

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 14 : OLYMPIADES < > AÉROPORT D'ORLY (LIGNE BLEUE)

LIGNE 14 SUD

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE
A

Objet de l'enquête, informations juridiques
et administratives

Sommaire



A1. Objet de l'enquête publique **5**

1.	Introduction	7
1.1	Fondements de l'enquête publique.....	7
1.2	Distinction entre programme et projet.....	8
1.3	Présentation des principaux acteurs	9

A2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative **11**

Préambule : concertation préalable à l'enquête publique		13
1.	Organisation et déroulement de l'enquête	13
1.1	La nécessité d'une enquête publique	13
1.2	Le contenu du dossier d'enquête publique.....	14
1.3	L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique	14
1.4	La publicité de l'enquête publique	15
1.5	Le déroulement de l'enquête publique	15
1.6	Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.....	15
1.7	La déclaration de projet.....	15
1.8	La déclaration d'utilité publique	15
2.	Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique ou complémentaires	17
2.1	Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique.	17
2.2	Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires	18
2.3	Après la mise en service du projet	20

A3. Textes encadrant l'enquête publique **21**

1.	Concertation préalable à l'enquête publique.....	23
2.	Enquête publique et déclaration d'utilité publique	23
3.	Evaluation environnementale (Etude d'impact)	23
4.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	23
5.	Evaluation socio-économique.....	23

A1. Objet de l'enquête publique

1. Introduction

1.1 Fondements de l'enquête publique

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011. Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France. Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares. Il est composé du **réseau de transport public du Grand Paris** comprenant des liaisons en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (« ligne rouge » et « ligne verte ») complétées par une liaison radiale (« ligne bleue »), et du **réseau complémentaire structurant** (« ligne orange »). Le réseau complet est désigné sous l'appellation de **réseau Grand Paris Express**.

Conformément à l'article 4 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

Le présent dossier concerne ainsi l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre **les gares Olympiades (gare non incluse) et Aéroport d'Orly**, constituant le tronçon sud de la ligne bleue du réseau de transport public du Grand Paris. **Il prolonge vers le sud l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro** dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades) tandis que son prolongement vers le nord est actuellement en cours jusqu'à Mairie de Saint-Ouen sous maîtrise d'ouvrage conjointe du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de la RATP, et se poursuivra jusqu'à Saint-Denis-Pleyel sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

La ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel (ligne 14) assure la liaison entre Paris, le pôle de Saint-Denis Pleyel au nord et la plate-forme d'Orly au sud. Elle est en correspondance avec les lignes rouge du réseau du Grand Paris à Saint-Denis Pleyel (lignes 16 et 17) et Villejuif (ligne 15), et verte à Orly (ligne 18).

Le projet est conçu en cohérence avec :

- l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare – Olympiades),
- le prolongement entre Saint-Lazare et Saint-Denis-Pleyel,
- le projet d'adaptation des stations comprises entre Olympiades et Saint-Lazare.

Le présent projet représente un linéaire de 14,4 km (en incluant les voies de raccordement au site de maintenance et de remisage de Morangis) et comprenant 7 gares (Maison Blanche – Paris XIII, Kremlin-Bicêtre Hôpital, Villejuif Institut Gustave Roussy, Chevilly « trois communes », M.I.N. Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly. Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce B du présent dossier.

La gare Villejuif Institut Gustave Roussy, déclarée d'utilité publique par le décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014, déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique reliant les gares de Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris (dite « ligne rouge - 15 Sud »), n'est pas incluse dans le présent

projet soumis à enquête publique. Elle est présentée dans le présent dossier à titre d'information uniquement.

L'enquête publique a pour objet « d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. » (art. L.123-1 du code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région d'Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Le présent dossier est le support d'une enquête ayant pour objet :

- **la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains traversés par le tracé, le site de maintenance et de remisage, les gares et les autres ouvrages du projet ;**
- **en conséquence de ce projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme suivants lorsque nécessaire : plan local d'urbanisme (PLU) des communes traversées, et zones d'aménagement concerté (ZAC) traversées.**

1.2 Distinction entre programme et projet

Selon l'article L.122-1 du code de l'environnement, « *un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle* ».

La réalisation du réseau Grand Paris Express constitue un programme échelonné dans le temps. Ce programme comprend plusieurs tronçons dont les périmètres correspondent à des segments du futur réseau cohérents en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

On appelle donc :

- **Programme**, le réseau de métro du Grand Paris Express dans sa globalité correspondant aux lignes rouge, bleue et verte du réseau de transport public du Grand Paris et au réseau complémentaire structurant constitué de la ligne orange. Le programme est décrit dans la pièce C du présent dossier. La pièce C présente notamment les orientations précises annoncées le 6 mars 2013 par le Gouvernement concernant le « Nouveau Grand Paris », en organisant les liaisons proposées au schéma d'ensemble sous la forme :
 - de lignes nouvelles du réseau de métro : ligne 15 (reprenant des parties de la ligne rouge et de la ligne orange), ligne 16 (reprenant une partie de la ligne rouge), ligne 17 (reprenant une partie de la ligne rouge), ligne 18 (ligne verte) ;
 - d'extensions de lignes existantes : prolongement de la ligne 11 (reprenant une partie de la ligne orange), réalisé sous maîtrise d'ouvrage conjointe RATP/STIF, prolongements de la ligne 14 (ligne bleue)
- **Projet**, le prolongement de la ligne de métro automatique entre la station existante Olympiades et la gare d'Aéroport d'Orly (prolongement au sud de la ligne 14 existante), relevant de la maîtrise d'ouvrage de la SGP, ainsi que les adaptations et renouvellement des ouvrages, équipements et biens existants, notamment ceux constitutifs de l'infrastructure, qui sont la conséquence directe et nécessaire de ce prolongement, relevant de la maîtrise d'ouvrage de la RATP. C'est ce projet qui fait **l'objet du présent dossier d'enquête publique. Il est décrit dans la pièce D du présent dossier.**

Le prolongement de la ligne 14 entre Olympiades et Aéroport d'Orly sera réalisé dans la continuité de trois projets en cours :

- sur le prolongement au Nord de la ligne 14 du métro entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen pour désaturer la ligne 13, ce projet étant sous la maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP et cofinancé par la SGP ;
- sur l'adaptation des stations existantes de la ligne 14, sous maîtrise d'ouvrage de la RATP et cofinancé par la SGP ;
- enfin, sur la poursuite du prolongement au Nord de la ligne 14 du métro entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel pour assurer une correspondance avec les lignes 16 et 17 (ligne rouge) du réseau du Grand Paris Express. Ce prolongement fait partie du réseau de transport public du Grand Paris comme le prolongement au sud entre Olympiades et Aéroport d'Orly.

1.3 Présentation des principaux acteurs



Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet. De par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage du projet objet de la présente enquête publique.

Cet établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial a été créé par l'article 7 de ladite loi. La Société du Grand Paris a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

Ainsi, **la Société du Grand Paris est maître d'ouvrage** des lignes suivantes :

- la ligne rouge Le Bourget – Villejuif – La Défense – Saint-Denis Pleyel – Roissy – Le Mesnil-Amelot, composée d'une partie de la ligne 15, ainsi que des lignes 16 et 17 ;
- la ligne verte Orly – Versailles – Nanterre, correspondant à la ligne 18 ;
- la ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel, comprenant les prolongements au sud et au nord de la ligne 14 (respectivement entre Olympiades et Orly, et entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel), dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP. Il est prévu que la maîtrise d'ouvrage de la gare Aéroport d'Orly soit confiée à Aéroports de Paris ;
- la ligne orange Saint Denis Pleyel – Champigny Centre, réseau complémentaire structurant intégré à la liaison de rocade de la ligne 15, correspondant à la ligne 15 est.

Les infrastructures correspondant aux lignes rouge, verte et bleue du réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris.

Le 11 février 2015, le Conseil du STIF a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est », qui correspond au tronçon du réseau complémentaire structurant intégré à la liaison de rocade de la ligne 15.

La Société du Grand Paris se réserve la possibilité de transférer tout ou partie de missions pour l'exercice de la maîtrise d'ouvrage.



La RATP (Régie autonome des transports parisiens) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France.

En application de l'article L. 1241-4 du Code des transports, la RATP et le STIF exercent conjointement, dans la limite des compétences reconnues à l'établissement public Réseau ferré de France et à l'établissement public Société du Grand Paris, la maîtrise d'ouvrage des opérations, décidées à partir du 1er janvier 2010, ayant pour objet les aménagements, les extensions ou les prolongements directs, dépendants ou accessoires des lignes, ouvrages ou installations

constitutifs de l'infrastructure gérée par la Régie, en application de l'article L. 2142-3 existant à la même date. C'est en application de ces dispositions que la RATP et le STIF exercent conjointement la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen.

De plus, selon l'article L. 2142-3 du Code des transports, la RATP est gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métropolitain affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France, dans la limite des compétences reconnues à Réseau ferré de France. A ce titre, elle est responsable de l'aménagement, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure, garantissant à tout moment le maintien des conditions de sécurité, d'interopérabilité et de continuité du service public, ainsi que de la gestion des systèmes de contrôle, de régulation et de sécurité des lignes et des réseaux ferroviaires en Ile-de-France. Elle est chargée de la gestion du trafic et des circulations sur ces lignes et ces réseaux lorsque les exigences de sécurité et d'interopérabilité du système ferroviaire ou la continuité du service public l'imposent. En application de l'article 20 de la loi n°2010-597 susmentionnée, la RATP sera également gestionnaire de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris.

La RATP est également propriétaire, d'une part, des biens constitutifs de l'infrastructure, composant le réseau métropolitain actuel et ses extensions, dont la ligne 14 existante et son prolongement au nord de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, et d'autre part, des autres ouvrages et équipements actuellement affectés à l'exploitation de ces lignes. Elle est notamment propriétaire de l'arrière-gare existante et de l'atelier de Tolbiac Nationale 2, ainsi que des systèmes déployés sur la ligne existante.

Enfin, la RATP est exploitante jusqu'en 2039 de l'intégralité de la ligne de métro 14, ainsi que des autres lignes actuelles du métropolitain.

Il résulte de ces précisions, que la RATP est exploitante, gestionnaire et propriétaire des ouvrages, équipement, et biens existants, notamment ceux constitutifs de l'infrastructure, dont une partie sera modifiée par le prolongement. Font notamment l'objet de la présente enquête les modifications relevant de la maîtrise d'ouvrage de la RATP, qui sont la conséquence directe et nécessaire du prolongement au sud de ligne 14 actuelle. Est dans cette mesure notamment concerné l'atelier de Tolbiac Nationale 2 (TN2) dont la RATP est le maître d'ouvrage des adaptations et renouvellement de ces biens et ouvrages qui sont la conséquence directe et nécessaire de ce prolongement.



L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le **Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)**.

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics de voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transport et fixation de leurs tarifs ;
- définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
- Le STIF est maître d'ouvrage conjoint, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à la disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales ;
- le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;
- des travaux partenariaux sont menés entre la Société du Grand Paris et le STIF sur tous les sujets nécessitant une validation, ou préparant une décision future, de la part de l'autorité organisatrice : en particulier, le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne ;
- conformément à l'article 4 de la loi n°2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, le STIF est associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique préalables à déclaration publique, dont les documents constitutifs lui sont soumis pour approbation préalable ;
- conformément à l'article 15 de la loi n°2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, le STIF est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui lui sont soumis pour approbation préalable jusqu'à la décision de la Société du Grand Paris d'engager les travaux.

A2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

Préambule : concertation préalable à l'enquête publique

La concertation avec le public est, avec le débat public, une modalité de mise en œuvre du principe du **droit de participation du public à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement**. Ce principe est inscrit dans la charte de l'environnement et dans les directives communautaires. Il est mis en œuvre par le code de l'environnement ainsi que par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi relative au Grand Paris exclut l'application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Seules les procédures prévues par le code de l'environnement s'appliquent.

Conformément à l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, le réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public qui a eu lieu de début octobre 2010 à fin janvier 2011 (se référer également au chapitre C2 de la pièce C du présent dossier).

Eu égard à la tenue de ce débat public, seul l'article L. 121-13-1 du code de l'environnement est applicable, qui prévoit que le maître d'ouvrage « *informe la commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet* », et précise que « *la commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre* ».

Depuis la fin du débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, la Société du Grand Paris a procédé à une concertation continue sur le réseau de transport public du Grand Paris, dont elle a la maîtrise d'ouvrage, et plus particulièrement sur le projet objet du présent dossier.

Les principales modalités de la concertation ont été les suivantes :

- mise en place, depuis mars 2011, de comités de pilotages avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages ;
- participation régulière de la Société du Grand Paris à des salons professionnels depuis 2011 ;
- réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques depuis octobre 2011 ;
- création, en janvier 2012, d'un onglet « Concertation » sur le site Internet de la Société du Grand Paris, permettant aux internautes d'exprimer un avis ou de poser une question, et diffusion d'une newsletter ;
- organisation, à partir de 2012, de « conférences de tronçons » annuelles sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, réunissant l'ensemble des élus et des partenaires institutionnels d'un tronçon : ces conférences permettent à chaque acteur de disposer d'une information qui dépasse celle, localisée, traitée dans les comités de pilotage ;
- mise en ligne dès début juin 2014 d'un espace dédié à la concertation relative au projet du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly (présentation du tronçon et des gares, annonces des réunions publiques, restitution des échanges...) : les internautes ont eu la possibilité de poster des avis ou des questions et d'obtenir des réponses, de feuilleter et télécharger des documents ;
- mise en place, en amont des réunions publiques, de panneaux d'exposition dans les mairies concernées par le tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly, et diffusion d'un dépliant d'information sur l'ensemble du projet ;
- organisation de huit réunions publiques animées par la Société du Grand Paris, sous le contrôle d'un garant nommé par la commission nationale du débat public, en juin, juillet et septembre 2014 : lors de ces réunions, le tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly a été présenté et une large place a été donnée aux questions / réponses avec le public.

Ces modalités de concertation ont été approuvées par la commission nationale du débat public par une décision du 2 avril 2014.

La Société du Grand Paris a demandé à la commission nationale du débat public de **nommer un garant**, chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public : M. Pierre-Gérard Merlette a été nommé le 2 avril 2014 pour assumer cette charge. Il a été présent à toutes les réunions publiques et a contrôlé l'ensemble des réponses apportées par la Société du Grand Paris dans le cadre de la procédure de concertation.

A la fin de la concertation préalable, la Société du Grand Paris a rédigé un **bilan de la concertation**, en mentionnant les observations recueillies et les enseignements tirés de la concertation. De son côté, le garant de la concertation a rédigé, en toute indépendance, un **rapport** lui permettant de rendre compte de son rôle pendant la concertation et de la manière dont cette dernière s'est déroulée. Le bilan de la concertation rédigé par la Société du Grand Paris et le rapport du garant sont tous deux annexés **au présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** (voir pièce J).

Par ailleurs, la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, prévoit que soit organisée, en amont de la procédure d'enquête publique, une consultation des services concernés. Cette phase de **consultation inter-administrative** s'est déroulée du 16 décembre 2014 au 27 janvier 2015 sur le tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly. Elle a donné lieu à l'émission de 38 avis de la part des services, organismes et établissements consultés, qui ont fait l'objet d'une **synthèse jointe au présent dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique** (voir pièce J).

1. Organisation et déroulement de l'enquête

1.1 La nécessité d'une enquête publique

L'enquête publique est requise et effectuée :

- au titre de l'article 4 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et de l'article 7 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, s'agissant d'une opération inscrite dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- au titre des articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-46 du code de l'environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;
- au titre de l'article L.1 et de l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin ;
- au titre de l'article L.122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles, L.123-14, L.123-14-2, L.123-19 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

1.2 Le contenu du dossier d'enquête publique

Le contenu du présent dossier d'enquête publique est déterminé au titre de l'article R.112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, des articles L.123-12 et R.123-8 du code de l'environnement et de l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. A ce titre, il comporte les pièces suivantes :

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Présentation du programme
- Pièce D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce E : Plan général des travaux
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Evaluation environnementale (étude d'impact)
- Pièce H : Evaluation socio-économique
- Pièce I : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce J : Annexes (dont bilan du débat public et bilan de la concertation préalable)

Les projets de réseau de transport public du Grand Paris constituent des infrastructures au sens réglementaire du terme. Conformément à l'article 4 de la loi relative au Grand Paris et aux dispositions du code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-2 et R.122-5, le réseau de transport public du Grand Paris doit faire l'objet d'études d'impact qui devront figurer dans les documents mis à la disposition du public lors des enquêtes publiques. Conformément aux dispositions de l'article L.122-1 de ce même code s'appliquant aux projets qui « *concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages* » et dont « *la réalisation est échelonnée dans le temps* », la pièce G du présent dossier comprend une étude des impacts du projet faisant l'objet de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, accompagnée d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, en l'espèce le réseau Grand Paris Express.

La pièce G contient également un résumé non technique qui synthétise l'essentiel des conclusions de l'étude d'impact relative au projet présenté à l'enquête publique.

Le présent projet d'infrastructure de transport s'inscrit dans un programme dont le coût estimatif est supérieur à 83 084 714,39 euros. Il s'inscrit donc dans le cadre des dispositions des articles R.1511-1 à R.1511-10 du code des transports. Ces dispositions soumettent également le programme à des obligations en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructure, notamment la réalisation d'un bilan économique et social prévisionnel, inclus dans le dossier d'enquête publique (pièce H du présent dossier). En outre, l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 indique expressément que le dossier d'enquête publique doit comporter une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article L. 1511-2 du code des transports. En application du décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, le dossier d'évaluation socio-économique du projet fait l'objet d'une contre-expertise indépendante et d'un avis du Commissaire général à l'investissement, qui seront versés au présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (voir pièce J).

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet font l'objet de dossiers de mise en compatibilité joints au dossier d'enquête publique (pièce I). En effet, conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme pour les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), à l'article L.123-19 du code de l'urbanisme pour les Plans d'Occupation des Sols (POS), la déclaration d'utilité publique ne peut être prononcée que si le projet est compatible avec ces documents d'urbanisme. Lorsqu'il y a incompatibilité entre un de ces documents existants et le projet, une procédure de mise en compatibilité est alors mise en place.

En préalable à l'ouverture de l'enquête publique, et pour application des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement et de l'article 6 du décret n° 2010-1133 pris en application de la loi relative au Grand Paris, le ministre de tutelle transmet le dossier d'enquête publique élaboré pour le projet à la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). La formation d'autorité environnementale du CGEDD donne son avis dans un délai de trois mois suivant la réception du dossier. Cet avis figure en pièce J du présent dossier d'enquête.

1.3 L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010, pris pour l'application de certaines dispositions de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, avant l'ouverture de l'enquête publique, le président du tribunal administratif de Paris est saisi par le préfet de région en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête, en charge de la conduite de l'enquête publique.

Après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, le préfet de la région d'Ile-de-France, qui a pour rôle d'ouvrir et d'organiser l'enquête et d'en centraliser les résultats, précise, par arrêté préfectoral, les conditions dans lesquelles l'enquête publique est effectuée. Cet arrêté précise les informations suivantes :

- 1°** : L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ;
- 2°** : La ou les décisions pouvant être adoptée(s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- 3°** : Le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- 4°** : Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;
- 5°** : Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- 6°** : Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- 7°** : La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- 8°** : L'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact (ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête), et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- 9°** : L'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le lieu où il peut être consulté ;
- 10°** : L'identité de la ou des personne(s) responsable(s) du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
- 11°** : Le cas échéant, l'adresse du site Internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

1.4 La publicité de l'enquête publique

Au moins quinze jours avant le début de l'enquête, un avis d'enquête portant les indications de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est publié dans la presse régionale ou locale ainsi que, dans le cas présent, dans la presse nationale ; cet avis doit être rappelé, s'agissant de la presse régionale ou locale, dans les huit premiers jours de l'enquête. Il doit également être affiché au moins dans les mairies concernées par le projet, sous la responsabilité du maire, ainsi que sur les lieux situés à proximité des travaux projetés, sous la responsabilité du maître d'ouvrage, au moins quinze jours avant le début de l'enquête et tout au long de sa durée. L'avis d'enquête est également publié sur le site Internet de la préfecture de la région Ile-de-France, en tant qu'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

1.5 Le déroulement de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur, ou le président de la commission d'enquête, doit conduire l'enquête de manière à ce que le public prenne une connaissance complète du projet et puisse présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Le dossier est communicable aux associations de protection de l'environnement agréées et à toute personne en faisant la demande, dès la publication de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit la maîtrise d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique. Il peut recevoir tous documents et visiter les lieux concernés ; il peut également entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants, ainsi que les autorités administratives intéressées. Il peut aussi demander la désignation d'un expert.

Il peut organiser, sous sa présidence, une ou plusieurs réunions d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage. Il doit en informer le préfet de la région Ile-de-France et la Société du Grand Paris en leur indiquant les modalités qu'il propose à cette occasion. Un compte rendu doit être réalisé à la suite de la ou des réunions publiques.

La maîtrise d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public, pour compléter le dossier.

Pendant la durée de l'enquête, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier.

Les observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête ; elles y sont tenues à la disposition du public. En outre, les observations du public sont reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures de permanence qui auront été fixés et annoncés dans l'avis de l'ouverture d'enquête.

A l'expiration de la durée de l'enquête, les registres d'enquête sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui. Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. La Société du Grand Paris, responsable du projet, dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

1.6 Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête établit un rapport. Ce document relate notamment le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Le rapport doit analyser les propositions et contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que les réponses éventuelles de la Société du Grand Paris.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rédige également, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet qui fait l'objet de la procédure d'obtention de la déclaration d'utilité publique.

Le dossier soumis à enquête publique, les registres et pièces annexées, le rapport et les conclusions motivées doivent être transmis par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête au préfet de la région d'Ile-de-France dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Simultanément, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet une copie du rapport et des conclusions au président du tribunal administratif de Paris. Dès qu'il reçoit le rapport et les conclusions, le préfet de la région d'Ile-de-France doit en adresser une copie à la Société du Grand Paris. Ces documents sont également adressés à la mairie de chaque commune où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'aux préfectures, pour y être tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont publiés sur le site Internet de la préfecture de la région Ile-de-France, autorité compétente pour organiser l'enquête, et sont tenus à la disposition du public pendant un an.

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s'adressant au préfet dans les conditions prévues au titre 1^{er} de la loi du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public.

1.7 La déclaration de projet

Comme le dispose l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, « *si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.* »

Ainsi, la DUP intervenant au bénéfice de la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat, vaudra déclaration de projet.

1.8 La déclaration d'utilité publique

A l'issue de l'enquête publique, s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre, sera publié au Journal officiel. Il portera sur la déclaration d'utilité publique du tronçon concerné du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme. A ce titre, il sera contresigné par le ministre chargé de l'urbanisme.

Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection des exploitations agricoles et de l'environnement, en application des articles L.122-2 et L.122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Il comportera également les mesures à la charge de la Société du Grand Paris, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet qui n'ont pu être ni réduits ni évités, ainsi que les modalités du suivi des effets du projet et du suivi de la réalisation de ces mesures, conformément à l'article R.122-14 du code de l'environnement.

Si le décret de déclaration d'utilité publique est contesté, il pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Conseil d'Etat.

A compter de la date de publication du décret, le projet constituera un projet d'intérêt général au sens des articles L.121-2 et L.121-9 du code de l'urbanisme, conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

2. Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique ou complémentaires

A la suite ou en parallèle de la déclaration d'utilité publique, la Société du Grand Paris doit engager plusieurs procédures qui permettent à terme d'entrer dans la phase opérationnelle de réalisation du projet. Ces procédures sont exposées dans le présent chapitre.

2.1 Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique

2.1.1 Les études d'avant-projet et de projet

La maîtrise d'ouvrage pilotera les études de conception (phases « avant-projet » et « projet ») nécessaires à la définition précise des ouvrages, hors ouvrages et biens existants impactés par le projet et notamment l'atelier TN2 relevant de la maîtrise d'ouvrage de la RATP, et cela en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, faire l'objet de modifications dès lors que celles-ci ne sont pas substantielles.

Si des modifications majeures résulteraient des études d'avant-projet et de projet, une nouvelle enquête publique portant sur tout le projet (en cas de bouleversement de l'économie générale du projet) ou une enquête ne portant que sur les modifications en cause s'avérerait nécessaire.

2.1.2 Les enquêtes parcellaires

En parallèle ou à la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il est nécessaire de définir précisément les parcelles à acquérir pour la réalisation des travaux, ainsi que les ayants-droit à indemniser. C'est dans ce but que l'enquête parcellaire est menée. Elle vise à déterminer précisément les parcelles à acquérir ainsi que leurs propriétaires, titulaires de droits réels et autres intéressés.

La Société du Grand Paris doit acquérir environ 500 parcelles pour réaliser le tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly. Environ 90% de ces acquisitions concernent les tréfonds destinés à la réalisation du réseau souterrain.

Les emprises des terrains nécessaires à la réalisation du tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly, qui seront déterminées avec précision lors des études de conception à venir, feront l'objet de plusieurs enquêtes parcellaires successives, réalisées postérieurement à la présente enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour chaque enquête parcellaire, un dossier d'enquête parcellaire est constitué. Il sert de support à l'enquête parcellaire, conduite en application des articles R. 131-3 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté de cessibilité (permettant de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire) est pris par le préfet du département concerné.

2.1.3 Les acquisitions foncières

Le transfert de propriété peut avoir lieu soit par voie de cession amiable, soit par voie d'ordonnance prononcée par le juge d'expropriation. Dans le second cas, le juge d'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé.

Réseau de transport public du Grand Paris / Tronçon Olympiades - Aéroport d'Orly

Le transfert de propriété et la fixation des indemnités se fonderont sur l'arrêté de cessibilité, qui aura précisé les emprises du projet et déterminé les propriétaires des parcelles (ces derniers ayant reçu notification de l'engagement de la procédure).

Conformément à l'article L.223-1 du code de l'expropriation, l'ordonnance de transfert de propriété ne peut être attaquée que par la voie du recours en cassation et seulement pour incompetence, excès de pouvoir ou vice de forme.

Le projet présente la particularité d'être un projet ferroviaire souterrain. Par conséquent, il faut distinguer deux cas :

- *Les sections souterraines en tunnel :*
Dans ce cas de figure, la réalisation du tunnel se faisant en profondeur, aucune modification foncière en surface au-dessus du tunnel n'est nécessaire. En revanche, la Société du Grand Paris doit acquérir une partie du tréfonds, c'est-à-dire le volume de sous-sol concerné par le passage de la ligne de métro.
- *Les sections en tranchée couverte, les gares, sites de maintenance, ouvrages et équipements annexes :*
Dans ce cas-là, les nécessités liées au projet peuvent entraîner une acquisition par la Société du Grand Paris de parcelles privées ou publiques en surface (et éventuellement d'un transfert de gestion pour le domaine public) ainsi que d'immeubles devant faire l'objet d'une démolition.

Conformément à l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique pourra prévoir que les emprises expropriées soient retirées de la propriété initiale lorsqu'elles font partie d'une copropriété. Cette disposition permet de simplifier la gestion courante des biens une fois acquis par la Société du Grand Paris.

Lorsque le projet nécessite l'acquisition d'emprises relevant de voies départementales ou communales, l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique dispense d'enquête publique le déclassement du domaine public routier, en application des dispositions des articles L.131-4 et L. 141-3 du code de la voirie routière.

La RATP pourra être bénéficiaire d'éventuelles acquisitions foncières pour la réalisation des adaptations et renouvellement des ouvrages et biens existants, lorsqu'ils sont la conséquence directe et nécessaire des travaux de prolongement de la ligne 14 au sud.

- Procédure d'expropriation d'urgence

Etant donné le grand nombre de parcelles concernées s'agissant du linéaire à creuser par les tunneliers (machines servant à creuser les tunnels), il est indispensable que l'ensemble des parcelles soient libérées au moment des travaux.

Sous réserve de l'appréciation de l'autorité compétente pour prendre la déclaration d'utilité publique, la nature et l'ampleur des travaux projetés et les délais en résultant pour la réalisation des expropriations éventuellement nécessaires justifient la mise en œuvre de la procédure d'urgence, laquelle permet de raccourcir les délais de procédure pour la fixation des indemnités d'expropriation et de prendre possession d'un bien après avoir payé des indemnités provisionnelles fixées par le juge.

La Société du Grand Paris se réserve donc la possibilité de demander à l'autorité compétente pour prendre la déclaration d'utilité publique de déclarer urgente, en application des articles L.232-1 et R. 232-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la prise de possession des terrains (qu'il s'agisse de parcelles de surface ou de volumes en sous-sol) nécessaires à la réalisation du projet.

- **Procédure d'expropriation d'extrême urgence**

Conformément à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris peut appliquer la procédure prévue aux articles L.522-1 à L.522-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de la prise de possession immédiate de terrain bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

2.1.4 *Le relogement des occupants expropriés*

Dans certains cas, la réalisation des infrastructures émergentes du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly, comme par exemple les gares, nécessitera d'acquérir des parcelles de surface, occupées notamment par des pavillons, des copropriétés ou des immeubles locatifs.

Dans ce cadre et en vertu de dispositions prévues aux articles L. 314-1 et suivants du code de l'urbanisme, les occupants (propriétaires ou non propriétaires) qui seraient expropriés pour la réalisation du projet bénéficient d'un droit au relogement.

Lorsque le projet de réalisation du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly est directement à l'origine de l'acquisition des logements nécessaires, une enquête sociale sera réalisée au préalable, en liaison avec les services communaux pour disposer d'informations concernant la composition du foyer et la situation professionnelle des expropriés. Cette enquête permettra de mieux cerner les besoins en termes de relogement et de mobiliser le parc social des collectivités locales concernées.

A chaque occupant de bonne foi, il sera fait deux propositions de relogement portant sur des locaux n'excédant pas les normes HLM et correspondant aux besoins personnels ou familiaux et, le cas échéant, professionnels de l'exproprié. L'offre de relogement sera notifiée six mois à l'avance. L'occupant devra faire connaître son acceptation ou son refus dans un délai de deux mois, faute de quoi il sera réputé avoir accepté l'offre.

Par ailleurs, l'occupant du logement exproprié bénéficiera des indemnités de déménagement ou de réinstallation dans le cas où il devrait réaliser des travaux d'habitabilité dans le local de remplacement. Ces indemnités sont fixées sur avis de la direction nationale des interventions domaniales.

En tout état de cause, la maîtrise d'ouvrage prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'ensemble des obligations juridiques liées au relogement des expropriés, de façon à ce que chaque situation soit traitée dans un calendrier compatible avec la réalisation du projet.

2.1.5 *Cas particulier : superposition avec d'autres périmètres de projets d'utilité publique*

Dans certains cas, le périmètre du projet présenté par la maîtrise d'ouvrage se superpose à celui d'autres opérations (projets d'aménagement ou projets de transport, en particulier) ayant déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ou bien se situant en phase préalable à déclaration d'utilité publique.

En règle générale, au stade de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique, les périmètres de déclaration d'utilité publique couvrent l'intégralité de l'opération envisagée, afin de permettre à l'administration et au public d'avoir une vision d'ensemble du projet déclaré d'utilité publique : c'est de cette manière qu'a été élaboré le plan général des travaux qui figure en pièce E du présent dossier et dont la zone d'intervention potentielle identifie les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une influence, que ce soit de manière provisoire ou définitive, en surface ou en souterrain. La superposition de périmètres déclarés d'utilité publique apparaît donc inévitable dès lors que le projet traverse des terrains destinés à accueillir des opérations d'utilité

publique ou bien qu'il prévoit des correspondances avec d'autres projets de transport d'utilité publique.

De manière générale, sur l'ensemble du projet, les cas de superposition de la zone d'intervention potentielle avec les périmètres actuels ou futurs d'autres opérations d'utilité publique ont été identifiés par la Société du Grand Paris, qui a vérifié que les opérations étaient compatibles et que la superposition n'engendrait ainsi pas de conflit d'utilité publique. Dans le cadre des étapes à venir sur le tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly et notamment des enquêtes parcellaires, la Société du Grand Paris et les maîtres d'ouvrage concernés définiront, le cas échéant, les modalités opérationnelles de réalisation de leurs projets respectifs, sur la base des parcelles et des volumes fonciers nécessaires à la construction des différents ouvrages.

2.2 **Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires**

2.2.1 *Au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)*

Certaines installations du projet telles que les sites de maintenance et certaines installations de chantier (criblage de déblais, plates-formes de traitement, etc.) pourront être soumises à une procédure de déclaration, d'enregistrement ou de demande d'autorisation d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement. Selon la gravité des dangers ou des inconvénients que peut engendrer leur exploitation, ces installations sont soumises :

- Au régime d'autorisation : l'autorisation est accordée par le préfet de département après enquête publique spécifique réalisée dans les conditions prévues par le code de l'environnement et avis du Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST). Des prescriptions nécessaires à la protection de l'environnement accompagnent l'arrêté préfectoral d'autorisation.
- Au régime d'enregistrement : c'est une procédure d'autorisation simplifiée. Elle est effectuée par le préfet après consultation du public et du CODERST.
- Au régime de déclaration : le dossier de déclaration est déposé en préfecture. Le préfet donne un récépissé de la déclaration et communique au déclarant une copie des prescriptions générales applicables à l'installation.

2.2.2 *Au titre de la loi sur l'eau*

L'implantation d'ouvrages souterrains (tunnel, gares, ouvrages annexes...) est susceptible d'impacter les nappes souterraines présentes. La loi sur l'eau vise à assurer la préservation de la qualité des milieux aquatiques, des fonctionnalités hydrogéologique et hydrauliques et à prévenir tout aléa lié la gestion des eaux (rejets, eaux pluviales, expansion des crues).

Selon le niveau d'incidences, il peut s'agir d'une procédure simplifiée de déclaration ou plus longue d'autorisation pour les projets susceptibles d'entraîner des incidences plus importantes.

Au cas où il s'agirait d'une procédure d'autorisation (articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 et suivants du code de l'environnement), elle serait menée ultérieurement sur la base d'études de conception détaillée ; une enquête publique aurait alors lieu. Cette enquête aboutit à l'obtention d'un arrêté d'autorisation permettant d'effectuer des travaux susceptibles de porter atteinte à la ressource aquatique et aux milieux inféodés. Cet arrêté comporte des prescriptions environnementales visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet sur ces enjeux.

2.2.3 Permis de construire

Conformément à l'article L.421-1 du code de l'urbanisme, la réalisation de certains équipements liés au projet, notamment le site de maintenance et de remisage, le centre de dépannage rapide et les gares, est assujettie à la délivrance d'un permis de construire, instruit dans les conditions fixées par le code de l'urbanisme.

En particulier, l'architecte des bâtiments de France et/ou l'inspecteur des sites sont amenés à émettre un avis sur les demandes de permis de construire relatives au projet, dès lors que les espaces concernés sont situés en espace protégé (notamment secteur sauvegardé, site inscrit ou classé en application des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement, périmètre de protection des immeubles classés ou inscrits au titre des monuments historiques et ZPPAUP/AVAP).

2.2.4 Défrichement

Les études de conception détaillées du projet permettront, en complément de l'étude d'impact, de déterminer précisément si des autorisations de défrichement sont nécessaires. La procédure sera menée conformément aux articles L.341-1 à L.341-10, L.342-1 et R.341-1 à R.341-9 du code forestier.

2.2.5 Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces faunistiques ou floristiques protégées

L'implantation d'ouvrages en émergence, comme les gares, ou certains ouvrages annexes est susceptible de présenter de manière ponctuelle des impacts sur des milieux naturels ou des espaces verts comportant des espèces faunistiques ou floristiques protégées au titre du code de l'environnement. En déclinaison des dispositions internationales et communautaires, le code de l'environnement prévoit un système de protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages, dont les listes sont fixées par arrêté ministériel. Il s'agit d'empêcher qu'un projet ou une activité ne perturbe l'état de conservation des espèces concernées.

Dans les cas où le projet ne pourrait éviter toute incidence sur des espèces sensibles, il est nécessaire pour engager les travaux de disposer d'une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées. Au vu de l'ampleur du projet et des enjeux des territoires traversés, une demande de dérogation sera nécessaire pour chacune des lignes du réseau du Grand Paris Express.

La procédure de demande de dérogation comprend l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) qui porte sur la prise en compte de la biodiversité dans le projet, et sur la pertinence des mesures proposées pour préserver les espèces protégées présentes.

Le contenu de la demande est précisé par arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur les espèces de faune et de flore sauvage protégées.

2.2.6 Autorisation d'occupation temporaire du domaine public

Les travaux engendreront des occupations temporaires du domaine public pour l'organisation des chantiers.

Tous les travaux et occupations temporaires du domaine public sont soumis à autorisation de la collectivité publique et peuvent faire l'objet de plusieurs procédures :

- arrêté de permission de voirie ;
- autorisation de voirie ;
- autorisation ou convention d'occupation du domaine public.

2.2.7 Dossier de bruit et de chantier

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier.

Il comprendra tous les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Le maître d'ouvrage informera le public de ces éléments par tous les moyens appropriés.

Au vu de ces éléments, le préfet pourra, s'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

La question du bruit et les mesures de prévention et de réduction envisagées sont exposées dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier).

2.2.8 Procédures liées à la sécurité

Conformément au décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les dossiers de sécurité doivent être élaborés et soumis au préfet de la région d'Ile-de-France pour obtenir son avis ou son approbation :

- Le dossier de définition de sécurité (DDS) : il présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet, fait la liste des accidents et des dangers pouvant l'affecter, et identifie les principaux enjeux en matière de sécurité. Le DDS porte sur l'ensemble du réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Il a été élaboré à l'issue des études préliminaires menées en 2012 ; après avis du STIF et du gestionnaire d'infrastructures RATP, il a été transmis au préfet de la région Ile-de-France, qui a émis un avis favorable le 2 août 2013.
- Le dossier préliminaire de sécurité (DPS) : il doit démontrer que les dispositions techniques du projet prennent en compte les risques d'accident et les dangers et permettent d'atteindre les objectifs de sécurité tout au long de la durée de vie du système. Un DPS sera établi pour chaque tronçon fonctionnel du projet, en cohérence avec l'organisation des travaux et l'ouverture progressive du réseau à l'exploitation. Les DPS seront élaborés sur la base des études d'avant-projet. L'approbation du DPS par le préfet de la région Ile-de-France est un prérequis au démarrage des travaux du tronçon considéré.
- Le dossier de sécurité (DS) : il permet d'aboutir à une autorisation d'exploitation, dès son approbation par le préfet de la région d'Ile-de-France. Comme pour le DPS, chaque tronçon fonctionnel du projet fera l'objet d'un DS spécifique.

2.2.9 L'archéologie préventive

Conformément à la législation en vigueur (articles L. 521-1 et suivants et R. 522-1 et suivants du code du patrimoine), le préfet de la région d'Ile-de-France sera saisi afin qu'il se prononce, par l'intermédiaire de la direction régionale des affaires culturelles, sur la nécessité, ou non, de réaliser un diagnostic archéologique pouvant donner lieu à la prescription de fouilles.

Les premiers éléments d'investigation figurent dans l'étude d'impact (pièce G du présent dossier).

2.3 Après la mise en service du projet

Un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après la mise en service et est rendu public, conformément à l'article L. 1511-6 du code des transports.

La circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures étend au domaine de l'environnement l'obligation d'un bilan a posteriori, tel qu'il est prescrit dans les domaines économiques et sociaux par l'article L. 1511-6 du code des transports, pour les grands projets d'infrastructures.

A3. Textes encadrant l'enquête publique

Ce chapitre présente les textes encadrant la procédure de l'enquête publique dans le but d'en informer le public.

1. Concertation préalable à l'enquête publique

Le code de l'environnement, notamment la partie législative, les articles L.120-1 à L.120-2 et L.121-1 à L.121-16, relatifs à la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

2. Enquête publique et déclaration d'utilité publique

- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :
 - partie législative, les articles L.1, L.110-1 et L.110-2, L.121-1 à L.121-5 relatifs à l'enquête publique et à la déclaration d'utilité publique ;
 - partie législative, l'article L.122-1 relatif à la déclaration de projet ;
 - partie réglementaire, R. 112-4, relatif au dossier d'enquête publique ;
 - partie réglementaire, les articles R. 122-1, R. 122-2 et R.R. 241-1, relatifs aux dispositions communes applicables à la déclaration d'utilité publique.
- Le code de l'environnement, notamment :
 - partie législative, les articles L.123-1 à 123-2, concernant le champ d'application et l'objet des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - partie législative, les articles L.123-3 à L.123-19, concernant la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - partie réglementaire, les articles R.123-1 à R.123-27, concernant le champ d'application, l'objet, la procédure et le déroulement des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - partie réglementaire, l'article R.126-4, relatif à la déclaration de projet.
- La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et l'un de ses décrets d'application :
 - le réseau de transport public du Grand Paris est prévu par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : à ce titre, son article 4 précise la composition du dossier d'enquête publique et les modalités de déroulement de l'enquête publique ;
 - l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit certaines particularités concernant l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique.

3. Evaluation environnementale (Etude d'impact)

Le code de l'environnement, notamment :

- partie législative, les articles L.122-1 à L.122-3-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;

- partie réglementaire, les articles R.122-1 à R.122-15, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements.

4. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet soumis à l'enquête publique ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou plans d'occupation des sols (POS) sont donc mentionnés.

Le code de l'urbanisme, notamment :

- partie législative, les articles L.123-14, L.123-14-2 ;
- partie réglementaire, l'article R.123-23-1 ;

5. Evaluation socio-économique

- Le code des transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-5 et R. 1511-1 à R. 1511-10 relatifs à l'élaboration des projets ;
- Le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr