

EXPOSE DES MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT LE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

(ARTICLE L. 122-1 DU CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE)

Avertissement

L'objet de la décision est de modifier le projet déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-426 du 28 mars 2017, en ce qu'il porte sur :

- l'inclusion de la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas couverte par la déclaration d'utilité publique initiale en raison des incertitudes qui pesaient sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) ;
- les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section « Est », entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien, résultant de l'avancée des études techniques ;
- la mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du programme du Grand Paris Express et en son sein du projet de la ligne 18.

La présente annexe constitue une actualisation de l'annexe n° 2 au décret du 28 mars 2017 susvisé, qui est modifiée sur les points suivants :

- au I, retrait de la gare CEA Saint-Aubin de la liste des gares exclues ;
- au 3 du II, actualisation des coûts et des avantages du projet, dans son périmètre incluant la gare CEA Saint-Aubin.

Le présent document est celui prévu au 5^e alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui dispose 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 - Présentation du projet

Le projet constitué du tronçon reliant Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers constitue la ligne verte 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 35 kilomètres de ligne nouvelle et comprenant la réalisation de neuf gares (en excluant la gare Aéroport d'Orly) constitue la cinquième section du réseau de transport public du Grand Paris 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 Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers 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 :

- *Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles-de-Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international.*

La ligne 18 permet notamment de connecter directement les centres de recherche de réputation mondiale présents sur le plateau de Saclay à l'aéroport d'Orly et au réseau TGV.

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

Cet objectif particulièrement important sur la ligne 18 concerne notamment l'accompagnement des grands projets de Paris-Saclay (laboratoires de recherche publics et privés, Plan Campus, quartier de l'Ecole polytechnique).

La ligne 18 participe à mettre en relation ces entités entre elles et avec les autres pôles universitaires et de recherche.

Il s'agit également pour la ligne 18 de renforcer l'attractivité de zones à fort potentiel de développement : Antony, Massy, Versailles. ;

- *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 18 vise notamment à améliorer significativement la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne, dont certaines ne bénéficient pas aujourd'hui d'une desserte structurante (quartier de Massy-Opéra à Massy, zones d'activité d'Antony, est de Saint-Quentin-en-Yvelines...).

La ligne 18 vise également à réduire le temps de transport et à en améliorer la qualité pour les salariés des entreprises du plateau de Saclay, captifs d'emplois très spécialisés.

La ligne 18 accompagne également l'évolution des terrains militaires du plateau de Satory.

- *Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être rapide, pratique, régulière et confortable.*

Cet objectif est particulièrement présent sur les territoires traversés par la ligne 18, où la majorité des déplacements actuels s'effectuent en voiture, souvent par manque d'une offre de transport collectif attractive, fiable et rapide. L'alternative recherchée concerne tant les déplacements au sein du territoire desservi (entre zones d'activités et quartiers d'habitation, entre centres d'enseignement et de recherche...) qu'en lien avec les autres pôles métropolitains et vers Paris.

- *Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau.*

La ligne 18 offre notamment des correspondances avec les lignes radiales historiques à Massy – Palaiseau (RER B et C) et à Versailles Chantiers (Transilien, RER C).

La ligne 18 participera également à la constitution d'un véritable hub de transport au niveau de l'aéroport d'Orly, allant dans le sens de la décentralisation des pôles hors de la zone centrale de l'agglomération. La correspondance, à la gare Aéroport d'Orly, avec la ligne 14 prolongée offrira notamment une alternative au RER B et au RER C pour les déplacements vers Paris.

- *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, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.*

L'enjeu environnemental est déterminant sur le plateau de Saclay, où la réalisation de la ligne 18 accompagne le développement du plateau dans le respect du maintien de 2469 ha de terres agricoles et forestières protégées.

2. Inconvénients du projet

L'étude d'impact comprise dans les dossiers soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (initiale et modificative) 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 l'insertion du viaduc sur le plateau de Saclay et 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, 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 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 18 du Grand Paris Express a vocation à desservir des territoires structurants au niveau national sur le plan scientifique, économique et universitaire : la ville de Versailles et la zone économique en développement de Satory, le bassin de vie et les centres d'activité et de formation situées dans l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, le campus universitaire et le pôle de développement du plateau de Saclay, ainsi que les pôles économiques de Massy, d'Antony et d'Orly. La ligne permettra de connecter ces territoires en développement avec l'aéroport d'Orly à l'est, la gare TGV de Massy-Palaiseau au centre et la gare de Versailles Chantiers à l'ouest, première gare en nombre de passagers hebdomadaires hors Paris (70 000).

L'investissement de la ligne 18 représente un coût direct de 4,2 Md€ en valeur 2010 pour des bénéficiaires qui ont été évalués à 10,4 Md€, sans parler des bénéficiaires encore plus élevés associés à la réussite de l'ensemble des politiques publiques à l'œuvre sur cette partie de la région.

En toutes hypothèses sur la quantification de cet impact socio-économique, la ligne 18 s'avère indispensable compte tenu de la dynamique déjà observée sur la zone et des nombreux projets d'implantation de laboratoires, d'universités et d'entreprises dont elle est souvent une condition.

Le projet présente un enjeu considérable en tant qu'axe stratégique de desserte et comme catalyseur des dynamiques à l'œuvre dans une zone de la métropole dont l'importance économique est capitale. Il apparaît indispensable de réaliser ce tronçon au plus vite.

Le schéma d'ensemble prévoit ultérieurement l'extension de cette ligne au-delà de Versailles vers Nanterre. L'extension prolongera la desserte du territoire stratégique de l'ouest parisien par le réseau de transport public du Grand Paris et améliorera les connexions entre les grands pôles de la métropole, notamment La Défense et le plateau de Saclay. Les dynamiques croisées entre zones universitaires, scientifiques et d'affaires en seront amplifiées.

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

* * *

4 0 1 5 2 9

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

16 DEC. 2020

Le Rapporteur,

