Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique 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 constitué du tronçon reliant Olympiades (gare non incluse) à Aéroport d'Orly (jusqu'au site de maintenance et de remisage de Morangis) constitue la ligne bleue du réseau de transport public du Grand Paris (prolongement de la ligne 14 au Sud qui vient compléter les infrastructures de la ligne 14 existante et de la ligne 14 Nord), 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 14,4 kilomètres de ligne nouvelle et comprenant la réalisation de sept gares (en excluant la gare d'Olympiades, et en incluant celle de Villejuif IGR réalisée dans le cadre de la ligne 15 Sud) constitue la troisième 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 Olympiades (gare non incluse) à Aéroport d'Orly (jusqu'au site de maintenance et de remisage de Morangis) 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 et faire bénéficier d'une amélioration du réseau de transport les territoires plus éloignés*

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 réalisation du projet permet de compléter et de renforcer la desserte en transports en commun des territoires traversés. L'offre de transport public le long de la ligne est hétérogène : certains secteurs connaissent une forte utilisation des transports en commun (maximum dans les secteurs de Paris XIIIe et Paris XIVe), alors que la voiture est dominante au sud, en particulier en Essonne. 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 décret du 24 décembre 2014.

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

Le projet s'inscrit en lien direct avec les projets d'aménagement, de régénération urbaine et de développement économique engagés dans les secteurs desservis. Il contribue à la mutation et à l'essor de pôles dont certains sont actuellement éloignés des dynamiques à l'œuvre dans le cœur d'agglomération et accompagne, de la même manière.
Le projet accompagne la mutation de la zone d'activité Senia dans le cadre de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine-Amont, la création de la ZAC du triangle des Meuniers et de la Cité de la Gastronomie au niveau du M.I.N. Porte de Thiais.
La mise en œuvre du projet permet également de faciliter l'accès aux installations et aux équipements de l'Institut Gustave Roussy pour les franciliens, mais aussi depuis le territoire national et l'étranger, grâce notamment à la proximité de l'aéroport et de la future gare TGV dans le secteur d'Orly.
L'amélioration de l'accessibilité des territoires traversés constituera un levier de premier plan pour favoriser l'attractivité, le dynamisme économique et la création d'emplois.

- *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 du sud 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).

Le réseau de transport en commun est quant à lui très chargé sur les troncs communs des radiales RER B, C et D. Il s'ensuit une qualité de service dégradée et une fragilisation de ces lignes au regard des contraintes d'exploitation. La saturation provient de la stagnation des mouvements radiaux associée à la croissance des mouvements transversaux, qui sont contraints de faire un détour par Paris par manque d'infrastructures adaptées. Le projet permet donc la création d'une nouvelle liaison radiale, ce qui permet de raccourcir des temps de parcours des usagers et de soulager les autres lignes radiales, tout en ayant également un effet bénéfique sur le report modal.

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 particulier, plus de 60% des passagers aériens utilisent aujourd'hui un mode de transport individuel (voiture particulière, taxi) pour se rendre à l'aéroport d'Orly. Les transports en commun représentent moins de 40% des rabattements : seulement la moitié de ces déplacements sont effectués en utilisant la liaison combinée RER B + Orlyval. Le prolongement de la ligne 14, en créant une nouvelle liaison structurante directe, sans rupture de charge, entre le centre de Paris et l'aéroport, est de nature à renforcer l'attractivité des transports en commun ferroviaires pour les utilisateurs de l'aéroport. L'offre de service du métro automatique, proposant une fiabilité optimale et une fréquence élevée, apparaît particulièrement adaptée aux besoins et aux horaires des passagers aériens.

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.

- *Contribuer à l'allègement des lignes de transport en commun en créant une liaison directe avec le cœur de Paris*

Le projet va permettre d'améliorer significativement la desserte en transports en commun de l'aéroport d'Orly, actuellement assurée à 37% par les bus et le RER (desserte non directe par les lignes du RER B et C) en créant une liaison ferroviaire directe, rapide et performante avec le cœur de Paris, qui n'existe pas aujourd'hui.

Le projet va contribuer à la réalisation d'un véritable « hub » de transport au niveau de l'aéroport d'Orly en créant des connexions avec le réseau ferroviaire, les liaisons en site propre – tramway ou bus à haut niveau de service - et éventuellement la future gare TGV dans l'hypothèse où celle-ci est réalisée à Aéroport d'Orly, et non pas à Pont de Rungis.

- *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, il est estimé que le projet permet, à son horizon de mise en service, la préservation de près de 152 hectares naturels ou agricoles de l'urbanisation nouvelle.

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 prévisionnel du projet constitué du tronçon Olympiades (gare non incluse) – Aéroport d'Orly (jusqu'au site de maintenance et de remisage de Morangis) y compris la maîtrise foncière et l'acquisition du matériel roulant, s'établit à 2,810 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 Sud 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 2,5 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2010, pour des bénéfices compris entre 8 et 10 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.

391580

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
- 5 JUIL. 2016

Le Rapporteur,