

Annexes n°2 du décret n° DEVT1633981D

Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique du tronçon Le Bourget RER – Le Mesnil-Amelot 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 Le Bourget RER (gare non incluse) à Le Mesnil-Amelot constitue la partie nord 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 six gares constitue la sixième section du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Il se distingue du projet de transport « Charles-de-Gaulle express » tout en restant cohérent avec celui-ci. En effet, ces deux projets ne visent pas les mêmes types de passagers. La Ligne 17 Nord a non seulement vocation à desservir les aéroports du Bourget et de Paris – Charles de Gaulle mais aussi à soutenir le développement économique de leurs bassins d'emplois en assurant une desserte du territoire et en facilitant les déplacements de l'ensemble des Franciliens. Elle favorise ainsi le transport du domicile au lieu de travail. La liaison CdG Express a, quant à elle, vocation à assurer une liaison directe (sans arrêt intermédiaire) entre l'aéroport Paris – Charles de Gaulle et Paris, en répondant aux attentes des seuls voyageurs aériens.

Par ailleurs, si la réalisation de la ligne 17 Nord permettra notamment la desserte du « Triangle de Gonesse », la réalisation de la Ligne 17 Nord d'une part, et celle de la ZAC Triangle de Gonesse, résultant de l'ouverture progressive à l'urbanisation inscrite au schéma directeur de la région Ile-de-France d'autre part, relèvent de programmes distincts l'un de l'autre.

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 Le Bourget RER (gare non incluse) à Le Mesnil-Amelot 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 :

- *Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie*

La ligne 17 Nord permet de relier plus efficacement les grands équipements ainsi que les pôles d'emplois actuels et futurs des territoires traversés aux principaux pôles d'habitat desservis par le réseau Grand Paris Express. Le projet accompagne et encourage les dynamiques d'aménagement déjà à l'œuvre dans l'ensemble du corridor aéroportuaire.

- *Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international*

La ligne 17 Nord améliore l'accessibilité en transports en commun des aéroports du Bourget et de Paris – Charles de Gaulle, ainsi que celle de la gare « Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV » du réseau ferroviaire à grande vitesse, en offrant une liaison rapide vers le pôle d'activités du Bourget, la Plaine Saint-Denis et, au-delà, les grands bassins de vie et d'emploi du cœur d'agglomération.

- *Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois*

La ligne 17 Nord vise notamment à améliorer significativement la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne qui ne bénéficient pas aujourd'hui d'une desserte structurante (Le Bourget Aéroport, Triangle de Gonesse, Le Mesnil-Amelot) ou à renforcer la desserte existante (Le Bourget RER, Parc des Expositions, Aéroport Charles de Gaulle). Elle fait bénéficier d'un accès direct au réseau structurant du Grand Paris Express des territoires de grande couronne aujourd'hui mal desservis par les transports en commun, notamment dans les secteurs du Val de France et du Mesnil-Amelot.

- *Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue*

La ligne 17 Nord représente une alternative attractive à l'usage de la voiture particulière, aussi bien pour les voyageurs du quotidien (déplacements entre le domicile et le lieu de travail, entre le domicile et un lieu de loisirs...) que pour les voyageurs fréquentant les grands équipements desservis

(Parc des Expositions par exemple), dans un territoire aujourd'hui caractérisé par la présence d'infrastructures routières majeures.

- *Décongestionner les lignes de transports en commun traversant la zone centrale de l'agglomération*

La ligne 17 Nord offre notamment des correspondances avec le RER B ainsi qu'avec le RER D, via les projets de liaisons prévus entre Villiers-le-Bel et la gare du Parc des Expositions.

La réalisation de la ligne 17 Nord participe également à la constitution d'un véritable hub de transport au niveau de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle, allant dans le sens de la décentralisation des pôles hors de la zone centrale de l'agglomération.

- *Contribuer 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*

Le développement de l'offre de transports en commun, avec la réalisation de la ligne 17 Nord, permet de favoriser le report modal depuis la voiture particulière ainsi que les phénomènes de polarisation autour des gares, ce qui contribue à limiter l'étalement urbain, dans un secteur de la région où demeurent des terrains à vocation agricole.

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, 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

La ligne 17 Nord constitue un axe structurant du nord de la capitale grâce à la connexion entre les deux aéroports internationaux et les zones d'activités qui s'y situent et le reste des bassins de vie et d'emploi de la métropole.

L'investissement de la ligne 17 Nord représente un coût cumulé de 2,2 milliards d'euros, pour des avantages qui s'inscrivent dans une fourchette d'incertitude dont la limite basse est 3,0 milliards d'euros. Ce chiffre, calculé par convention avec des méthodes homogènes à celles utilisées pour les autres tronçons, correspond à l'application la plus prudente de l'impact socio-économique de la ligne 17 Nord, sans tenir compte des caractéristiques particulières des territoires desservis par la ligne et marqués par la présence d'équipements d'envergure nationale et internationale : deux aéroports et des halls d'exposition internationaux. En réalité, il est compris entre 3 milliards et plus de 10 milliards d'euros.

En toutes hypothèses sur la quantification de cet impact socio-économique, la ligne 17 Nord s'avère indispensable compte tenu de la dynamique déjà observée sur la zone et des nombreux projets d'implantation de zones d'activités tertiaires, de pôles d'excellence technologique ou de nouveaux équipements structurants.

Le projet présente un enjeu considérable en tant qu'axe stratégique de desserte pour les dynamiques à l'œuvre dans une zone de la métropole dont l'importance économique revêt une dimension nationale. Le projet est ainsi capital pour les anticipations des acteurs économiques et des habitants concernés, qui tablent sur sa réalisation.

Au-delà de l'horizon cible 2024, date de mise en service du premier tronçon en lien avec la candidature de Paris aux Jeux olympiques, et encore plus à partir de 2030, la ligne 17 Nord servira de catalyseur aux projets d'extension des zones d'activités du Bourget, de Roissy et du Parc des Expositions, et appuiera l'essor de la zone du Triangle de Gonesse et du pôle tertiaire du Mesnil-Amelot, en prolongement des activités développées autour de l'aéroport de Roissy.

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