynamique des pôles de La Défense et de la Plaine Saint-Denis, auxquels ils seront directement reliés par la ligne 15.

- *Présenter une alternative à la voiture particulière pour les déplacements de Paris à la banlieue et de banlieue à banlieue et contribuer à l'allègement des lignes radiales de transport en commun déjà existantes*

Les territoires desservis de l'ouest de Paris présentent des besoins avérés de déplacements de Paris à la banlieue et de banlieue à banlieue qui ne trouvent pas de réponse satisfaisante dans l'offre et la configuration en étoile du réseau de transport public actuel. De plus, le réseau routier est saturé à l'heure de pointe du matin sur les radiales vers Paris (malgré une diminution de -5% observée entre 1999 et 2006) : A6, A6a/b et A106 et les tangentielles telles que l'A86 (+10% entre 1999 et 2006).

Les prévisions de trafic réalisées sur le réseau Grand Paris Express confirment et illustrent ces enjeux : ainsi, à la mise en service de la ligne 15 dans son intégralité (horizon 2030), la fréquentation prévisionnelle du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel en heure de pointe représentera 40% à 50% de la fréquentation totale de la ligne 15. Le tronçon comporte en outre la gare la plus fréquentée à terme de la ligne 15 du Grand Paris Express (gare de La Défense), et comprend également la section de ligne présentant le niveau de charge maximale le plus élevé à l'heure de pointe du matin, après le tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs (section La Défense – Saint-Denis Pleyel). Ces indicateurs traduisent ainsi l'intérêt que présente la réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel au sein de la ligne 15.

L'enjeu du projet est ici de favoriser l'utilisation de modes de transport différents de la voiture, ce qui suppose un développement de l'offre en transports en commun en relation directe avec le projet.

En raison de ce report modal, le projet participera à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que de la santé des Franciliens. Le développement des infrastructures de transport public est un levier d'action du Grenelle de l'environnement et de la COP 21.

- *Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun en créant une liaison de rocade reliant le sud-ouest et le nord-ouest de la proche couronne parisienne*

Le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel de la ligne rouge du réseau de transport public du Grand Paris constitue une partie intégrante de la rocade « Ligne 15 » du Grand Paris Express. La réalisation de la rocade complète permettra d'améliorer l'efficacité des déplacements de banlieue à banlieue et de disposer d'une ligne de transport puissante et structurante, desservant l'ensemble des départements de proche couronne autour de Paris. En particulier, grâce à la ligne 15, les trajets seront facilités entre les territoires densément peuplés situés à l'ouest et au nord-ouest de Paris, sur lesquels s'inscrit directement le projet de tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, et dans le sud des Hauts-de-Seine, le Val de Marne ainsi que l'ouest du Mont Valérien, aujourd'hui non desservis par des lignes structurantes de transport en commun.

La ligne 15 ouest offrira ainsi de nouvelles possibilités d'itinéraires, qui contribueront à alléger certaines lignes de transport en commun, parmi les plus chargées du réseau francilien, desservant aujourd'hui ces territoires (RER A, ligne 13 du métro, tramway T2...).

- *Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain*

Le projet contribue à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain. Ainsi, il est estimé que le projet permet, à son horizon de mise en service, la préservation de près de 3 500 hectares de l'urbanisation nouvelle (cf. p.255 pièce G2) / 600 ha (p.370)

2. Inconvénients du projet :

L'étude d'impact comprise dans le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présente les mesures prises en vue d'éviter, de réduire, de compenser, voire de supprimer les effets défavorables du projet sur les milieux physique, naturel et humain, tant en phase de réalisation des travaux qu'en phase d'exploitation du métro, notamment en ce qui concerne la maîtrise des risques géotechniques liés au creusement des tunnels dans un environnement urbanisé ainsi que la limitation des impacts sur les eaux souterraines et l'écoulement des nappes. Les réponses et engagements formulés par le maître d'ouvrage à la suite des observations et recommandations émises par les autorités consultées et par la commission d'enquête témoignent de la même préoccupation.

Bien que la Société du Grand Paris ait dans la mesure du possible privilégié le domaine public pour implanter les gares et ouvrages annexes du projet et qu'elle se soit engagée à privilégier la négociation à l'amiable pour acquérir les biens privés nécessaires, il sera inévitable de recourir à l'expropriation et donc de porter atteinte à la propriété privée, sans toutefois que cette atteinte ne soit excessive.

3. Bilan :

Le coût de réalisation prévisionnel du projet constitué du tronçon Pont de Sèvres (gare non incluse) – Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) y compris la maîtrise foncière et l'acquisition du matériel roulant, s'établit à 3,771 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Le projet présente un enjeu fort en matière de desserte et d'amélioration des conditions de déplacement dans une zone, la partie ouest de l'agglomération parisienne, dont l'importance économique est centrale dans la région. L'effet économique et social de ce projet est donc très important. Les coûts bruts d'investissement (investissements non actualisés initiaux et de renouvellement, nets des valeurs résiduelles) retenus dans l'évaluation socio-économique du tronçon sont de 3,5 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2010, pour des bénéfices compris entre 10 et 13 milliards d'euros suivant les méthodes de calcul utilisées.

Les avantages l'emportent sur les inconvénients du projet, qui présente incontestablement un caractère d'utilité publique.

