

ANNEXE n° 2

Document accompagnant l'arrêté inter-préfectoral modifiant l'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 déclarant l'utilité publique du tronçon Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre du réseau complémentaire structurant 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 5ème 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 de ligne 15 Est est constitué du tronçon reliant Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) à Champigny Centre et constitue le réseau complémentaire structurant (ligne orange) du réseau de transport public du Grand Paris, tel que proposé 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, représente environ 23 kilomètres de ligne nouvelle et comprend la réalisation de onze gares (en excluant Saint-Denis Pleyel), la gare Champigny Centre étant en grande partie réalisée dans le cadre de la ligne rouge 15 sud. Elle constitue la dernière portion de la ligne 15 exploitée en rocade entre Champigny Centre et Saint-Denis Pleyel.

L'objet de la présente décision est de modifier le projet déclaré d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017 sur les trois aspects suivants :

- l'implantation du site de maintenance et de remisage du matériel roulant (SMR) et de maintenance des infrastructures (SMI), initialement prévu sur le site de La Garenne à Rosny-sous-Bois. La modification porte sur son déplacement vers le site de Montgolfier, sur la même commune. Elle porte également sur le déplacement du tunnel d'accès à ce SMR/SMI depuis la gare de Rosny Bois-Perrier et l'ouvrage annexe qui y est associé ;
- l'extension d'une emprise de chantier au niveau de l'ouvrage annexe 671, sur la commune de Bobigny, entre le faisceau ferroviaire, la RN186 et l'avenue Henri Barbusse ;
- l'extension d'une emprise de chantier au sud de la gare de Bondy sur la commune de Bondy.

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 Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) à Champigny Centre 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 entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs de l'est et le nord-est francilien qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que le reste de la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois*

La réduction des déséquilibres sociaux et territoriaux est une ambition du Grand Paris, définie par l'article 1er de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010. La réalisation du projet contribuera ainsi au désenclavement de l'est et du nord-est francilien et favorisera leur développement par une amélioration significative de la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne, en constituant un nouveau lien entre les zones d'habitats et les grands pôles d'emplois de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne ainsi que vers les pôles de formation, notamment universitaires, et les grands équipements de la région. Par les correspondances nombreuses avec le réseau existant qu'il prévoit, le projet améliorera aussi l'accès aux pôles d'attraction depuis la grande couronne et notamment la Seine-et-Marne.

Son intégration à la ligne 15 de rocade permet notamment de faciliter les déplacements entre la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne, et les grands pôles d'emplois de la métropole du Grand Paris (plus particulièrement les secteurs de la Défense / Nanterre, de Créteil et de Val de Fontenay ainsi que de la Plaine à Saint-Denis).

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

La ligne 15 Est 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, et au-delà grâce aux correspondances nombreuses et efficaces avec le réseau existant.

- *Favoriser l'utilisation des transports en commun par le biais d'un maillage systématique avec l'ensemble des lignes interceptées et en créant des connexions efficaces avec les autres modes de transports collectifs existant et en projet*

D'une longueur de 23 kilomètres en souterrain, la ligne 15 Est reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, tout en desservant 12 communes de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cette ligne renforcera le maillage des transports collectifs et la desserte fine des territoires en offrant des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (Lignes 14, 16, 17), et assurera également la liaison avec la capitale ou le reste de l'Île-de-France grâce aux correspondances des lignes de RER, métro, tramways et T Zen (4 lignes de RER, 5 lignes de métro et 3 lignes de tramway, le Tzen3 et la tangentielle nord). Les gares concernées prévoient également la possibilité d'un arrêt des Transilien.

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

La ligne 15 Est 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 ou d'études...) que pour les voyageurs fréquentant les grands équipements desservis grâce aux nombreuses correspondances offertes (aéroports, grands équipements sportifs...), 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*

Le projet constitué du tronçon reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre de la ligne orange 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 Est, les trajets seront facilités entre les territoires densément peuplés situés au nord-est et à l'est de Paris, sur lesquels s'inscrit directement le projet de tronçon reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre. La ligne 15 Est 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 (notamment les RER A et RER E, le métro 5 ou la ligne de tramway T1).

- *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 15 Est, permet de favoriser le report modal depuis la voiture particulière ainsi que les phénomènes de polarisation autour des gares.

Les modifications apportées au projet faisant l'objet du présent arrêté ne changent pas les motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet.

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, et le échéant 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.

S'agissant du site du SMR/SMI, le site de la Garenne emportait un impact sur des parcelles privées d'activité mais aussi d'habitation alors que le site de Montgolfier concerne des parcelles privées d'activité ainsi que des emprises publiques qui sont en partie des délaissés. Aucune habitation n'est située dans le périmètre du site de Montgolfier.

Les deux nouvelles emprises chantier, si elles ont un impact sur du foncier privé, permettent toutefois une réduction des nuisances subies par les territoires concernés.

3. Bilan :

Le coût de réalisation prévisionnel du projet constitué du tronçon Saint-Denis Pleyel (gare non incluse) – Champigny Centre y compris la maîtrise foncière et l'acquisition du matériel roulant, s'établit à 4 081 M€ aux conditions économiques de janvier 2012.

Le projet présente un enjeu fort en tant que partie intégrante de la rocade « Ligne 15 ». La ligne 15 Est constitue ainsi un axe structurant du nord-est et de l'est de du Grand Paris entre les nombreuses zones d'activités qui s'y situent et le reste des bassins de vie et d'emploi de la métropole. L'effet économique et social de ce projet est donc très important. Les coûts retenus dans l'évaluation socio-économique du tronçon de la ligne 15 Est sont de 3,5 milliards d'euros en valeur 2010, pour des bénéfices compris entre 6 et 7,9 milliards d'euros suivant les méthodes de calcul utilisées.

L'arrivée de la ligne 15 Est offre l'opportunité de redynamiser une grande partie de l'est et du nord-est francilien, soit en donnant un nouvel élan aux nouvelles dynamiques économiques débutées depuis une décennie, soit en tant que catalyseur pour redynamiser certains quartiers de centre-ville mal desservis, ou pour faire émerger des projets nouveaux. Le projet renforce également le maillage général du réseau de transport en commun d'Ile-de-France via les correspondances offertes avec les lignes desservant le nord et l'est du Grand Paris ainsi que la grande couronne, et contribue à l'allègement du trafic des lignes du réseau existant.

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