Vu à la section des Travaux Publics
du Conseil d'État
Le 16 DEC. 2014 Le Rapporteur

Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique en application du 3 de l'article L. 11-1-1 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 3 de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précisent que « *l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération* ».

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 - PRÉSENTATION DU PROJET :

La réalisation du tronçon reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs, qui constitue la partie sud de la ligne rouge 15, s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale 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.

Ce tronçon, représentant 33 kilomètres de ligne nouvelle et reliant 16 gares, constitue la première section du réseau de transport public du Grand Paris présentée à l'enquête publique et faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

II - MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT LE CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION :

1. Caractères de l'utilité publique :

Le projet de métro automatique reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs 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 :

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

Les secteurs concernés du sud de Paris présentent des besoins avérés de déplacements 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 autoroutier francilien est dorénavant saturé aux heures de pointe. La ligne rouge 15 sud a donc pour objectif de présenter une autre option de déplacement tant pour les trajets internes au territoire directement desservi par le nouveau métro automatique que pour ceux ayant pour origine ou pour destination la grande couronne, grâce au maillage avec les radiales ferroviaires RER et Transilien.

La réalisation de la ligne rouge 15 sud tend par conséquent à réduire le nombre de déplacements effectués en voiture particulière en Ile-de-France : environ -3 000 à l'heure de pointe du matin. Parmi les utilisateurs du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs, le taux de report modal s'élève à environ 9%.

En raison de ce report, la ligne 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.

- **Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération**

La ligne rouge 15 sud soulagera les axes radiaux congestionnés, notamment les RER, contribuant ainsi à rétablir la régularité et le confort sur les lignes du réseau de transports en commun existant.

Ainsi, il est estimé qu'avec le projet, la charge maximale sur chacune des branches « Chessy » et « Boissy » du RER A sera réduite d'environ 10% à l'heure de pointe du matin, par rapport à la situation de référence sans projet ; la charge maximale sur le tronçon central du RER A dans Paris sera réduite d'environ 5%. Les charges maximales dans Paris des trois autres lignes de RER B, C et D seront également plus faibles avec la mise en service du projet (entre -4% et -7%). En outre, l'opération aura un impact positif sur les lignes de métro radiales maillées avec le projet, ainsi que sur la ligne 6, plus particulièrement, dont le nombre de voyageurs à l'heure de pointe du matin sera réduit de 5 à 10% environ.

- **Améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne et favoriser l'égalité des territoires**

La réduction des déséquilibres sociaux et territoriaux est une ambition du Grand Paris, définie par l'article 1 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010. La ligne rouge 15 sud permet d'améliorer la desserte de secteurs denses de proche couronne ne bénéficiant pas aujourd'hui d'une offre de transports en commun structurante en rocade. 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.

- **Faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés**

Le projet de métro automatique permet d'améliorer le maillage du réseau existant puisque toutes les gares de la ligne rouge 15 sud offriront à terme une correspondance avec un mode structurant. En particulier, le projet permettra la connexion avec l'ensemble des lignes radiales qu'il croise (notamment les cinq lignes de RER A, B, C, D et E).

Ainsi, en permettant des trajets directs entre des territoires aujourd'hui mal desservis, en raccourcissant les itinéraires en évitant d'avoir à transiter par Paris et en diminuant de manière importante les temps de parcours, la ligne rouge 15 sud améliore considérablement la desserte des bassins de vie et d'emploi, avec des effets de désenclavement très marqués.

- **Améliorer l'accès aux grands équipements à dimension régionale**

Le projet permet d'améliorer l'accès à de grands équipements à dimension régionale aujourd'hui mal desservis (Institut Gustave Roussy à Villejuif, Musée d'art contemporain « MAC/VAL» à Vitry-sur-Seine, hôpital Henri Mondor à Créteil...).

- **Encourager et renforcer la dynamique de développement et d'aménagement actuellement à l'œuvre sur le territoire traversé**

Les territoires traversés connaissent une forte dynamique d'aménagement qui s'est traduite, sur les dernières décennies, par un renforcement de la densité du bâti, de la population et de l'offre d'emploi. Le projet renforce cette dynamique puisque la desserte est un des paramètres centraux de localisation des entreprises et des populations. Ainsi, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris va permettre de favoriser les créations d'emplois (+ 26% d'emplois sur l'ensemble des 28 communes du périmètre large d'ici à 2035) et attirer davantage d'habitants (+ 12% à 22% sur ces 28 communes d'ici à 2035).

- **Contribuer à répondre aux enjeux environnementaux**

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, le projet permet la préservation de 500 hectares naturels ou agricoles de l'urbanisation nouvelle d'ici à 2035.

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 à très forte urbanisation. Les réponses et engagements formulés par le maître d'ouvrage à la suite des réserves 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 de ce 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 prévisionnel de l'opération, y compris celui de la réalisation des travaux suivant des méthodes constructives visant à maîtriser les risques géotechniques, de la maîtrise foncière et de l'acquisition du matériel roulant, a été estimé à 5,395 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2010.

Le projet présente un intérêt socio-économique avéré puisque, selon les hypothèses de référence retenues, les coûts bruts d'investissement sont de 5,7 milliards d'euros en valeur 2010 pour des bénéfices compris entre 9 et 20 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.

III – Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête publique :

Dans son rapport en date du 3 février 2014, la commission d'enquête a donné un avis favorable assorti de 2 réserves et de 12 recommandations.

Conformément aux engagements pris par la délibération du directoire de la Société du Grand Paris du 8 juillet 2014, le maître d'ouvrage accède aux réserves et aux recommandations formulées.

A la suite de l'enquête publique, le projet doit être déclaré d'utilité publique par un décret en Conseil d'Etat, conformément à l'article 4 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative à la Société du Grand Paris, afin qu'il soit procédé à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, des plans d'occupation des sols et des plans d'aménagements des zones, aux expropriations, au retrait des emprises expropriées des immeubles soumis à la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis (article L. 11-5-1 du code de l'expropriation), aux prises de possession en urgence des biens expropriés (article R. 15-2 du code de l'expropriation), et que les travaux puissent alors être entrepris.