

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

## **LIGNE 18**

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

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE  
**A**

Objet de l'enquête, informations juridiques  
et administratives



# Sommaire

---

<b>A 1</b>	<b>Objet de l'enquête publique</b>	<b>5</b>
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
<b>A 2</b>	<b>Insertion de l'enquête dans la procédure administrative</b>	<b>11</b>
1.	Préambule : concertation préalable à l'enquête publique .....	13
2.	Organisation et déroulement de l'enquête .....	14
2.1	La nécessité d'une enquête publique .....	14
2.2	Le contenu du dossier d'enquête publique .....	14
2.3	L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique .....	14
2.4	La publicité de l'enquête publique .....	15
2.5	Le déroulement de l'enquête publique .....	15
2.6	Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête .....	15
2.7	La déclaration de projet .....	16
2.8	La déclaration d'utilité publique .....	16
3.	Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique ou complémentaires .....	17
3.1	Les procédures en lien direct avec la procédure de déclaration d'utilité publique .....	17
3.2	Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires .....	19
3.3	Après la mise en service du projet .....	20
3.4	Les procédures en lien avec la gare CEA Saint-Aubin .....	21
<b>A 3</b>	<b>Textes encadrant l'enquête publique</b>	<b>22</b>
1.	Concertation préalable à l'enquête publique .....	24
2.	Enquête publique et déclaration d'utilité publique .....	24
3.	Evaluation environnementale (Etude d'impact) .....	24
4.	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	24
5.	Evaluation socio-économique .....	24



A 1

## 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 le décret n° 2011-1011 du 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 l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, constituant une partie de la ligne verte (ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris. La ligne verte (ligne 18) inclut également un tronçon de Versailles Chantiers à Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

- De l'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, la ligne 18 dans son intégralité parcourt environ 35,5 km et comprend 10 gares, dont 3 sont en correspondance avec le réseau ferré existant ou en projet (Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau, Versailles Chantiers). Elle dessert directement les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines et traverse 14 communes.
- La gare Aéroport d'Orly, présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon d'Olympiades à Aéroport d'Orly (prolongement de la ligne 14 au 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.
- La gare CEA Saint-Aubin n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique en raison des incertitudes subsistant à l'heure actuelle 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). Cette gare fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures, conformément aux dispositions légales. Pour permettre la réalisation ultérieure de la gare CEA Saint-Aubin, le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers prévoit des mesures conservatoires, présentées dans le présent dossier.

Le projet soumis à l'enquête publique comprend ainsi 8 gares.

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour la ligne verte (ligne 18). Un site complémentaire de remisage permettra d'équilibrer l'exploitation de la ligne dans sa configuration d'Aéroport d'Orly à Nanterre La Folie.

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, et l'alimentation en électricité.

Le projet est compatible avec un prolongement ultérieur de la ligne entre les gares Versailles Chantiers et Nanterre La Folie, tronçon dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce B du présent dossier.

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) ou plan d'occupation des sols des communes traversées, et plan d'aménagement des 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 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 et réalisé sous maîtrise d'ouvrage conjointe RATP / STIF), prolongements de la ligne 14 (ligne bleue).
- Projet, la liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, excluant les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin. Ce tronçon correspond à une partie de la ligne verte (ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris. C'est le projet qui fait l'objet du présent dossier d'enquête publique. Il est présenté dans la pièce D du dossier.



### 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. En vertu de 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 faisant l'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.

La Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des lignes suivantes du réseau de transport public du Grand Paris :

- 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 de la ligne 14 au sud (entre Olympiades et Aéroport d'Orly, dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP) et au nord (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel).

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 et, conformément à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, une convention de maîtrise d'ouvrage a été conclue en date du 28 avril 2015 entre le STIF et la Société du Grand Paris.

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



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 de 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 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, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, 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, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, 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.



La RATP (Régie autonome des transports parisiens) est un établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat exploitant une partie des réseaux de transports publics d'Ile-de-France. En particulier, la RATP est exploitante jusqu'en 2039 de l'intégralité de la ligne 14 du métro, ainsi que des autres lignes actuelles du métropolitain. La RATP assurera ainsi l'exploitation de la ligne 14 prolongée au nord à Saint-Denis Pleyel et au sud à l'aéroport d'Orly dans le cadre du Grand Paris Express<sup>1</sup>.

En application de l'article L.1241-4 du code des transports, la RATP exerce, conjointement avec le STIF, la maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 compris entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. En outre, par convention du 24 février 2015, la Société du Grand Paris a temporairement transféré à la RATP la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux relatifs au prolongement de la ligne 14 entre Olympiades et l'aéroport d'Orly<sup>2</sup>.

Enfin, conformément à 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 SNCF Réseau ; à 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 ». En application de l'article 20 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, la RATP sera également gestionnaire de l'infrastructure composant le réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par les dispositions précitées de l'article L.2142-3 du code des transports.

<sup>1</sup> Les exploitants des lignes de métro nouvelles créées dans le cadre du Grand Paris Express (c'est-à-dire les lignes 15, 16, 17 et 18, qui ne constituent pas des prolongements de lignes existantes) seront quant à eux choisis au terme d'une mise en concurrence organisée par le STIF. Le STIF sera chargé de coordonner l'ensemble des exploitants du réseau, sachant qu'il ne peut y avoir qu'un seul exploitant par ligne.

<sup>2</sup> Il est prévu que la maîtrise d'ouvrage de la gare « Aéroport d'Orly » soit quant à elle confiée à Aéroports de Paris.

## A 2

# Insertion de l'enquête dans la procédure administrative



## 1. 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 les articles L.103-2 à L.103-6 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 des articles L.103-2 à L.103-6 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 début 2011, de comités de pilotages avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages (le positionnement du tracé, des gares et des puits résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'Etat et opérateurs de transport) ;
- organisation, à partir de 2012, de « conférences de tronçons » 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 ;
- participation de la Société du Grand Paris à deux réunions publiques en février 2012 et en juin 2014 pour présenter le projet et la nature des travaux sur le plateau de Saclay aux habitants ;
- réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques depuis 2011 (plus de 350 réunions sur la ligne verte (ligne 18) ;
- participation régulière de la Société du Grand Paris à des salons professionnels depuis 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 ;
- mise en ligne dès le mois de mai 2015 d'un espace dédié à la concertation renforcée relative au projet de ligne 18 (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 de télécharger des documents ;
- mise en place, à partir de mai 2015, de panneaux d'exposition dans les mairies concernées par le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, et diffusion d'un dépliant d'information sur l'ensemble du projet ;

- organisation de sept réunions publiques animées par la Société du Grand Paris, sous le contrôle d'une garante nommée par la commission nationale du débat public, du 12 mai au 12 juin 2015, qui ont rassemblé un peu plus de 2 100 participants : lors de ces réunions, le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers a été présenté et une large place a été donnée aux questions / réponses avec le public.

La concertation renforcée organisée pour le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers de la ligne verte (ligne 18) s'est déroulée en lien avec les communes suivantes : Antony, Buc, Bures-sur-Yvette, Châteaufort, Elancourt, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, Guyancourt, Igny, Jouy-en-Josas, Les Ulis, Magny-les-Hameaux, Massy, Montigny-le-Bretonneux, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Saclay, Saint-Aubin, Toussus-le-Noble, Trappes, Vauhallan, Verrières-le-Buisson, Versailles, Villiers-le-Bâcle, Voisins-le-Bretonneux, Wissous.

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 : Mme Isabelle Jarry a été nommée le 4 février 2015 pour assumer cette charge. Elle a été présente 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.

À 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, la garante 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 (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 3 juillet 2015 au 8 octobre 2015 sur le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers. Elle a donné lieu à l'émission de XX 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).

## 2. Organisation et déroulement de l'enquête

### 2.1 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.153-52 à L.153-58 et L.174-4 du code de l'urbanisme, s'agissant d'une opération nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

### 2.2 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)

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 du 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 hors taxes. Il s'inscrit donc dans le cadre des articles R.1511-1 à R.1511-10 du code des transports. Les dispositions de ces articles 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, annexé au 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 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.153-52 à L.153-58 du code de l'urbanisme, 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 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris, le ministre chargé des transports (directeur général des infrastructures, des transports et de la mer) 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 (Ae). La formation d'autorité environnementale du CGEDD donne son avis dans un délai de trois mois suivant la réception du dossier. Cet avis est versé au présent dossier d'enquête préalable à déclaration d'utilité publique (voir pièce J).

De plus, en application de l'article L.104-1 à L.104-3 et des articles R.104-8 R.104-9 du code de l'urbanisme, certains dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme doivent être soumis à évaluation environnementale. En vertu des articles R.104-21 à R.104-25 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale devant être saisie sur ces évaluations environnementales préalablement à l'enquête publique est le préfet de département. Ce dernier formule un avis dans les trois mois suivant la date de sa saisine. A défaut de s'être prononcé dans ce délai, le préfet de département est réputé n'avoir aucune observation à formuler.

### 2.3 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 de 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.

## 2.4 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 d'Ile-de-France, en tant qu'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

## 2.5 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 le maître 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 d'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.

Le maître 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.

## 2.6 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 préfetures, 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 d'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<sup>er</sup> de la loi du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public.

## 2.7 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 déclaration d'utilité publique intervenant au bénéfice de la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat, vaudra déclaration de projet.

## 2.8 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 de l'environnement, du patrimoine culturel ou des exploitations agricoles, 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.102-1 et L.132-1 du code de l'urbanisme, conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.



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

À 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.

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

##### 3.1.1 Les études d'avant-projet et de projet

En tant que maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris poursuivra sous sa propre responsabilité les études de conception (phases « avant-projet » et « projet ») nécessaires à la définition précise des ouvrages 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.

##### 3.1.2 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 maîtriser environ 800 parcelles pour réaliser le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers. Environ 70 % de ces parcelles concernent les tréfonds destinés à la réalisation des ouvrages souterrains du projet, 20% de parcelles seraient affectées par le viaduc, les 10% restant correspondant aux emprises de surface pour les gares.

Les emprises des terrains nécessaires à la réalisation du tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, 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.

À 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.

Une enquête parcellaire peut également être conduite, en application du décret n° 2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds, en vue d'un arrêté préfectoral établissant cette servitude. Cette enquête parcellaire est organisée conformément aux dispositions des articles R 131-1 à R 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le dossier d'enquête comprend, outre les documents mentionnés à l'article R 131-3 de ce code, tout plan permettant de déterminer l'emplacement et le volume des tréfonds susceptibles d'être grevés ainsi qu'une notice explicative exposant les motifs rendant nécessaire l'établissement de la servitude. La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de 15 m au-dessous du point le plus bas du terrain naturel, sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée.

##### 3.1.3 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.

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 à la fois des sections en souterrain et en aérien. 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 maîtriser une partie du tréfonds, c'est-à-dire le volume de sous-sol concerné par le passage de la ligne de métro.

- Les sections aériennes, en tranchée ouverte et en tranchée couverte, ainsi que l'ensemble des émergences (les gares, le site de maintenance, les 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). Il pourrait s'agir éventuellement de parcelles bâties ou à destination agricole.

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.

- 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), des linéaires de viaduc, ou des linéaires de transition entre le souterrain et le viaduc, 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 d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par ces articles.

### 3.1.4 L'institution de la servitude en tréfonds

La servitude en tréfonds confère à la Société du Grand Paris le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien de l'infrastructure souterraine de transport. Elle oblige les propriétaires concernés à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

Elle est établie par arrêté du préfet du département où sont situés les tréfonds à grever. Le préfet notifie alors son arrêté à la Société du Grand Paris, bénéficiaire de la servitude, qui doit elle-même procéder à la notification individuelle à chaque propriétaire concerné par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

La procédure d'indemnisation du propriétaire grevé de cette servitude n'est pas automatique. Il dispose d'un délai de six mois à compter de la notification pour demander à la Société du Grand Paris de lui verser une indemnité compensatrice du préjudice direct et certain en résultant. À défaut d'accord amiable dans un délai de quatre mois à compter de la réception de cette demande, le juge de l'expropriation peut être saisi par la partie la plus diligente : il est alors fait application des dispositions des articles R. 311-9, R. 311-10 à R. 323-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en vue de la fixation judiciaire de l'indemnité.

Si le propriétaire concerné estime que son bien n'est plus utilisable dans les conditions normales, il peut demander, dans les 10 ans suivant l'établissement de la servitude, l'acquisition de tout ou partie de sa propriété ou de ses droits par la Société du Grand Paris. En cas de refus ou de désaccord sur le prix de l'acquisition, il demande au juge de l'expropriation, si celui-ci admet le bien-fondé de la demande, de fixer le prix d'acquisition. La décision du juge emporte alors transfert de propriété dans les conditions de droit commun en ce qui concerne le bien ou la partie du bien acquis par la Société du Grand Paris.

Pour devenir opposable aux autorisations d'urbanisme, le tracé de la servitude doit être annexé aux plans d'occupation des sols ou aux plans locaux d'urbanisme des communes traversées.

### 3.1.5 Le relogement des occupants expropriés

Dans certains cas, la réalisation des infrastructures émergentes du tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers nécessitera d'acquérir des parcelles de surface, pouvant notamment être occupées par des pavillons, des copropriétés, des immeubles locatifs ou des établissements assurant des activités économiques.

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 bénéficieront d'un droit au relogement.

Lorsque le projet de réalisation du tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers 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 Société du Grand Paris 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.

### 3.1.6 Le cas particulier des parcelles agricoles

L'article L.122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique précise que lorsqu'une opération déclarée d'utilité publique est susceptible de compromettre la structure d'une exploitation agricole, le maître de l'ouvrage, dans l'acte déclarant l'utilité publique, participe financièrement à la réparation des dommages dans les conditions prévues aux articles L. 123-24 à L. 123-26 et L. 352-1 du code rural et de la pêche maritime.

### 3.1.7 Cas particulier : superposition avec d'autres périmètres de projets d'utilité publique

Dans certains cas, le périmètre du projet présenté par la Société du Grand Paris 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 d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers 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.

## 3.2 Les principales procédures d'autorisation ou de déclaration complémentaires

### 3.2.1 Au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Certaines installations du projet telles que le site 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.

### 3.2.2 Au titre de la police de l'eau

L'implantation d'ouvrages souterrains ou aériens est susceptible d'avoir un impact sur les milieux aquatiques : nappes souterraines, zones inondables, zones humides, etc. La loi sur l'eau vise à assurer la préservation de la qualité des milieux aquatiques ainsi que 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 bien d'une procédure 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.

### 3.2.3 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 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).

### 3.2.4 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.

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

L'implantation d'ouvrages en émergence, comme les viaducs, 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 (CNPN), 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 l'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 sauvages protégées.

### 3.2.6 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.

### 3.2.7 Dossier de bruit 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.

### 3.2.8 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 d'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 d'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.

### 3.2.9 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 est saisi afin qu'il se prononce, sur proposition 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.

## 3.3 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.

### 3.4 Les procédures en lien avec la gare CEA Saint-Aubin

#### Un contexte d'insertion particulier

La ligne verte (ligne 18) contourne le CEA (Commissariat à l'Energie Atomique et aux Energies Alternatives) par l'est et par le nord, avec une insertion aérienne en viaduc. La ligne prévoit l'implantation de la gare aérienne CEA Saint-Aubin à Saclay, au niveau du rond-point du Christ de Saclay.

La gare CEA Saint-Aubin et une partie du viaduc sont implantés dans la zone de danger de l'installation nucléaire de base Osiris.

La zone de danger a fait l'objet d'un porté à connaissance (PAC) annexé au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saclay. La zone de danger immédiat constitue une servitude d'utilité publique annexée au PLU de Saclay qui ne peut être levée dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. Ce PAC interdit les Etablissements Recevant du Public (ERP) de catégorie 5, tout en admettant qu'il convient « d'encourager la mise en œuvre d'infrastructures de transit et de desserte ».

Le CEA prévoit de faire évoluer l'activité de l'installation nucléaire de base Osiris de façon à réduire puis supprimer son périmètre de sécurité. Cependant, d'autres installations implantées au sein du CEA (notamment CIS Bio International dont le périmètre de danger est actuellement inclus dans celui d'Osiris) sont susceptibles de définir une nouvelle zone de danger dont le périmètre n'est pas connu aujourd'hui. La zone de danger et ses incidences sur le Plan Local d'Urbanisme de Saclay vont donc être amenées à évoluer.

#### Les incidences sur le dossier d'enquête publique

La gare CEA Saint-Aubin constitue un ERP de catégorie 5. Sa réalisation n'est pas possible dans le contexte réglementaire actuel. Cette gare fera l'objet d'une enquête publique ultérieure qui interviendra suite à la mise en compatibilité du PLU de Saclay destinée à permettre à terme la délivrance d'un permis de construire pour cette gare.

Le porter à connaissance de la zone de danger, annexé au PLU, rend néanmoins possible le développement des transports en commun et de la desserte, y compris la réalisation du viaduc de la ligne verte (ligne 18).

A 3

## 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 de l'utilité publique ;
  - partie législative, l'article L.122-1 relatif à la déclaration de projet ;
  - partie réglementaire, l'article R.112-4 relatif au dossier d'enquête publique ;
  - partie réglementaire, les articles R.122-1, R.122-2 et 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 et L.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 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.153-52 à L.153-58 et L.174-4 ; l'article L.104-1 à L.104-3 s'agissant des évaluations environnementales ;
- partie réglementaire, l'article R.153-14 ; les articles R.104-8 et R.104-9 et suivants s'agissant des évaluations environnementales.

## 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](http://www.societedugrandparis.fr)