

17 DEC. 2015

**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 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 des tronçons reliant Noisy-Champs (gare non incluse) à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel constitue une partie des lignes rouge (infrastructures des lignes 16 et 17 Sud) et bleue (infrastructures de la ligne 14 Nord) 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 29 kilomètres de lignes nouvelles et comprenant la réalisation de neuf gares, constitue la deuxième 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 CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION :

1. Caractères de l'utilité publique :

Le projet de métro automatique reliant Noisy-Champs (gare non incluse) à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) à Saint-Denis Pleyel 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 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, en particulier entre Noisy-Champs et Le Bourget. 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 le 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 (notamment sur les territoires desservis par la ligne 16) et accompagne, de la même manière, la poursuite du développement de la Plaine Saint-Denis, avec la création de la nouvelle gare structurante « Saint-Denis Pleyel », qui doit accueillir à terme les lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. 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 banlieue à banlieue*

Les territoires desservis du nord et de l'est 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. Le projet 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 des tronçons reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel tend par conséquent à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture particulière dans les territoires concernés : -6 250 kilomètres à l'heure de pointe du matin à l'horizon de mise en service, par rapport à une situation « fil de l'eau » dans laquelle le projet ne serait pas réalisé. La sollicitation du réseau routier est en conséquence moins importante : environ 19% du linéaire de voirie du secteur concerné voit sa charge diminuer d'au moins 5% à l'heure de pointe du matin.

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.

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

Le projet constitué des tronçons reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel possède un impact positif sur la fréquentation et le niveau de charge de certaines des lignes structurantes du réseau de transport en commun qu'il intercepte, notamment les lignes de RER B et E. Il est estimé qu'avec le projet, ces deux lignes verront leur fréquentation totale allégée d'environ 5% par rapport au fil de l'eau, grâce aux itinéraires nouveaux permis par la réalisation de la ligne 16 et le prolongement de la ligne 14.

Le projet a également des effets localisés, plus modérés, sur le niveau de charge maximale du RER A et du RER D. Il permet d'amplifier les bénéfices liés à la réalisation de la ligne 15 Sud, avec laquelle ces deux lignes de RER sont maillées.

L'allègement des axes radiaux congestionnés constitue un facteur qui contribue à rétablir la régularité et le confort sur les lignes du réseau de transports en commun existant.

- *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 : en particulier, il permettra la connexion avec les RER A, B, D et E, ainsi qu'avec le Transilien P, qui constituent des radiales desservant la grande couronne (Seine-et-Marne et Val-d'Oise).

Ainsi, grâce aux correspondances, les tronçons reliant Noisy-Champs à Saint-Denis-Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel bénéficient également à des territoires qui s'étendent bien au-delà de ceux directement desservis par les gares du projet. Ces territoires de grande couronne verront la desserte de leurs bassins de vie et d'emploi améliorée de manière significative, grâce à des trajets évitant d'avoir à transiter par Paris et à des temps de parcours réduits de manière importante.

- *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 160 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 des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, y compris les coûts associés à la réalisation des travaux suivant des méthodes constructives visant à maîtriser les risques géotechniques, à la maîtrise foncière et à l'acquisition du matériel roulant, s'établit à 3,860 milliards d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2012. Ce montant correspond à 3,528 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2010.

Le projet présente un intérêt socio-économique avéré puisque, selon les hypothèses de référence retenues, le cumul actualisé des coûts d'investissement et de fonctionnement sur la période du bilan socio-économique s'établit à 4,7 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2010, pour des bénéfices compris entre 5,1 et 15 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.