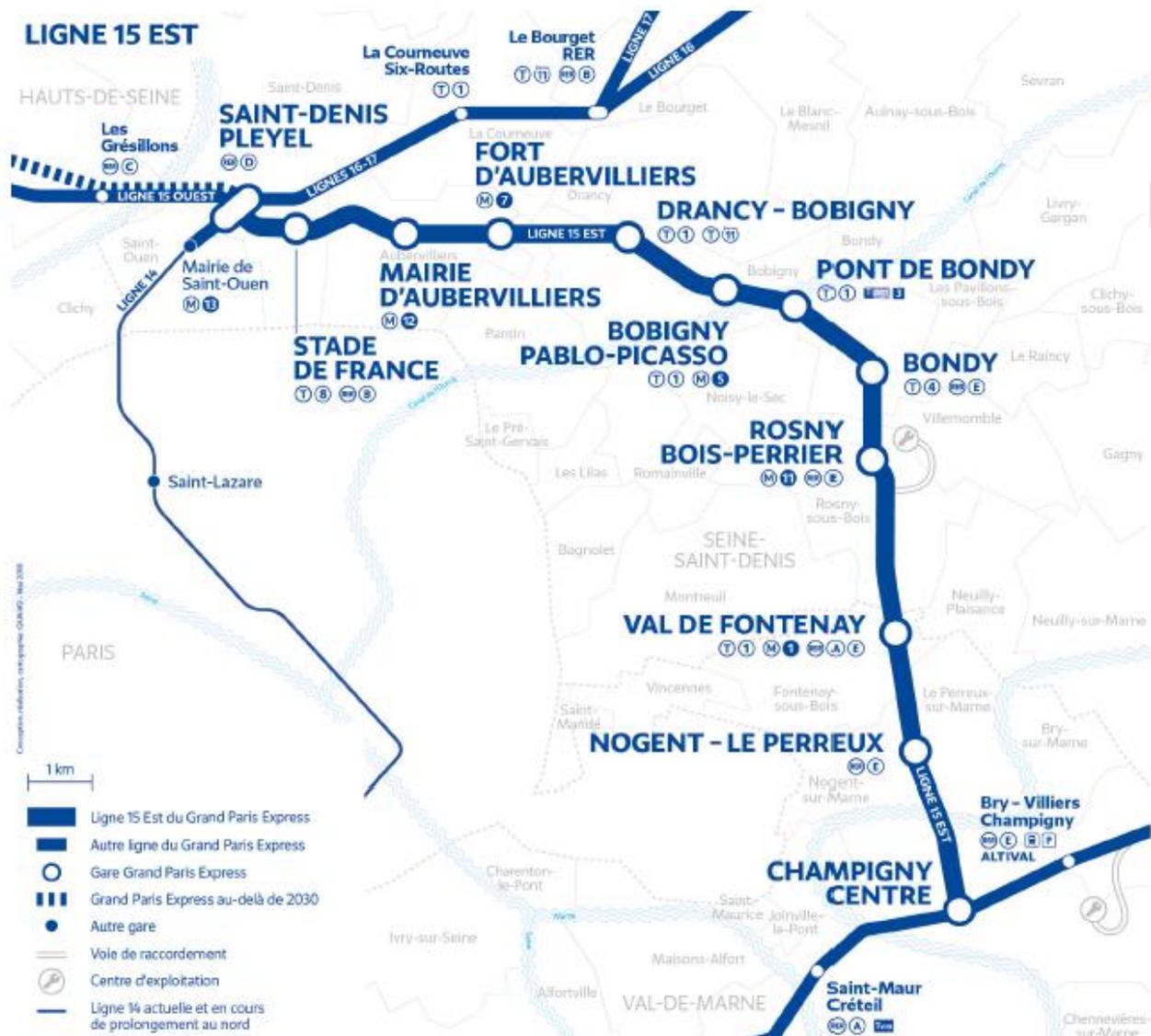


RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

- SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ;
- SUR LA DEROGATION POUR ATTEINTE A DES ESPECES PROTEGEES ;

CONCERNANT LA CREATION ET L'EXPLOITATION DE LA LIGNE 15 EST DU RESEAU DE TRANSPORT DU GPE RELIANT LES GARES DE SAINT-DENIS PLEYEL (EXCLUE) DANS LE DEPARTEMENT DU 93 ET DE CHAMPIGNY CENTRE (EXCLUE) DANS LE DEPARTEMENT DU 94



Enquête publique du 15 mars 2019 au 15 avril 2019 inclus
RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

JP. CHAULET : PRESIDENT

N. SOILLY : MEMBRE

J. CULDAUT : MEMBRE

Mai 2019



1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE	8
1.1. OBJET DU PROJET D'ENQUETE PUBLIQUE	9
1.1.1. <i>Historique des faits</i>	9
1.1.2. <i>Description du projet de la ligne 15 Est</i>	10
1.1.3. <i>Le maître d'ouvrage</i>	12
1.2. CADRE JURIDIQUE DE CETTE ENQUETE PUBLIQUE.....	12
1.3. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	14
1.4. MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE	14
1.5. EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC	18
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	19
2.1. PUBLICITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	20
2.1.1. <i>Les affichages légaux</i>	20
2.1.2. <i>Les parutions dans les journaux</i>	20
2.1.3. <i>Les autres mesures de publicité</i>	20
2.1.3.1. Par les préfetures co-organisatrices de l'enquête.....	20
2.1.3.2. Par la Société du Grand Paris.....	21
2.1.3.3. Par les communes concernées par l'enquête	21
2.1.4. <i>Contrôle des mesures de publicité</i>	21
2.2. LA CONSULTATION ET LES INFORMATIONS PREALABLES	21
2.2.1. <i>La concertation préalable</i>	21
2.2.2. <i>La consultation des personnes ressources</i>	21
2.3. EXAMEN DE LA PROCEDURE.....	22
2.4. RENCONTRE AVEC L'AUTORITE ORGANISATRICE DE L'ENQUETE	23
2.5. RENCONTRE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE.....	23
2.5.1. <i>Présentation générale du projet</i>	23
2.5.2. <i>Visite des lieux</i>	24
2.5.3. <i>Paraphe des registres</i>	24
2.6. DEROULEMENT DES PERMANENCES.....	24
2.6.1. <i>Conditions d'accueil</i>	24
2.6.2. <i>Bilan global des permanences</i>	25
2.7. RECUEIL DES REGISTRES	25
2.8. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE.....	25
2.9. MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE	26
3. ANALYSE DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE.....	27
3.1. LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS	28
3.1.1. <i>Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres mis en place dans les communes lieux d'enquête</i>	29
3.1.2. <i>Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (courriel et registre dématérialisé)</i>	29
3.1.3. <i>Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête</i>	30
3.1.4. <i>Examen détaillé des observations recueillies au cours de l'enquête</i>	30
3.2. LES THEMES ELABORES	32
3.2.1. <i>Thème 1 relatif aux impacts sur les eaux</i>	35
3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers et courriels relatifs à ce thème	35
3.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème.....	35
3.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	38
3.2.1.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	38
3.2.2. <i>Thème 2 relatif aux impacts sur la faune et la flore ainsi que sur la biodiversité</i>	40

3.2.2.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	40
3.2.2.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	44
3.2.2.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	48
3.2.2.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	49
3.2.3.	Thème 3 relatif à la phase ERC et aux mesures compensatoires	53
3.2.3.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	53
3.2.3.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	55
3.2.3.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	59
3.2.3.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	59
3.2.4.	Thème 4 relatif à l'implantation des gares et au tracé	64
3.2.4.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	64
3.2.4.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	66
3.2.4.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	73
3.2.4.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	73
3.2.5.	Thème 5 relatif aux ouvrages annexes	82
3.2.5.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	82
3.2.5.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	87
3.2.5.3.	Question complémentaire de la commission d'enquête	94
3.2.5.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	94
3.2.6.	Thème 6 relatif au SMR-SMI de Rosny-sous-Bois	100
3.2.6.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	100
3.2.6.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	101
3.2.6.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	104
3.2.6.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	104
3.2.7.	Thème 7 relatif aux impacts des travaux	108
3.2.7.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	108
3.2.7.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	115
3.2.7.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	120
3.2.7.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	120
3.2.8.	Thème 8 relatif au cadre de vie et aux impacts environnementaux	132
3.2.8.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	132
3.2.8.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	135
3.2.8.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	139
3.2.8.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	139
3.2.9.	Thème 9 relatif à la concertation et à l'information du public	144
3.2.9.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	144
3.2.9.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	145
3.2.9.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	145
3.2.9.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	146
3.2.10.	Thème 10 relatif aux autres problématiques	150
3.2.10.1.	Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	150
3.2.10.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème	153
3.2.10.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	155
3.2.10.4.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	155
3.2.11.	Courrier reçu en fin d'enquête	162
3.2.11.1.	Courrier du Conseil départemental du 93	162
3.2.11.2.	Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête	163

4. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET SUR LA DEROGATION POUR ATTEINTE A ESPECES PROTEGEES

4.1.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU	168
4.1.1.	Le cadre général du projet soumis à enquête publique	169
4.1.1.1.	Nature et caractéristiques du projet soumis à enquête publique	169
4.1.1.2.	Les objectifs du projet	169
4.1.1.3.	Le maître d'ouvrage	169
4.1.1.4.	La demande d'autorisation environnementale	170
4.1.2.	Le déroulement de l'enquête publique	170
4.1.2.1.	La publicité de l'enquête	170
4.1.2.1.1.	Les affichages légaux	170
4.1.2.1.2.	Les parutions dans les journaux	170
4.1.2.1.3.	Les autres mesures de publicité	171
4.1.2.2.	Le déroulement des permanences	171

4.1.2.3.	Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage	171
4.1.3.	Avis de la commission d'enquête	172
4.1.3.1.	Sur le déroulement de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau	172
4.1.3.2.	Sur les thèmes retenus pour l'analyse de l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau.....	173
4.1.4.	Conclusions de la commission d'enquête	179
4.2.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEROGATION A ESPECES PROTEGEES	181
4.2.1.	Le cadre général du projet soumis à enquête publique	182
4.2.3.2.	Sur les thèmes retenus pour l'analyse de la dérogation à espèces protégées	186
4.2.4.	Conclusions de la commission d'enquête	187





Pièces jointes

Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.

- Pièce 1** : Décision N°E19000004/93 du 24 janvier 2019, M. le Premier vice-président délégué du tribunal administratif de Montreuil a désignant une commission d'enquête composée de M. Jean Pierre CHAULET, président, Mme Nicole SOILLY, membre, M. Jean CULDAUT, membre, pour procéder à cette enquête publique *« ayant pour objet une demande d'autorisation environnementale relative au projet de création de la ligne 15 Est du future réseau de transport public du Grand Paris Express (GPE) entre la gare de Saint-Denis Pleyel et la gare de Champigny »*.;
- Pièce 2** : Arrêté inter préfectoral n°2019-0376 du 8 février 2019 *« portant ouverture d'une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale relevant de la loi sur l'eau au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement et à la dérogation pour atteinte à des espèces protégées en application de l'article L.411-2 du Code de l'environnement concernant la création et l'exploitation de la ligne 15 Est du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares de Saint-Denis Pleyel (exclue) dans le département de la Seine-Saint-Denis et de Champigny Centre (exclue) dans le département du Val de Marne »*.
- Pièce 3** : Dossier papier du projet d'autorisation environnementale et dossier de dérogation à espèce protégée concernant l'enquête publique environnementale L15 Est du GPE
- Pièce 4** : Exemplaire de l'affiche mise en place sur les lieux du projet et dans chacune des mairies lieux d'enquête ;
- Pièce 5** : Photos prises par le commissaire enquêteur, lors de ses permanences, sur les panneaux d'affichage ou aux entrées des 3 mairies de Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec ;
- Pièce 6** : Copies des parutions dans les journaux avant l'enquête et dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Pièce 7** : Capture d'écran du site de la préfecture de Seine-Saint-Denis annonçant l'enquête environnementale ligne 15 Est ;
- Pièce 8** : Capture d'écran du site de la préfecture du Val-de-Marne annonçant l'enquête environnementale ligne 15 Est ;
- Pièce 9** : Capture d'écran du site de la préfecture du Val d'Oise annonçant l'enquête environnementale ligne 15 Est ;
- Pièce 10** : Capture d'écran du site de la mairie de Bobigny et de sa publication *« Bonjour Bobigny »* annonçant l'enquête environnementale ligne 15 Est ;
- Pièce 11** : Transparents de l'exposé de présentation de l'enquête projetés le 28 février 2019 ;
- Pièce 12** : Guide la visite des lieux de l'enquête L15 Est effectuée par la commission d'enquête le 28 février 2019 ;
- Pièce 13** : Copie du mandat remis à la société Publilégal en vue du ramassage des registres d'enquête ;

- Pièce 14** : Ensemble des 18 registres papier recueillis à l'issue de l'enquête ;
- Pièce 15** : Lettre d'envoi du procès-verbal de synthèse avec ses annexes ;
- Pièce 16** : Mémoire en réponse de la SGP reçu par voie postale par la commission d'enquête le 12 mai 2019.



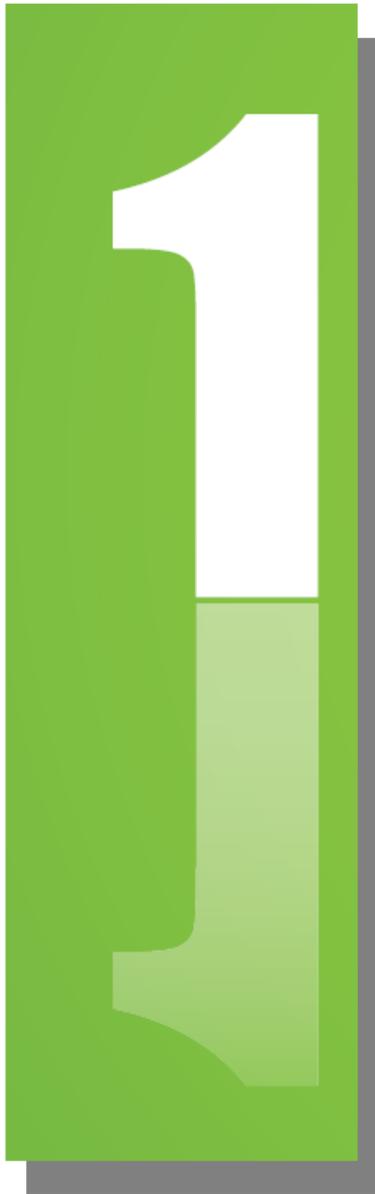


ANNEXES

Une annexe unique, **qui fait partie intégrante du rapport** regroupe la synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête est jointe à ce rapport.

Ces observations, courriers et courriels mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence.





PRESENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1. Objet du projet d'enquête publique

1.1.1. Historique des faits

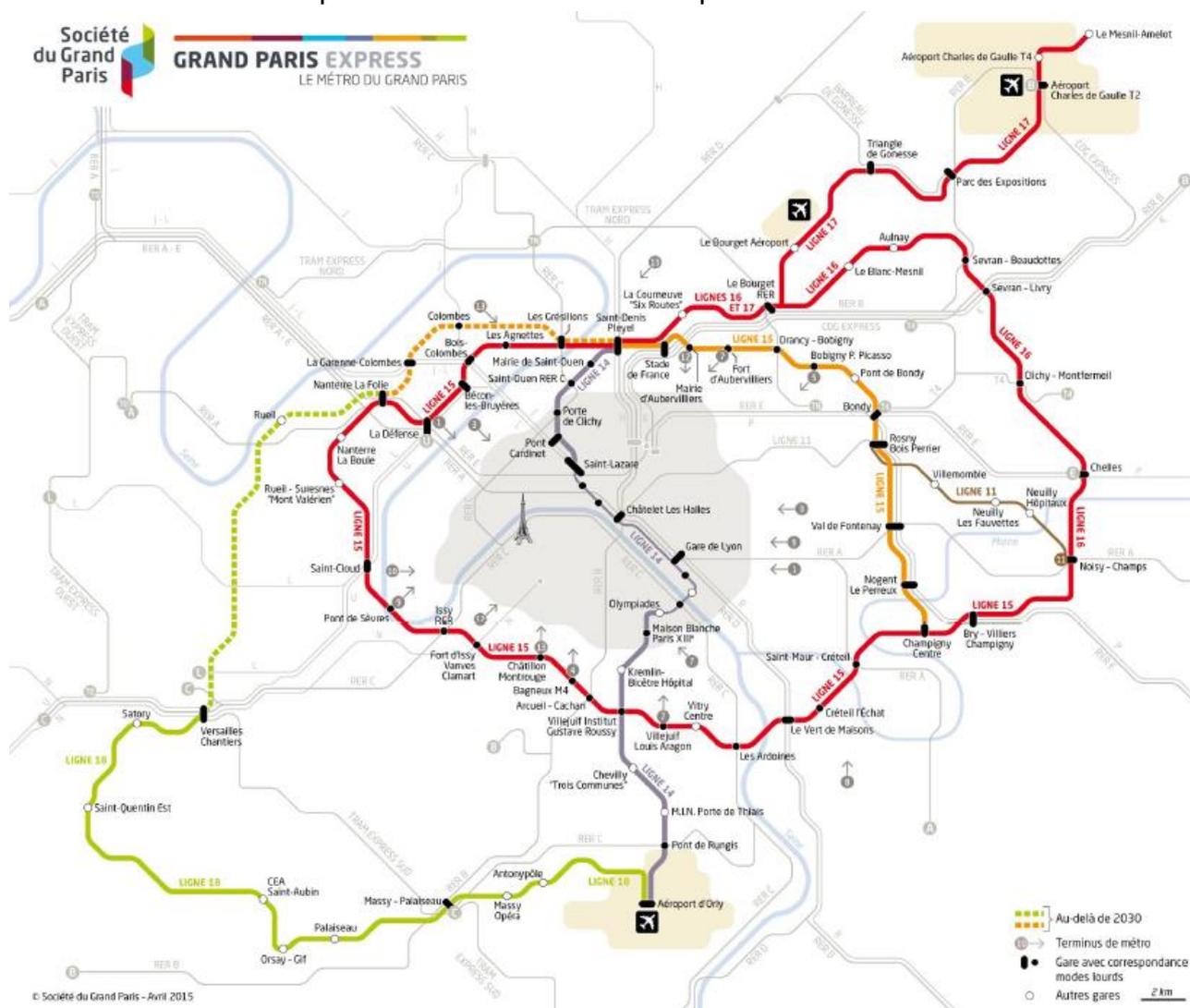
Le Grand Paris Express (GPE) constitue un réseau de métros automatiques, visant à relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la Région Ile-de-France.

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 »). Les principales caractéristiques de ces liaisons sont définies dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui a fait l'objet d'un vote à l'unanimité du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 et a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011 (décret n° 2011-1011) ;

- du réseau complémentaire structurant (« Ligne orange ») dont la réalisation a été recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les Lignes rouge, verte et bleue.

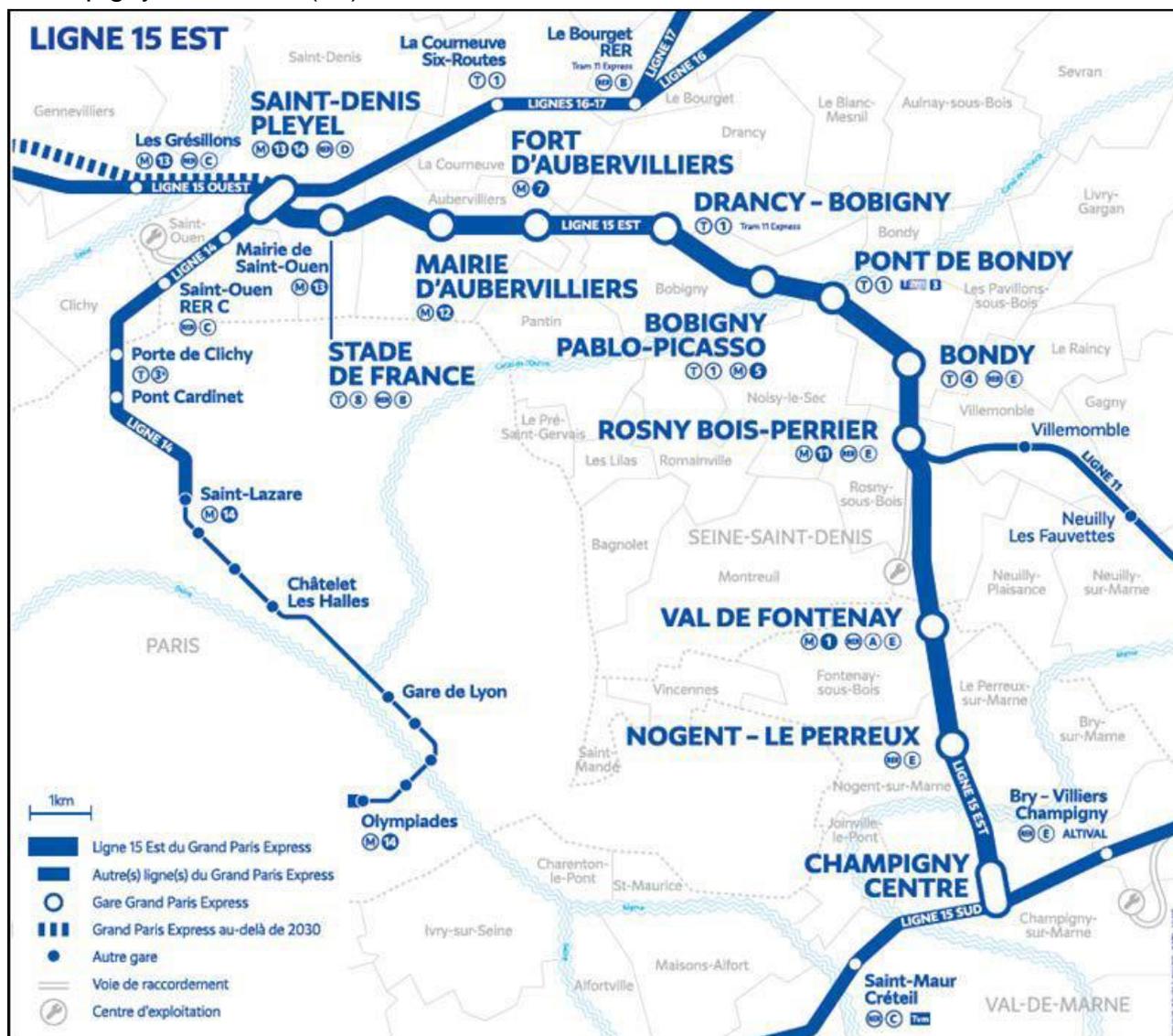
Ces réseaux sont présentés sur le schéma ci-après :



La ligne 15 Est correspond justement à la ligne « orange » qui fait l'objet de la présente enquête d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et de la dérogation pour atteinte à des espèces protégées.

1.1.2. Description du projet de la ligne 15 Est

Cette ligne, d'une longueur de 23 km, est entièrement souterraine pour sa partie commercialement exploitée. Elle permet de relier les communes de Saint-Denis (93) et Champigny-sur-Marne (94).



Les objectifs poursuivis par la Ligne 15 Est sont :

- de désenclaver l'est francilien et d'apporter de nouvelles dessertes, en constituant notamment un nouveau lien entre les zones d'habitat et les grandes zones d'emploi de la Seine-Saint-Denis ainsi que vers les pôles de formation. La continuité de service de la Ligne 15 vers l'ouest et le sud connecte la Seine-Saint-Denis à la métropole et offre à ses habitants un meilleur accès aux pôles d'emploi de l'ouest et du sud francilien ;

- d'améliorer le maillage du réseau francilien sachant que la Ligne 15 Est s'insère dans l'ensemble du réseau de transport en Ile-de-France, existant ou futur grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes de métro et de RER radiales ;

- d'accompagner le développement du territoire en desservant notamment un nombre important de zones d'emplois et de projets (autour du Pont de Bondy, le Val de Fontenay,

le centre-ville de Bobigny ou encore La Plaine Saint-Denis). L'accessibilité améliorée du territoire desservi par la Ligne 15 Est le rendra plus attractif pour les entreprises et les habitants, notamment en créant un réseau de transport moderne et performant au cœur de l'agglomération.

1) Les gares

La Ligne 15 Est dessert 10 gares souterraines propres à la Ligne 15 Est et deux gares d'extrémités réalisées dans le cadre d'une part des Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord et d'autre part de la Ligne 15 Sud :

- à l'extrémité nord de la Ligne 15 Est, la gare Saint-Denis Pleyel assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Ouest. Il est à noter que la gare de Saint-Denis Pleyel ne fait pas l'objet du présent projet. En effet, la gare Saint-Denis Pleyel est réalisée au titre du projet du tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris (Ligne rouge / Lignes 16, 17 Sud et 14 Nord) ;

- Stade de France ;

- Mairie d'Aubervilliers ;

- Fort d'Aubervilliers ;

- Drancy - Bobigny ;

- Bobigny Pablo Picasso ;

- Pont de Bondy ;

- Bondy ;

- Rosny Bois-Perrier ;

- Val de Fontenay ;

- Nogent - Le Perreux ;

- à l'extrémité sud, la gare Champigny Centre assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Sud. Il est à noter que la gare Champigny Centre est réalisée au titre du projet du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs du Grand Paris Express (Ligne rouge / Ligne 15 Sud). Cependant des travaux de finalisation du génie civil de la boîte souterraine de la gare seront réalisés dans le cadre du projet de la Ligne 15 Est.



2) Les ouvrages annexes et ouvrages spéciaux

Outre les gares, la Ligne 15 Est comprend :

- 22 ouvrages annexes : il s'agit de puits d'accès secours, de ventilation et de désenfumage. On compte 20 ouvrages annexes propres à la Ligne 15 Est et deux ouvrages annexes partagés avec d'autres lignes
- 7 ouvrages spéciaux : il s'agit d'ouvrages d'entonnement permettant le débranchement ou le raccordement de la Ligne 15 Est avec d'autres lignes ou avec le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois, ou d'ouvrages permettant l'introduction d'un

tunnelier. On compte 5 ouvrages spéciaux propres à la Ligne 15 Est et deux ouvrages spéciaux partagés avec d'autres lignes

Le projet intègre également les éléments de programme nécessaires à l'intermodalité de surface, les ouvrages de correspondance reliant les gares créées au réseau lourd existant (métro, RER, Transilien), ainsi que les impacts et mesures conservatoires sur les ouvrages et équipements existants.

Le projet comprend en outre, un centre d'exploitation (maintenance des infrastructures et maintenance et remisage des trains), nécessaire au fonctionnement de la Ligne 15 Est dans sa globalité, situé à Rosny-sous-Bois.

A ces ouvrages définitifs s'ajoute un puits d'injection de compensation au droit du croisement de la Ligne 15 Est et de la Ligne 13 existante. Il s'agit d'un ouvrage temporaire permettant de réaliser des confortements de sols autour du tunnel de la ligne 13 avant le passage du tunnelier de la Ligne 15 Est.

3) Le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois

La Ligne 15 Est comprend l'implantation d'un centre d'exploitation situé au nord de la commune de Rosny-sous-Bois, à la limite de Bondy et de Villemomble. Il s'étend sur un site d'une longueur de près de 1,5 km dénommé site Montgolfier.

Le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER) comprend deux fonctions distinctes :

- un site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel roulant, qui accueille les activités de maintenance préventive et corrective ainsi que le nettoyage quotidien d'une partie des rames et leur remisage en dehors des périodes d'utilisation (heures creuses et nuit) ;
- un site de maintenance des infrastructures (SMI), qui accueille les activités de maintenance préventive et corrective des infrastructures (voies, caténaires, équipements de la Ligne 15 Est).

1.1.3. Le maître d'ouvrage

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 est le maître d'ouvrage du projet faisant l'objet de la présente demande d'autorisation environnementale.

Conformément aux dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les infrastructures constituant le réseau de transport public du Grand Paris sont sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.

Le 11 février 2015, le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France – STIF – (le nouveau nom du STIF est Ile-de-France Mobilités) a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est », qui correspond au tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier – Champigny Centre de la Ligne 15 ; le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a approuvé la convention relative à l'exercice de cette maîtrise d'ouvrage le 16 février 2015. Cette disposition vise à assurer la meilleure cohérence entre les différents tronçons qui constituent la rocade de la Ligne 15, réunis sous la responsabilité d'un même maître d'ouvrage.

1.2. Cadre juridique de cette enquête publique

Suite à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique organisée du 23 mai au 27 juin 2016, les travaux nécessaires à la réalisation de la Ligne 15 Est ont été déclarés **d'utilité publique** et urgents, au bénéfice de la Société du Grand Paris, le 13 février 2017 par arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325.

Afin de tenir compte de la nouvelle implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois sur le site Montgolfier et des besoins d'élargissement de certaines emprises travaux, une procédure de déclaration d'utilité publique modificative a été engagée en 2017. Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative a été organisée du 19 octobre au 23 novembre 2017.

Les travaux correspondant aux évolutions du projet ont été déclarés **d'utilité publique** et urgents, au bénéfice de la Société du Grand Paris, par arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018.

Pour permettre la réalisation des travaux, la Société du Grand Paris doit cependant obtenir préalablement les autorisations administratives nécessaires au titre des différentes législations applicables au projet (code de l'environnement, code forestier, code de l'urbanisme, code du patrimoine, etc.).

Et la réalisation du projet de la Ligne 15 Est impose de disposer d'une autorisation environnementale relative à :

- l'autorisation IOTA (loi sur l'eau), pour l'ensemble du projet de la Ligne 15 Est,
- la dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégés, pour l'ensemble du projet de la Ligne 15 Est,
- l'autorisation ICPE pour le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois.

La présente enquête est relative à l'autorisation IOTA (loi sur l'eau) et la dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégés. L'autorisation ICPE pour le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois fera l'objet d'une enquête ultérieure.

S'agissant de l'autorisation IOTA (loi sur l'eau)

Rubriques	Intitulé	Projet	Régime applicable
1.1.2.0.	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m ³ /an (A) ; 2° Supérieur à 10 000 m ³ /an mais inférieur à 200 000 m ³ /an (D).	<u>En phase travaux</u> : pompages d'exhaure estimés à environ 5,7 millions de m ³ par an. Les nappes concernées sont les nappes du Lutétien (Eocène moyen) et de l'Yprésien (Eocène inférieur). <u>En phase d'exploitation</u> : prélèvement permanent total de l'ensemble des ouvrages dû aux eaux d'infiltration estimé à 6 600 m ³ /an.	Autorisation
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	<u>En phase travaux</u> : surface des bassins versants interceptés pour les gares et les ouvrages annexes et leurs bases chantiers estimée à 70 ha environ dont 3,1 ha pour le site ferroviaire du Montgolfier. Une partie des eaux pluviales est gérée par infiltration ou rejet en cours d'eau ou dans les canaux. <u>En phase d'exploitation</u> : idem phases travaux (hormis les bases chantiers).	Autorisation

2. 2. 3. 0.	<p>Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4. 1. 3. 0, 2. 1. 1. 0, 2. 1. 2. 0 et 2. 1. 5. 0 :</p> <p>1° Le flux total de pollution brute étant :</p> <p>a) Supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (A) ;</p> <p>b) Compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D).</p> <p>2° Le produit de la concentration maximale d'Escherichia coli, par le débit moyen journalier du rejet situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de culture marine, d'une prise d'eau potable ou d'une zone de baignade, au sens des articles D. 1332-1 et D. 1332-16 du code de la santé publique, étant :</p> <p>a) Supérieur ou égal à 10^{11} E coli/lj (A) ;</p> <p>b) Compris entre 10^{10} à 10^{11} E coli/lj (D).</p>	<p><u>En phase travaux uniquement</u> : rejet des eaux d'exhaure dans les mêmes canaux et cours d'eau que ceux visés à la rubrique 2. 2. 1. 0., le flux total de pollution brute étant supérieur au niveau de référence R2.</p>	Autorisation
5. 1. 1. 0.	<p>Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant :</p> <p>1° Supérieure ou égale à 80 m³ / h (A).</p>	<p><u>En phase travaux</u> : débits de réinjection estimés supérieurs à 80 m³/h.</p>	Autorisation

1.3. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E1900004/93 du 24 janvier 2019, M. le Premier vice-président délégué du tribunal administratif de Montreuil a désigné une commission d'enquête composée de :

- M. Jean Pierre CHAULET, général de gendarmerie en retraite, en tant que président ;
- Mme Nicole SOILLY, cadre supérieur à la Poste en retraite, en tant que membre ;
- M. Jean CULDAUT, architecte urbaniste indépendant, en tant que membre ;

pour procéder à cette enquête publique « *ayant pour objet une demande d'autorisation environnementale relative au projet de création de la ligne 15 Est du future réseau de transport public du Grand Paris Express entre la gare de Saint-Denis Pleyel et la gare de Champigny* ».

Une copie de cette décision figure en **pièce 1 jointe**.

1.4. Modalités de l'enquête publique

Les préfets de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et du Val d'Oise ont publié le 8 février 2019 un arrêté inter préfectoral n°2019-0376 « *portant ouverture d'une enquête publique unique à la demande d'autorisation environnementale relevant de la loi sur l'eau au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement concernant la création et l'exploitation de la ligne 15 Est du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares de Saint-Denis Pleyel (exclue) dans le département de la Seine-Saint-Denis et de Champigny Centre (exclue) dans le département du Val de Marne* ».

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- que sa durée est fixée à 32 jours consécutifs du vendredi 15 mars 2019 au lundi 15 avril 2019 inclus,

- qu'un exemplaire du dossier d'enquête sur support papier, comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement, ainsi que les avis obligatoires exprimés par les services consultés, sera mis à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture des services au public, à la préfecture de la Seine- Saint-Denis, 1 esplanade Jean Moulin -93000 Bobigny, du lundi au vendredi de 9 h à 16 h (sauf jour férié) ainsi qu'en mairies d'Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Drancy, Noisy-le-Sec, Pantin, Rosny-sous-Bois, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Villemomble dans le département de la Seine-Saint-Denis, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne dans le département du Val-de-Marne et Gonesse dans le département du Val d'Oise ;
- que le dossier sera également consultable, pendant toute la durée de l'enquête, en version numérique sur le site internet dédié à l'enquête, à l'adresse suivante :: <http://autorisationenvironnementale.ligne15est.enquetepublique.net> au plus tard à la date d'ouverture de l'enquête publique ;
- que pendant la durée de l'enquête le dossier d'enquête est également consultable sur un poste informatique situé à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, siège de l'enquête, 1 esplanade Jean Moulin - 93000 Bobigny, du lundi au vendredi de 09h00 à 16h00 ;
- que le public peut consigner ses observations et propositions sur le registre d'enquête établi sur feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête ou un de ses membres dans les quinze mairies lieux d'enquête et celui de la préfecture de la Seine-Saint-Denis ;
- que le public peut les adresser par correspondance, pendant toute la durée de l'enquête, à l'attention du président de la commission d'enquête, au siège de l'enquête à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, à la Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, au bureau de l'environnement, 1 esplanade Jean Moulin - 93000 Bobigny ;
- que des observations peuvent également être formulées par courrier électronique à l'adresse suivante : autorisationenvironnementale.ligne15est@enquetepublique.net qui seront rendues visibles sur le site dématérialisé dédié ;
- que le public peut également faire parvenir ses observations et propositions du 15 mars 2019 à 9 heures au 15 avril 2019 à 18h00, via un registre dématérialisé accessible sur le site dédié à l'enquête à l'adresse suivante : <http://autorisationenvironnementale.ligne15est.enquetepublique.net> sur lequel les observations relatives à l'enquête reçues par voie électronique peuvent en outre être consultées ;
- que le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau de l'environnement située au 1 esplanade Jean Moulin - 93000 Bobigny;
- que le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis comprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du code de l'environnement, publié en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans au moins deux journaux régionaux diffusés dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du

Val-de-Marne. Cet avis sera en outre publié dans deux journaux à diffusion nationale quinze jours au moins avant le début de l'enquête ;

- que cet avis sera également publié par voie d'affiches en mairies d'Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Drancy, Noisy-le-Sec, Pantin, Rosny-sous-Bois, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Villemomble dans le département de la Seine-Saint-Denis, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne dans le département du Val-de-Marne et Gonesse dans le département du Val d'Oise et aux endroits habituels d'affichage administratif, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci ;
- que dans les communes précitées il sera justifié de l'accomplissement de ces formalités par un certificat des maires qui sera adressé au préfet;
- qu'en outre et dans les mêmes conditions de délai et de durée et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé, par les soins de la Société du Grand Paris, à l'affichage du même avis, sur les lieux situés au voisinage de la réalisation du projet. Les affiches devront être visibles et lisibles de la voie publique ;
- que cet avis sera également affiché dans les préfectures suivantes et publié sur leur site internet :
 - > de la Seine-Saint-Denis : <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Consultations-publiques/Dossiers-Loi-sur-l-eau>;
 - > du Val-de-Marne : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques>;
 - > du Val d'Oise : <http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Milieus-naturels/Eau/Projet-de-creation-et-d-exploitation-de-la-ligne-15-Est-du-Grand-Paris-Express> ;
- que pendant toute la durée de l'enquête publique, toute information relative au projet pourra être demandée auprès du maître d'ouvrage : madame Sophie GARNIER, Société du Grand Paris dont le siège est situé 30 avenue des Fruitières, 93200 Saint-Denis ;
- qu'un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux de permanences, aux lieux, dates et horaires suivants :

MAIRIES	PERMANENCE 1	PERMANENCE 2
AUBERVILLIERS Direction de la santé publique — Service santé environnementale 31-33, rue de la Commune de Paris 93300 AUBERVILLIERS	Vendredi 22 mars 2019 de 09h00 à 12h00	Judi 4 avril 2019 de 14h00 à 17h00
BOBIGNY 31 Avenue du Président Salvador Allende 93000 BOBIGNY	Vendredi 15 mars 2019 de 08h30 à 11h30	Lundi 8 avril 2019 de 14h00 à 17h00

MAIRIES	PERMANENCE 1	PERMANENCE 2
BONDY Esplanade Claude Fuzier 93143 BONDY CEDEX	Jeudi 21 mars 2019 de 09h00à12h00	Vendredi 5 avril 2019 de 14h15 à 17h15
DRANCY Direction générale Place de l'Hôtel de Ville 93701 DRANCY CEDEX	Mercredi 20 mars 2019 de 14h00 à17h00	Lundi 8 avril 2019 de 09h00à12h00
NOISY-LE-SEC 1 Place du Maréchal Foch 93130 NOISY-LE- SEC	Vendredi 22 mars 2019 de 09h00à12h00	Jeudi 4 avril 2019 de 09h00à12h00
ROSNY-SOUS-BOIS Mairie annexe 22 rue Claude Pemès 93110 ROSNY-SOUS-BOIS CEDEX	Jeudi 21 mars 2019 de 09h00 à12h00	Lundi 15 avril 2019 de 14h30 à17h30
SAINT-DENIS Service de l'Urbanisme 2, place du Caquet 93200 SAINT-DENIS	Mardi 26 mars 2019 de 09h00 à12h00	Vendredi 12 avril 2019 de 14h00 à17h00
FONTENAY-SOUS-BOIS Service de l'Urbanisme 6 rue de l'Ancienne Mairie 94120 FONTENAY-SOUS-BOIS	Lundi 18 mars 2019 de 14h00 à 17h00	Jeudi 4 avril 2019 de 14h00 à17h00
LE PERREUX-SUR-MARNE Place de la Libération 94170 LE PERREUX- SUR-MARNE	Jeudi 21 mars 2019 de 14h00à17h00	Vendredi 5 avril 2019 de 09h00à12h00
SIEGE DE L'ENQUETE	PERMANENCE 1	PERMANENCE 2
PRÉFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS 1 Esplanade Jean Moulin 93007 BOBIGNY CEDEX	Vendredi 29 mars 2019 de 09h00à12h00	

- que les registres d'enquête, et les pièces annexées ainsi que le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront adressés dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête au préfet de la Seine-Saint-Denis, Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, bureau de l'environnement, 1 esplanade Jean Moulin, 93007 Bobigny Cedex ;
- qu'une copie du rapport et des conclusions motivées sera adressée par la commission d'enquête au président du tribunal administratif de Montreuil ;
- que ces documents sont tenus à la disposition du public dans les lieux précités pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête ;
- que ces documents sont consultables pendant un an sur le site dédié à l'enquête publique à l'adresse suivante : <http://autorisationenvironnementale.ligne15est.enquetepublique.net>
- que ces documents sont également consultables sur le site internet des préfectures de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et du Val d'Oise, pendant un an.

Une copie de cet arrêté figure en **pièce 2 jointe**.

1.5. Examen du dossier d'enquête publique mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies d'Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Drancy, Noisy-le-Sec, Pantin, Rosny-sous-Bois, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Villemomble, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne et Gonesse ainsi qu'à la préfecture de la Seine-Saint-Denis à Bobigny, le dossier d'enquête publique en version papier était mis à la disposition du public (la version dématérialisée de ce dossier étant disponible sur le site Internet dédié à l'enquête).

Ce dossier papier de demande d'autorisation environnementale et de dérogation à espèces protégées (**pièce 3 jointe**) comprenait les pièces suivantes :

volet A - Présentation du dossier de demande d'autorisation environnementale ;

volet B - Etude d'impact, comprenant :

- o B.1. Etat actuel de l'environnement ;
- o B.2. Présentation du projet et des variantes ;
- o B.3. Analyse des impacts et présentation des mesures associées ;
- o B.4. Résumé non technique ;

volet C - Pièces justificatives relatives à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;

volet D - Demande de dérogation à la protection des espèces et habitats protégés ;

volet E - Annexes :

- o E.1. Etude hydrogéologique ;
- o E.2. Etude hydraulique - risque inondation ;
- o E.3. Etude acoustique ;
- o E.4. Etude vibratoire ;
- o E.5. Analyses faune-flore ;
- o E.6. Caractérisation des boisements ;
- o E.7. Etude air et santé ;
- o E.8. Charte environnement des chantiers ;
- o E.9. Comptes-rendus et courrier
- o E.10. Schéma de gestion et de valorisation des déblais ;

volet F - Avis de l'Autorité environnementale et du CNPN (Conseil National de Protection de la Nature) et mémoires en réponse de la Société du Grand Paris.

Peu avant le début de l'enquête le maître d'ouvrage a rajouté une pièce relative à la « **Compatibilité du projet avec le SDAGE 2010-2015 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands** »

Avec l'adjonction de ce complément, les deux dossiers mis à l'enquête paraissant complets, aucune pièce supplémentaire n'a été demandée par la commission d'enquête





**DEROULEMENT DE
L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

2.1. Publicité de l'enquête publique

2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 4, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués, par les soins des maires respectifs, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Un exemple de l'affiche mise en place est joint en **pièce 4**.

Des photos prises par les membres de la commission d'enquête, lors de leurs permanences, sur les panneaux d'affichage ou aux entrées de certaines mairies, lieux de permanence, sont jointes en **pièce 5**.

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, mentionnés dans ce même article 4, 3^{ème} alinéa ont été effectués par les soins de la Société du Grand Paris qui avait mandaté la Société PUBLILEGAL pour ce faire.

Au total ce ne sont pas moins de 337 affiches réglementaires qui ont été mises en place tout le long de la future ligne 15 Est et dans les mairies et préfectures concernées par cette enquête environnementale.

Sur le site de la Société PUBLILEGAL on trouve l'ensemble des photos prises par la Société PUBLILEGAL à chacun des 337 points d'affichage avec également des renseignements, sur le lien suivant (34 pages y sont consacrées) : https://www.enquetes-publiques.com/enquetes2/PAGE_DOSSIER_LOGISTIQUE_TERRAIN/~DkAABziADduUGNZcHpVbGhDAAA

2.1.2. Les parutions dans les journaux

Les parutions dans les journaux (jointes **en pièce 6**) mentionnées au 1^{er} alinéa de l'article 4 d'organisation de l'enquête ont été effectuées dans les conditions suivantes :

- le mardi 26 février 2019 dans Le Parisien (édition 93), Le Parisien (édition 94) et Le Parisien (édition 95) ;
- le mardi 26 février 2019 dans les Echos ;
- le lundi 25 février 2019 dans Aujourd'hui en France
- le dimanche 24 et lundi 25 février 2019 dans Le Monde.

Soit respectivement 17 et 18 jours avant le début de l'enquête.

- le mardi 19 mars 2019 dans Le Parisien (édition 93), Le Parisien (édition 94), Le Parisien (édition 95) et Les Echos;

Soit 4 jours après le début de l'enquête.

Ainsi il semble que les mesures de publicité de l'enquête publique aient respecté la réglementation en vigueur.

2.1.3. Les autres mesures de publicité

2.1.3.1. Par les préfectures co-organisatrices de l'enquête

Comme indiqué précédemment, l'avis d'enquête a fait l'objet de publications sur les sites internet de la préfecture du 93, du 94 et du 95.

S'agissant du site internet de la préfecture du 93 à Bobigny : <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Consultations-publiques/Dossiers-Loi-sur-l-eau>, l'on pouvait trouver diverses pièces et l'affiche de l'enquête (capture d'écran en **pièce jointe 7**)

S'agissant du site internet de la préfecture du 94 à Créteil : <http://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/AOEP-Avis-d-Ouverture-d-Enquetes-Publiques/Grand-Paris-Express-Ligne-15-Est>, l'on pouvait trouver l'arrêté inter-préfectoral et l'avis d'enquête (capture d'écran en **pièce jointe 8**)

S'agissant du site internet de la préfecture du 95 à Cergy : <http://www.val-doise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-et-nuisances/Milieus-naturels/Eau/Projet-de-creation-et-d-exploitation-de-la-ligne-15-Est-du-Grand-Paris-Express>, l'on pouvait trouver également l'arrêté inter-préfectoral et l'avis d'enquête (capture d'écran en **pièce jointe 9**)

2.1.3.2. Par la Société du Grand Paris

À la connaissance de la commission d'enquête, la SGP a peu communiqué sur son site sur cette enquête.

2.1.3.3. Par les communes concernées par l'enquête

Toujours à la connaissance du commissaire enquêteur, à l'exception de la commune de Bobigny (capture d'écran et extrait publication de la ville en **pièces jointes 10**) il ne semble pas que les communes lieux d'enquête aient mentionné sur leurs sites internet respectifs l'existence de ce projet et la tenue d'une enquête publique le concernant.

2.1.4. Contrôle des mesures de publicité

L'article 4-2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête prévoyait la justification des formalités d'affichage de l'enquête par un certificat d'affichage des maires à envoyer au préfet de Seine-Saint-Denis.

La commission d'enquête n'ayant pas été destinataire d'une copie de ces certificats d'affichage, il ne peut se prononcer sur ce point.

2.2. La consultation et les informations préalables

2.2.1. La concertation préalable

Il ne semble pas que ce projet ait fait l'objet d'une vaste concertation préalable du public, celui-ci n'étant pas soumis à l'obligation d'une concertation réglementaire.

Un des thèmes de cette enquête (thème 9) est consacré aux modalités de la concertation ayant précédé l'enquête publique.

2.2.2. La consultation des personnes ressources

Les **organismes spécialisés locaux** ont été consultés pour :

- identifier les espèces potentiellement présentes sur les zones d'études ;
- permettre l'identification des espèces et des habitats protégés et/ou patrimoniaux ;
- déterminer les populations animales et leurs déplacements sur le territoire.

Les **organismes spécialisés et bases de données suivants** ont été consultés :

- le site internet de l'Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) – recherche par commune et par espace remarquable ;
- la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France (DRIEE) ;
- le Conservatoire botanique national du bassin parisien (CBNBP) ;
- l'Office pour les insectes et leur environnement (OPIE) ;
- le Centre ornithologique d'Ile-de-France (CORIF) ;
- la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) d'Ile-de-France ;
- la Société française pour l'étude et la protection des mammifères (SFEPM) ;
- l'Association pour l'étude et la protection des chauves-souris (AZIMUT 230) ;
- l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) ;
- l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS) ;
- la Fédération interdépartementale des chasseurs de Paris, des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne (FIC Paris HSV) ;
- l'association Les Amis naturalistes des coteaux d'Avron (ANCA) ;
- l'Observatoire de la biodiversité urbaine du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (ODBU) ;
- la délégation nord de l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP), aujourd'hui Grand Paris aménagement, aménageur sur le Fort d'Aubervilliers ;
- le site faune-iledefrance.org ;
- l'association NatureParif ;
- le portail CETTIA-IDF ;
- la base de données sur l'occupation du sol Ecomos 2008 de l'IAU IDF.

Les **études écologiques** suivantes menées dans le secteur d'étude ont elles aussi été consultées :

- Ecosphère, août 2016 - Projet de création d'un site de maintenance entre Rosny-sous-Bois et Villemomble (93) dans le cadre du Grand Paris Express - Communes de Villemomble et Rosny-sous-Bois (93) - État initial flore, végétations et faune, Analyse des impacts et contribution à la définition des mesures écologiques. Société du Grand Paris ;
- Biotope, septembre 2015 - ZAC du Fort d'Aubervilliers, mise à jour de l'étude d'impact : Volet faune-flore. Grand Paris Aménagement ;
- Airelle, mai 2015 - Projet de ZAC de l'écoquartier du Fort d'Aubervilliers (93), diagnostic pour la caractérisation de zones humides. Grand Paris Aménagement ;
- Rainette, février 2015 - Diagnostic écologique des ouvrages annexes du projet de la Ligne 15 Est. Ile-de-France Mobilités ;
- CERE, octobre 2014 - Bio évaluations individuelles des gares, état initial écologique. Ile-de-France Mobilités.

Les données issues de ce recueil de données ont été cartographiées, lorsque les informations étaient exploitables (localisation des observations).

2.3. Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de cette enquête publique unique, il semble que la procédure réglementaire ait été bien respectée.

2.4. Rencontre avec l'autorité organisatrice de l'enquête

Une réunion a été organisée le 31 janvier 2019 à la préfecture de Seine-Saint-Denis à Bobigny par Mme DAMES, du bureau de l'environnement et rédactrice du pôle ICPE, accompagnée par M. CAUDOUX son adjoint.

Etaient présents à cette réunion :

- Les 3 membres de la commission d'enquête ainsi que 2 commissaires enquêteurs désignés comme observateurs par le tribunal pour suivre cette enquête ;
- Les représentants de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage dont Mme GARNIER, la responsable du projet, M. BOUZIDI le responsable de communication projet/chantier et Mme SYNDIQUE, responsable juridique pour la SGP ;
- Des représentants de PUBLILEGAL, le prestataire de service, dont M. POSTEL ;

L'entretien a essentiellement porté sur le déroulement de l'enquête, la durée de l'enquête elle-même, le choix des communes à retenir comme lieux d'enquête et le nombre de permanences à y tenir.

Il n'a pas été jugé nécessaire de prévoir des réunions d'information et d'échange, compte tenu du fait que cette même ligne 15 Est avait fait l'objet en 2016 de réunions publiques avant enquêtes de DUP et de réunions d'information et d'échange organisées par la commission d'enquête en cours d'enquête.

Les formalités de clôture de l'enquête ont également été évoquées ainsi qu'un calendrier précis de réalisation du PV de synthèse par la commission d'enquête et de remise du mémoire en réponse de la SGP, cette dernière ayant mis en avant des dates impératives butoirs la concernant.

Il a été par ailleurs convenu que dans le cadre de la « concertation » prévu au I de l'article R.123-9, la préfecture de Seine-Saint-Denis enverrait le projet de l'arrêté inter-préfectoral d'organisation de cette enquête, avant qu'il ne soit publié, pour recueillir l'avis et les suggestions éventuelles de la commission d'enquête.

2.5. Rencontre avec le maître d'ouvrage

2.5.1. Présentation générale du projet

La commission d'enquête a été reçue au siège de la SGP au 30, avenue des Fruitiers à Saint-Denis le 28 février 2019 de 10h00 à 12h00

Les 3 membres de la commission d'enquête étaient présents accompagnés de deux observateurs nommés par le tribunal administratif de Montreuil.

Mme GARNIER, la responsable du projet, présidait cette réunion de présentation au cours de laquelle ses principaux collaborateurs sont intervenus à tour de rôle. C'est ainsi que sur un support PowerPoint ont été abordés les points suivants :

- Présentation du Grand Paris Express ;
- Présentation de la ligne 15 Est ;
- Description des ouvrages ;
- Réalisation des tunnels ;

- Les gares de la ligne 15 Est ;
- Les autorisations nécessaires ;
- L'organisation des dossiers d'enquête ;
- Les principaux enjeux environnementaux et les mesures prévues :
 - Les principaux enjeux environnementaux ;
 - Les enjeux écologiques et les espèces protégées ;
 - Les mesures de compensation écologique ;
- Les eaux souterraines et les pompages ;
- Les risques liés à la géologie ;
- Les nuisances liées aux travaux – Bruit et vibrations ;
- La prise en compte du risque inondation ;
- Le patrimoine historique ;
- La gestion des déblais.

Tout le long de l'exposé, la commission d'enquête a pu poser des questions précises concernant des aspects particuliers de l'enquête.

Les transparents de l'exposé de présentation figurent en **pièce jointe 11**.

2.5.2. Visite des lieux

Ce même 28 février 2019, après un repas pris sur place, la commission d'enquête a pris place dans un véhicule de la Société du Grand Paris où se trouvait Mme GARNIER et ses collaborateurs.

De 13h30 à 17h00, et depuis le siège de la SGP jusqu'à la gare du Perreux-sur-Marne, elle a effectué une visite détaillée des 10 futures gares de cette ligne 15 Est, du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois ainsi que de l'OA 7401P du Perreux-sur-Marne.

A chaque arrêt et à l'aide d'un guide de visite remis à chaque commissaire enquêteur, la commission d'enquête a pu observer les divers sites d'implantation prévus dans un milieu urbain généralement dense et le contexte environnemental des futures installations.

Le guide de visite remis à cette occasion figure en **pièce jointe 12**.

2.5.3. Paraphe des registres

Les 18 registres à parapher ont été remis par porteur de PUBLILEGAL au président de la commission d'enquête qui les a paraphés à son domicile puis remis à ce même porteur une fois paraphés.

2.6. Déroulement des permanences

2.6.1. Conditions d'accueil

Les 19 permanences des membres de la commission (dont une en commun à la préfecture de Bobigny) se sont déroulées sans incident notable mais avec une fréquentation somme toute limitée pour ce type d'enquête, dont le public dans sa grande majorité n'a pas perçu les objectifs poursuivis à la suite des enquêtes de DUP (initiale et modificative) ayant porté sur cette même ligne 15 Est.

L'accueil dans les différentes mairies a été très inégal, d'excellent à indifférent, certains des personnels d'accueil n'étant manifestement pas au courant de l'enquête en cours et ne trouvant même pas les documents à mettre en place.

A titre d'exemple, pour une permanence devant être tenue par le président à partir de 09H00 en matinée, il a fallu près de 45 mn pour que le dossier retrouvé soit mis en place dans la permanence.

Il semble donc que l'information concernant cette enquête n'ait pas suivi jusqu'à l'accueil la remise des dossiers aux responsables de chacune des mairies lieux d'enquête.

Néanmoins, les dossiers une fois en place étaient complets et mis à la disposition du public dans un local non loin de l'accueil.

2.6.2. Bilan global des permanences

Au total ce sont **25** observations qui ont été déposées sur les 18 registres ouverts dans les mairies des communes et dans les préfectures retenues comme lieux d'enquête.

2.7. Recueil des registres

Les 18 registres déposés dans les mairies et dans les préfectures lieux d'enquête ont été récupérés dans la journée du 16 avril 2019 par PUBLILEGAL (en vertu d'un mandat donné par le commissaire enquêteur figurant en **pièce 13 jointe**) et apportés ensuite au commissaire enquêteur.

Ces registres ont ensuite été clôturés par le commissaire enquêteur.

L'ensemble des registres figure en **pièce 14 jointe**.

Leur dépouillement joint à celui des observations figurant dans le registre dématérialisé (paragraphe **31** ci-après) a permis de retenir 10 thèmes (rassemblant la majorité des préoccupations exprimées par le public et/ou les questionnements du commissaire enquêteur.

2.8. Procès-verbal de synthèse

A partir du dépouillement des registres papier et du registre dématérialisé recueillis en fin d'enquête, la commission d'enquête a rédigé un procès-verbal de synthèse composé :

- D'une lettre d'envoi de ce procès-verbal (en double exemplaire) récapitulant le déroulement de l'enquête et les 10 thèmes retenus ;
- D'une annexe I comprenant le tableau de dépouillement de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête ;
- D'une annexe II comprenant les 1^{ère}, 2^{ème} et éventuellement 3^{ème} partie de chacun des 10 thèmes retenus ;

L'ensemble de ce procès-verbal a été remis par le président de la commission d'enquête à madame Sophie GARNIER T représentant la SGP lors d'un entretien qui a eu lieu au siège de la SGP au 30 avenue des Fruitières (93200) à Saint-Denis) le mercredi 24 avril 2019.

Lors de cet entretien, il a été précisé à la SGP que conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, celle-ci disposait d'un délai de 15 jours pour fournir d'éventuelles réponses aux questions soulevées dans le procès-verbal de synthèse.

Un exemplaire de la lettre d'envoi du procès-verbal de synthèse signé conjointement par madame Sophie GARNIER représentant la SGP maître d'ouvrage et

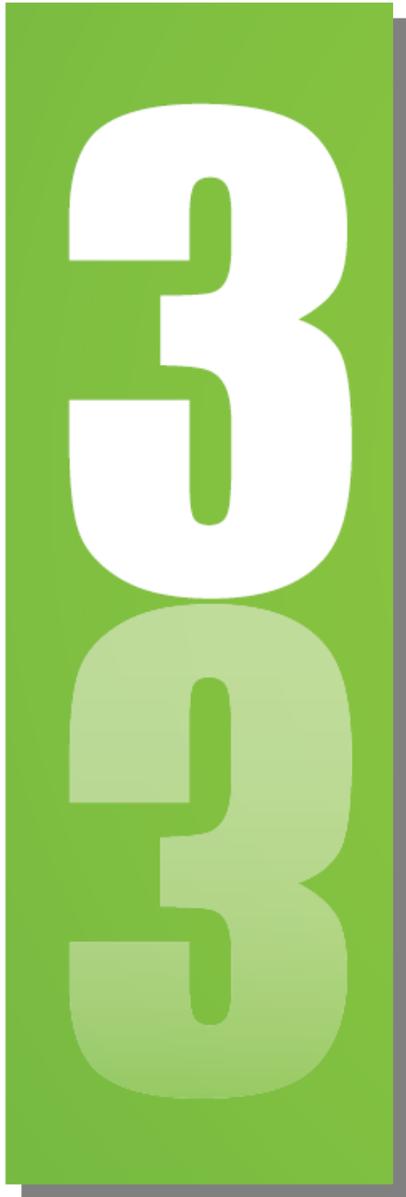
le président de la commission d'enquête est joint en **pièce 15**.

2.9. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

A la suite de la remise du procès-verbal de synthèse exposée dans le paragraphe 2.8 ci-avant, la SGP a transmis par courriel le 9 mai 2019 un document faisant état de ses différentes réponses au regard de chacun des thèmes retenus par la commission d'enquête.

La version papier a été ensuite adressée par voie postale au seul président de la commission le 13 mai 2019 (Cf





**ANALYSE DU PROJET SOUMIS
A ENQUÊTE PUBLIQUE**

31

**LES OBSERVATIONS ET
COURRIERS RECUEILLIS**

Sont récapitulés ci-après l'ensemble des observations recueillies sur les registres papier ou déposés par voie électronique et des courriers adressés à la commission d'enquête au cours de l'enquête publique relative au projet d'enquête environnementale de la ligne 15 Est du Grand Paris Express.

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur les registres mis en place dans les communes lieux d'enquête

Commune	Numéro registre	Nombre observations
AUBERVILLIERS	1	5
BOBIGNY	1	0
BONDY	1	1
CHAMPIGNY SUR MARNE	1	0
DRANCY	1	0
FONTENAY-SOUS-BOIS	1	3
GONESSE	1	0
LE PERREUX-SUR-MARNE	1	11
NOGENT SUR MARNE	1	0
NOISY-LE-SEC	1	1
PANTIN	1	0
ROSNY-SOUS-BOIS	1	3
SAINT-DENIS	1	1
SAINT OUEN	1	0
VILLEMOMBLE	1	0
PREFECTURE DU VAL DE MARNE	1	0
PREFECTURE DU VAL D'OISE	1	0
PREFECTURE DE SEINE SAINT DENIS	1	0
Total 18 registres	//	25

3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies par voie électronique (courriel et registre dématérialisé)

Total	Sur registre dématérialisé
Nombre observations	58

Par ailleurs 1 courrier daté du 17 avril 2019, (soit 2 jours après la fin de l'enquête) et rédigé par le président du Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis a été reçu par le président de la commission d'enquête. N'ayant pas été mis à la disposition du public, il ne peut pas être pris en considération, mais a fait l'objet d'une réponse de la part de la SGP.

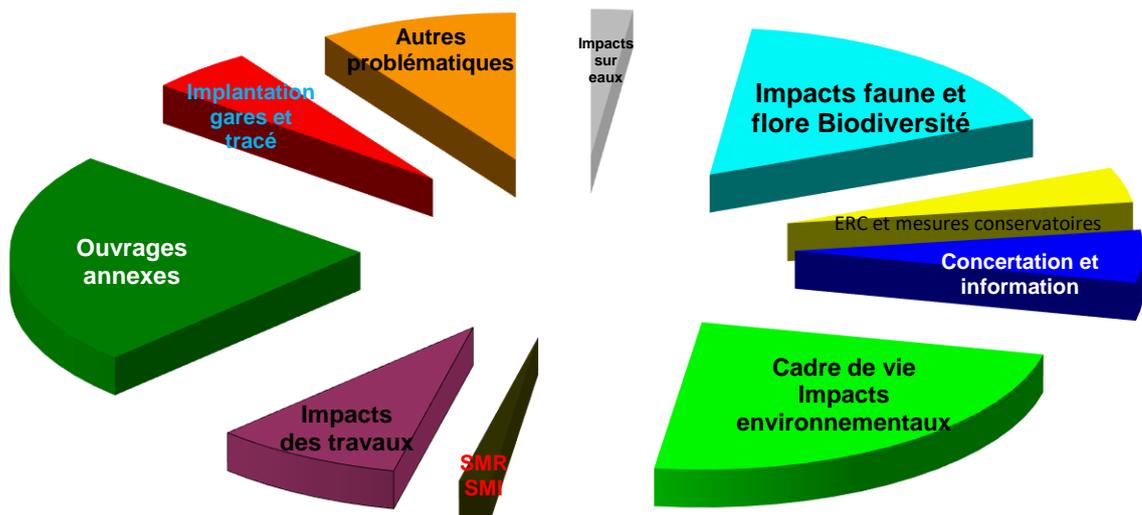
3.1.3. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête

Sur les 83 observations recueillies au cours de cette enquête les occurrences sur les thèmes envisagés par le commissaire enquêteur ont été les suivantes

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Observations Courriers ou mails ↓	IMPACTS SUR LES EAUX	IMPACTS FAUNE ET FLORE BIODIVERSITE	ERC ET MESURES CONSERVATOIRES	IMPLANTATION GARES ET TRACE	OUVRAGES ANNEXES	SMR-SMI	IMPACTS DES TRAVAUX	CADRE DE VIE IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	CONCERTATION ET INFORMATION	AUTRES PROBLEMATIQUES
Occurrences	4	35	8	12	49	3	18	49	10	27

Il apparaît manifestement que ce sont les thèmes relatifs aux ouvrages annexes et aux impacts environnementaux qui sont arrivés en tête des préoccupations des personnes qui se sont exprimées au cours de cette enquête, suivi du thème relatif aux impacts sur la faune, la flore et la biodiversité, alors que le thème concernant l'impact sur les eaux, pourtant objet principal de cette enquête a été très peu évoqué.

La répartition des thèmes abordés par occurrences



3.1.4. Examen détaillé des observations recueillies au cours de l'enquête

Le dépouillement de la totalité des observations a abouti à l'élaboration de 10 thèmes (traités au paragraphe 32 suivant).

A partir des résultats de ce tableau de dépouillement la commission d'enquête a analysé et synthétisé les observations au regard de ces 10 thèmes :

Thèmes	Libellé du thème
Thème 1	Les impacts sur les eaux
Thème 2	Les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité
Thème 3	ERC (Eviter-Réduire-Compenser) et les mesures compensatoires
Thème 4	L'implantation des gares et le tracé proposé
Thème 5	Les ouvrages annexes
Thème 6	SMR-SMI
Thème 7	Les impacts des travaux
Thème 8	Le cadre de vie, les impacts paysagers et environnementaux
Thème 9	La concertation préalable et l'information
Thème 10	Les autres problématiques

L'ensemble des observations dépouillées dans l'**annexe jointe** à ce rapport a été remis avec ces 10 thèmes à la SGP pour recueillir ses avis et commentaires (Cf. Procès-verbal cité au paragraphe **2.8** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce 15**).

La SGP a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse cité au paragraphe **2.9** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce 16**.

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes et sous-thèmes traités dans le chapitre **32** suivant et comportent à la suite les appréciations de la commission d'enquête.





LES THEMES ELABORES

Elaboration des thèmes à partir des observations, des courriers et des courriels

Les observations recueillies dans les registres papier, par courriel, par courrier et dans le registre dématérialisé (Cf. paragraphe 3.13 ci-dessus), ont été dépouillées en fonction des occurrences constatées (Cf. **annexe** jointe séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement la commission d'enquête a élaboré les **10** thèmes), dont le libellé figure au paragraphe 3.14 ci-dessus, thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements que la commission a adressée en complément au maître d'ouvrage.

- Thème n°1 : Les impacts sur les eaux ;
- Thème n°2 : Les impacts sur la faune, la flore et la biodiversité ;
- Thème n°3 : Phase ERC et mesures compensatoires ;
- Thème n°4 : L'implantation des gares et le tracé proposé ;
- Thème n°5 : Les ouvrages annexes ;
- Thème n°6 : Le SMI-SMR de Rosny-sous-Bois;
- Thème n°7 : Les impacts des travaux ;
- Thème n°8 : Le cadre de vie, les impacts paysagers et environnementaux ;
- Thème n°9 : La concertation préalable et l'information ;
- Thème n°10 : Les autres problématiques.

Pendant l'enquête publique, un avis a été reçu par courrier, à savoir celui du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- ▶ Analyse et synthèse des observations, courriers ou courriels recueillies sur le thème au cours de l'enquête,
- ▶ Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête relatifs au thème concerné,
- ▶ Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête,
- ▶ Avis et commentaires techniques de la SGP, maître d'ouvrage
- ▶ Appréciations de la commission d'enquête.

Comme indiqué au paragraphe 2.8 ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été remis à la SGP le 24 avril 2019, sous forme d'un procès-verbal de synthèse avec le tableau de dépouillement de l'ensemble des observations, courriers ou courriels recueillis au cours de l'enquête.

La SGP a fait part de son avis et de ses commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis à la commission d'enquête sous forme d'un fichier électronique complété par un envoi postal le 9 mai 2019.

Dans ce mémoire la SGP répond de façon parfois détaillée et son avis est intégralement reproduit sous chacun des thèmes ci-après.

En introduction, la SGP a fait figurer le préambule suivant dans son mémoire en réponse :

« Le présent mémoire apporte des avis et commentaires techniques aux questions reformulées par la commission d'enquête ainsi qu'aux observations émises dans le cadre de l'enquête.

Les avis et commentaires techniques de la Société du Grand Paris, nommée SGP, figurent en couleur bleue.

Certaines observations concernent plusieurs thèmes. Elles sont reprises dans chacun des thèmes, avec un avis et commentaire technique de la SGP uniquement sur le thème s'y rapportant. Il conviendra aux lecteurs de parcourir l'ensemble des thèmes pour prendre connaissance des avis et commentaires à leurs observations.

Certaines observations n'appellent pas de commentaire particulier de la SGP ».



3.2.1. Thème 1 relatif aux impacts sur les eaux

Ce thème, bien qu'objet principal de l'enquête, a été assez peu abordé par le public.

La commission a donc regroupé en un seul les 4 sous-thèmes suivants envisagés en amont :

- Loi sur l'eau
- Rejet des eaux d'exhaure
- Impacts sur les eaux superficielles
- Impacts sur les eaux souterraines

3.2.1.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers et courriels relatifs à ce thème

Observation N°5 du registre du Perreux de M. GAULIER qui écrit : *"Nous habitons au 37 bis rue du Bel Air au Perreux-sur-Marne. Notre maison est située sous une nappe d'eau ; à l'intérieur de notre maison, il y a un puits. Quels seront les désordres occasionnés par le percement du tunnel situé entre la nappe et notre maison ? Si la nappe se vide, que se passera-t-il ?"*

Observation N°9 du registre du Perreux de M. PERNIER qui a écrit : *« 1- La charte environnementale des chantiers, pour l'eau, au volet E§363 p 730, ne comporte que de bonnes intentions qui sont insuffisantes pour être suivies d'effet par les entreprises effectuant les travaux : on lit, en effet, « autant que possible en fonction des possibilités techniques et des emprises disponibles » et « si les activités et l'espace le permettent ».*

Ne faudrait-il pas indiquer dans les marchés que « les dispositions seront prises avant de démarrer les travaux pour disposer des emprises et retenir les techniques permettant de recycler les eaux industrielles et de ruissellement ?

Observation N°11 du registre du Perreux de Mme SAUNIER LAPORTE (Association Agir pour Le Perreux-sur-Marne) qui a écrit : *« L'eau : La charte environnementale des chantiers ne prévoit **aucune contrainte**, indiquant seulement : « autant que possible, si les activités et l'espace le permettent »*

*Notre association demande de prévoir dans les marchés de travaux que des dispositions contraignantes soient prises pour **le recyclage des eaux industrielles et de ruissellement.** »*

Mail N°57 du registre dématérialisé de M. THISSE - ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DES PAVILLONS DE L'AV JEAN JAURES ET DES RUES VOISINES qui écrit : *« 3- Déplacement de l'OA 712 qui a été renommé OA 7101P*

Aucune explication pour le déplacement de cet OA et pourtant le site prévu initialement est toujours retenu pour la partie emplacement de base de vie, cela est surprenant qu'un site prévu initialement pour un OA devienne uniquement un emplacement de base Vie !

De plus les informations d'hydrologie présentent le nouveau site comme étant très sensible au niveau des remontées des nappes, le choix de cet emplacement est d'autant plus surprenant !"

3.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

La plaquette de 16 pages diffusée dans le cadre de l'enquête présente en synthèse ces impacts sur les nappes :

Les eaux souterraines

La construction des ouvrages en souterrain peut avoir des impacts sur les nappes d'eaux souterraines, sur leur qualité et leur fonctionnement. Afin de réaliser un état des lieux du territoire concerné par le projet, des sondages et des prélèvements ont été effectués sur la totalité du tracé. Des études hydrogéologiques, fondées sur des modélisations, ont conduit à retenir les méthodes constructives les plus adaptées pour éviter les effets sur les nappes souterraines, durant les travaux puis lors de la phase d'exploitation.

Il s'agit notamment du recours à la technique des parois moulées pour la construction des ouvrages émergents, et du tunnelier pour la partie souterraine de l'infrastructure.

Le tableau p154 du résumé non technique B4 fait la synthèse de ces enjeux concernant les eaux souterraines estimant le niveau d'impact ou de risque comme nul.

S'agissant de la Demande d'obligation dans les marchés d'un recyclage des eaux industrielles et de ruissellement

Rappel de la Charte environnement des chantiers

Extrait pièce E du dossier p 730 du volet E8 Charte environnement des chantiers :

"3.6.3. Eau

L'objectif est de limiter les consommations d'eau, notamment en favorisant le recyclage. Les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- **les eaux industrielles sont recyclées** autant que possible en fonction des possibilités techniques et des emprises disponibles. Ces eaux sont, selon leur qualité et les opportunités techniques, réutilisées pour le process industriel ou encore pour l'aspersion des pistes et stockages ;
- lorsque **les eaux de ruissellements** sont collectées, elles font **l'objet d'un recyclage** après décantation si les activités et l'espace le permettent ;"
- les installations de chantiers sont équipées de dispositifs favorisant les économies d'eau pour l'usage quotidien (douches, réfectoire).

L'étude d'impact traite de ce sujet et dans son résumé non technique pièce B4, notamment le § 4.3 Eaux superficielles et risques associés (p129 à 148).

La pièce C "Pièces justificatives à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau" renseigne sur le sujet notamment dans son § 6.2.4.3 "Traitement des eaux de chantier avant rejet".

Éléments de réponse apportés par la SGP dans la pièce F (en pages 32 et 33) à la recommandation de l'Ae dans son Avis

§3.5 Modalités de rejet des eaux souterraines et superficielles,

(§2.3.3 – page 17 de l'avis de l'AE) : « L'Ae recommande de préciser, pour l'enquête publique, les modalités de rejet des eaux souterraines et superficielles dans le milieu naturel, ainsi que dans les différents réseaux d'assainissement et de s'assurer de leur capacité à accueillir les volumes estimés non rejetés au milieu en fonction de leur qualité. »

La Ligne 15 Est est composée d'une suite d'émergences ponctuelles (gares, ouvrages annexes et ouvrages spéciaux), réparties sur les 23 km de ligne et d'un centre d'exploitation en surface à Rosny-sous-Bois.

Ces émergences ont des caractéristiques différentes selon la nature des ouvrages et le stade de réalisation du projet (phase travaux / phase exploitation). Toutes les émergences (gares et ouvrages annexes) propres à la Ligne 15 Est sont concernées par le sujet de la gestion des eaux :

- les 10 gares (les gares de Saint-Denis-Pleyel et Champigny sont réalisées dans le cadre des lignes 16 et 15 Sud respectivement, projets ayant fait l'objet des autorisations nécessaires) ;
- les 20 ouvrages annexes (puits d'accès secours, et puits d'accès secours et de ventilation) ;
- les 5 ouvrages spéciaux :
 - OA 71E01 - entonnoir Rosny Bois-Perrier ;
 - OA 71Q02 - puits d'entrée de tunnelier, centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois ;
 - OA 7101C - tranchée couverte, centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois ;

- OA 7101O - tranchée ouverte, centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois ;
- OA 7405P - entonnement Rond-point J B Clément Champigny ;

- le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois.

La gestion des eaux pluviales et des eaux d'exhaure du projet est organisée à l'échelle de chaque ouvrage et de son emprise, en phase travaux et en phase exploitation, sur la base de principes généraux applicables à l'ensemble des ouvrages concernés.

Les eaux en présence seront de plusieurs types :

- **en phase chantier** : eaux pluviales ruisselant sur les emprises travaux ; eaux d'exhaure (pompages en nappe) ; eaux de process chantier (eau de fonctionnement des tunneliers, etc.) ; eaux de rinçage chantier (rinçage de toupies de béton, des roues des camions, etc.) ; eaux usées (sanitaires des bases vie, etc.) ;

- **en phase exploitation** : eaux pluviales ruisselant sur les émergences et les espaces associés (parvis de gares, etc.) ; eaux pluviales pénétrant par les grilles de ventilation horizontales des émergences ; eaux d'infiltration dans les ouvrages souterrains (tunnel, parois des ouvrages) ; eaux usées des sanitaires des gares ; eaux usées des activités des cellules commerciales des gares ; eaux usées de lavage des sols de gares et locaux techniques (volumes infimes car le lavage sera mécanisé par autolaveuse ou monobrosse) ;

Les principes généraux de gestion des eaux superficielles et souterraines ainsi que le détail ouvrage par ouvrage sont précisées au chapitre 2.4.3.3 du volet B3 - Etude d'impact du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

3.5.1. Modalités de rejet

Les modalités de rejet des eaux retenues au stade de l'avant-projet « b » sont détaillées au chapitre 2.4.3.5 du volet B3 - Etude d'impact. Au stade des études d'avant-projet, les principes suivants sont retenus pour l'évacuation des eaux pluviales et des eaux d'exhaure en phase chantier :

- les eaux issues des travaux des quatre ouvrages proches de cours d'eau et canaux seront rejetées dans ces exutoires :

- le canal Saint-Denis pour les eaux issues du chantier de l'OA 6401P à Saint-Denis ;
- le canal de l'Ourcq pour les eaux issues du chantier des gares Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy, respectivement à Bobigny et Noisy-le-Sec ;
- la Marne pour l'OA 7401P à Le Perreux-sur-Marne.

- à défaut de cours d'eau suffisamment proches, les eaux issues des travaux de tous les autres ouvrages (gares, ouvrages annexes et ouvrages spéciaux) seront, en solution de base, rejetées dans les réseaux d'assainissement pluvial (ou unitaire), en respectant les conditions de rejet (débit, volume, qualité, taxes) fixées par le gestionnaire local du réseau.

En phase exploitation, les volumes collectés seront faibles et concerneront essentiellement les eaux pluviales. Ces eaux seront rejetées aux réseaux d'assainissement pour l'ensemble des ouvrages de la ligne, excepté pour la gare Pont de Bondy pour laquelle un rejet dans le canal de l'Ourcq est prévu. Néanmoins, la gestion des eaux pluviales à la parcelle par infiltration, au minimum pour les petites pluies, sera étudiée dans les phases ultérieures de conception.

3.5.2. Echanges avec les gestionnaires

La Société du Grand Paris a consulté :

- la Mairie de Paris - Service des canaux, qui a donné un accord de principe pour le rejet d'eaux d'exhaure au canal de l'Ourcq et au canal Saint-Denis. Celui-ci est reproduit au volet E - Annexes : E.9 - Comptes-rendus et courrier, du présent dossier de demande d'autorisation environnementale ;

- les gestionnaires de réseaux, qui ont été contactés à plusieurs reprises lors des phases d'étude. Le SIAAP, les conseils départementaux du 94 et du 93 ont été rencontrés en septembre 2018. Les comptes-rendus de ces réunions ainsi que la liste des échanges ayant eu lieu avec les gestionnaires de réseaux sont joints au volet E – Annexes : E.9 - Comptes-rendus et courrier.

3.5.3. Poursuite des échanges

La Société du Grand Paris maintiendra des échanges réguliers avec les gestionnaires de réseaux tout au long des phases ultérieures de la conception du projet. La Société du Grand Paris tiendra informé le service de la police de l'eau des démarches engagées auprès des gestionnaires de réseaux pour l'exploitation des ouvrages. Les conventions signées avec les gestionnaires seront transmises aux services mentionnés par la DRIEE.

Avant le démarrage des travaux, la Société du Grand Paris demandera aux entreprises en charge de la réalisation des ouvrages, de fournir aux gestionnaires et aux exploitants des usines de potabilisation d'eau et aux gestionnaires des réseaux d'eaux pluviales et unitaires un planning détaillé comprenant la description de chaque phase de travaux, la localisation précise des points de rejet, ainsi que les débits de pointe et la durée des rejets.

Pour les rejets aux réseaux, les autorisations de rejet seront préalablement demandées par les entreprises de travaux, et le débit de rejet sera régulé afin de satisfaire aux exigences des règlements d'assainissement.

3.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Pouvez-vous confirmer les risques liés à la baisse ou la montée des niveaux des nappes subaffleurantes, notamment sur Le Perreux-sur-Marne, concernant plus spécifiquement l'ouvrage annexe OA 1701P sur Rosny-Sous-Bois ainsi que la mise en cause faite sur la pertinence de son implantation du fait de cette nappe ?

Quels dispositifs précis seront mis en œuvre pour limiter ces risques ?

Q 2 : Que pouvez-vous répondre à la demande faite d'imposer aux entreprises dans la Charte environnement des chantiers un recyclage systématique des eaux industrielles et de ruissellement ?

3.2.1.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur la question N°1 : « *Pouvez-vous confirmer les risques liés à la baisse ou la montée des niveaux des nappes subaffleurantes, notamment sur Le Perreux-sur-Marne, concernant plus spécifiquement l'ouvrage annexe OA 1701P sur Rosny-Sous-Bois ainsi que la mise en cause faite sur la pertinence de son implantation du fait de cette nappe ? Quels dispositifs précis seront mis en œuvre pour limiter ces risques ?* »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Concernant le secteur de Le Perreux-sur-Marne, les pompages nécessaires à la réalisation des travaux de la Ligne 15 Est induiront des abaissements localisés et temporaires de l'ordre de 1 à 1,5 m des nappes (toit de nappe) du Bartonien et du Lutétien (volet E du dossier d'enquête). Il s'agit de nappes profondes situées entre 42 et 44 m NGF. Les pompages n'auront pas d'impact sur les puits situés dans les nappes de surface.

En phase exploitation, il n'est pas attendu d'effet barrage au droit du tunnel au niveau de Le Perreux-sur-Marne.

Des piézomètres de suivi des nappes seront mis en œuvre afin de s'assurer de l'absence d'effet notable induit par les travaux sur le fonctionnement hydrogéologique du secteur.

Concernant plus spécifiquement l'ouvrage annexe 7101P sur Rosny-sous-Bois, depuis la déclaration d'utilité publique (DUP), il a été mutualisé avec l'ouvrage annexe 7102P, ce qui implique, à ce stade des études, un nouvel emplacement. Cette mutualisation permet une réduction des nuisances pour le territoire de Rosny-sous-Bois (un chantier au lieu de deux).

Comme indiqué aux chapitres 2.4.5 et 2.4.9 du volet B1, l'ouvrage annexe 7101P n'est pas situé en zone sensible au risque de remontée de nappe. Le risque de remontée de nappe ne constitue donc pas une contrainte à l'implantation de cet ouvrage.

L'emprise de l'ancien emplacement de l'OA 7102P a été abandonnée à ce stade des études, la base vie, lors des travaux, n'y sera pas implantée.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission note le rappel des éléments existant dans le dossier sur les abaissements de nappes prévisibles notamment sur Le Perreux, limités cependant à la phase travaux, donc temporaires et localisés. On peut ajouter pour minimiser la portée de ces impacts possibles

que le battement naturel des nappes est évalué à 1,5 à 2 m et que par ailleurs le dossier ne conclut à aucun impact sur les zones Natura 2000 et leurs zones humides.

La commission note également l'absence rappelée d'impacts sur les puits, question également abordée pendant l'enquête par plusieurs personnes riveraines du projet qui utilisent leur puits pour l'arrosage de leur jardin.

Concernant les impacts sur les nappes subaffleurantes ou plus profondes, l'ensemble des études du dossier montre effectivement des risques assez limités dus notamment aux techniques utilisées comme celles des parois moulées. Les piézomètres de contrôle qui seront mis en œuvre constituent une garantie pour le suivi des hauteurs de nappes et pour la mise en œuvre d'une intervention si celle-ci s'avère nécessaire.

La SGP montre bien ensuite que les craintes exprimées sur l'ouvrage annexe 7101P sur Rosny-sous-Bois ne sont pas fondées et évoque le bilan positif relatif aux nuisances chantier et au coût sociétal, constitué par la suppression de l'OA 7102P.

Sur la question N°2 : « Que pouvez-vous répondre à la demande faite d'imposer aux entreprises dans la Charte environnement des chantiers un recyclage systématique des eaux industrielles et de ruissellement ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le recyclage des eaux industrielles et de ruissellement nécessite la mise en œuvre d'installations de stockage et de traitement sur site permettant d'obtenir une quantité et une qualité des eaux compatibles avec les activités de chantier à un instant T.

Or les travaux de la Ligne 15 Est se déroulant dans un contexte urbain contraint, les emprises chantiers ne seront pas toutes suffisamment étendues pour mettre en œuvre les installations nécessaires au recyclage des eaux. Les dispositifs de stockage et de traitement des eaux seront a minima dimensionnés pour répondre aux exigences des concessionnaires de réseaux.

A noter également que la SGP a fait le choix de restreindre les emprises chantiers afin de minimiser l'impact des travaux mais aussi d'éviter les acquisitions et les démolitions.

Ainsi, la SGP ne peut imposer systématiquement aux entreprises de travaux de recycler les eaux industrielles et pluviales. Néanmoins, en fonction de la surface des sites, elle pourra demander aux entreprises d'étudier les possibilités de recyclage.

Appréciations de la commission d'enquête :

Suite aux arguments exprimés par la SGP, la commission ne retient pas la demande de l'association évoquant un renforcement de la Charte environnement des chantiers, notamment pour éviter des impacts fonciers supplémentaires à l'environnement, principalement urbain, des différents chantiers de la ligne.

Les exigences des conventions passées pour les rejets en réseau et le respect des normes en vigueur lui paraissent offrir des garanties suffisantes au niveau environnemental.

R : La commission adhère à l'idée que la faisabilité de ces possibilités de recyclage des eaux soient étudiées en amont dans les offres des entreprises et au cas par cas sur les sites le permettant techniquement.



3.2.2. Thème 2 relatif aux impacts sur la faune et la flore ainsi que sur la biodiversité

D'une façon générale, il ressort des observations relatives à ce thème un profond attachement de la population à conserver le peu d'espaces verts présents sur leur territoire, « poumons verts » qui représentent pour eux un « écosystème d'exception »

La majorité des observations émanent d'habitants d'Aubervilliers qui s'inquiètent des conséquences de l'implantation d'un puits de ventilation au square de la Maladrerie. Ils considèrent la destruction d'arbres vieux de plus de 30 ans, la fuite des oiseaux comme un « naufrage écologique »

Cette approche est également constatée au niveau de la gare du pont de Bondy, site riche en espèces protégées

3.2.2.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°2 du registre de Fontenay sous-bois d'un ANONYME qui déclare :
« Comment reconstituer une biodiversité détruite ? Flore, moineaux friquets, etc... »

Mail N°2 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « Plusieurs éléments protégés sont concernés par les éléments en surface du projet du Grand Paris Express sur la commune de Bondy. Un alignement d'arbres et un corridor écologique sont interceptés au niveau de la gare de « Bondy » ;

Un espace constitutif de la trame verte au niveau de l'OA 701 (square de la Mare à la veuve)

Un alignement d'arbres est intercepté au niveau de l'OA 691.. »

Mail N°6 du registre dématérialisé de Mme PICARD : « ... Habitante de la cité jardin La Maladrerie, classée Patrimoine du XXe siècle, un des rares lieux où les espaces verts sont très présents, je suis extrêmement choquée du projet de l'ouvrage annexe de la ligne 15 Est qui se situerait à l'emplacement d'un square qui est une aire de jeux pour les enfants (près de la Maison de l'Enfance Saint-Exupéry), pour les plus grands avec un city stade et qui comporte un espace appelé le "petit bois" comprenant une quarantaine d'arbres plantés il y a près de 40 ans.

Votre enquête publique porte sur la mise en conformité avec la loi environnement ! Alors que l'urgence des dérèglements climatiques est avérée, que nous avons besoin de beaucoup plus d'arbres et de végétaux pour combattre la pollution (Aubervilliers est la pire ville du 93 avec 1,30 m d'espace vert par habitant), il est inconcevable de raser des arbres de cette taille et de cet âge pour un tel chantier...»,

Mail N°8 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « ...J'attire votre attention sur le fait que la Maladrerie, classé "Patrimoine du 20^{ème} siècle" est et doit rester un espace vert protégé autant pour sa flore que pour sa faune. Votre projet va détruire en partie le square planté d'arbre de 20 à 30 mètres de hauteur, un des rares poumons de la ville ».

Mail N°9 du registre dématérialisé de Mme FIUMANI : « ...J'aimerais savoir pour quelles raisons l'implantation initiale a été changée, le nouveau lieu choisi se trouve dans la Maladrerie ..., poumon du quartier, l'été alors qu'il fait 40° dans Aubervilliers à la Maladrerie il fait moins de 30 ..., ce square comprend une quarantaine d'arbres de plus de trente mètres de hauteur, et âgés de près de quarante ans ! Il n'existe pas trop de lieux comme celui-ci à Aubervilliers et il serait très important de réfléchir à une autre solution. »

Mail N°10 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « ...Alors que la cité de la Maladrerie est un exemple d'éco quartier, vous ne devez pas amputer notre espace de conserver notre patrimoine végétal ».

Mail N°11 du registre dématérialisé de M. KADDOURI : « ... cette implantation va détruire 45 arbres dans le quartier de la Maladrerie...Notre Ville manquant déjà cruellement d'espaces verts, cela posera de nombreux problèmes pour les habitants et riverains, en termes de respect de l'environnement, de l'écosystème et du cadre de vie ».

Mail N°14 du registre dématérialisé de M. PATAUT : « ...Sur le plan environnemental, écologique et climatique, nous, citoyens d'Aubervilliers, habitants du quartier maladrerie, depuis 40 ans, trouvons inenvisageable de perdre ce parc boisé, pour implanter une aération pour la ligne 15 Est....Des nuisances pour les riverains, il y en aura quel que soit le lieu, mais ne sacrifiez pas des arbres de plus de 30 ans.....Nous nous battons depuis de longues années avec la ville à nos côtés pour préserver la flore la faune de ce quartier d'Aubervilliers, et même à les favoriser »

Mail N°16 du registre dématérialisé de M. HURIEL : « Pourquoi détruire ce site, même si vous promettez de replanter le même nombre d'arbres ? Un jeune arbre ne remplacera jamais un arbre trentenaire qui accueille les différentes espèces d'oiseaux qui nichent dans leurs branchages »

Mail N°18 du registre dématérialisé de M. LUMINET : « ...Je souhaite attirer votre attention sur le fait que notre quartier n'a aucune zone verte...Le petit lieu planté d'arbres que vous souhaitez dégrader est le seul du quartier...Il est inadmissible que vous envisagiez d'abattre un seul arbre de ce lieu ».

Mail N°19 du registre dématérialisé de M. BOQUET : « ...Nous sommes absolument opposés à ce projet qui aurait comme projet de détruire un espace vert sous nos fenêtres, permettant d'être un poumon dans la ville, un lieu de jeux des enfants. Nous ne pouvons imaginer qu'à l'heure du défi écologique, du dérèglement climatique, un lieu dont les sols sont perméables, îlot de fraîcheur pour les petits et nos anciens, les politiques donnent cette parcelle pour des travaux et de la minéralisation des sols ».

Mail N°21 du registre dématérialisé de M. JACQUEMOT : «.Lorsqu'on sait que la pollution est responsable de la mort de millions d'individus sur terre, peut-on imaginer réaliser un ouvrage qui conduise à accélérer la disparition des hommes ?...Un arbre de 30 ans c'est de la fraîcheur en été lors des canicules (celle de 2003 a coûté la vie de 15 000 personnes principalement âgées), c'est de l'oxygène produit, du gaz carbonique fixé, un abri pour une multitude d'espèces animales (mésange charbonnière, rouge-queue noir, pipistrelle de Kuhl, etc.) qui participent à notre cycle de vie, en plus d'un lieu calme de jeux pour les enfants. Un arbre de 30 ans est aujourd'hui irremplaçable.....La transition écologique ne doit pas rester une parole en l'air comme beaucoup d'autres.....Cela veut dire avant tout la préservation du capital écologique que chaque lieu détient. Et le square de la Maladrerie en est un. Couper les arbres, c'est les détruire et revenir 40 ans en arrière au milieu des pavés et des masures sans hygiène ni verdure ».

Mail N°26 du registre dématérialisé de M. BOSSARD : « ...La gare du RER E côté Le Perreux sur Marne est actuellement un espace ouvert quasi totalement dépourvu de végétations.....Le seul îlot de verdure dans cet espace bétonné est situé à l'angle des rues de Colmar et de Nancy. Quatre somptueux marronniers y ont été plantés il y a environ 40 ans et égayent par leur verdure cet endroit plutôt gris.....A l'heure où les enjeux écologiques sont majeurs, nous connaissons maintenant l'importance de l'arbre en milieu urbain.....Purificateurs d'air grâce à la photosynthèse, les arbres produisent de grandes quantités

d'oxygène. Ils permettent également de réduire la teneur de l'air en gaz polluants et en particules fines. Nous savons sur ce dernier point que l'Île de France ne fait pas figure d'exemple... · A l'heure du réchauffement climatique, les arbres ont aussi un impact direct sur la température ambiante. En été, ils rafraîchissent l'air grâce à leur feuillage : celui-ci absorbe et réfléchit une partie du rayonnement qui, autrement, atteindrait le bitume pour se transformer en chaleur... · Ils agissent aussi comme des médicaments naturels : Des études ont permis de prouver l'impact de la végétation sur l'équilibre psychique des citadins... »

Mail N°31 du registre dématérialisé de Mme SANHEIRA qui affirme : « ...La construction d'un puits de ventilation pour la future ligne 15 va sacrifier 45 arbres dans le quartier de la Maladrerie. Il faut arrêter cet écocide immédiatement ».

Mail N°32 du registre dématérialisé de Mme LOMBARDE qui écrit : « ... En vue de la construction de la future ligne de métro 15 EST, il a été entre autres décidé de réaliser un puits de ventilation en lieu et place de l'un des seuls jardins arborés du quartier, le jardin de la maladrerie au cœur de la cité. En effet, il prévoit de supprimer 4000m² de vert et 45 arbres vieux de plus de 30 ans »

Mail N°34 du registre dématérialisé de M. OGE qui déclare : « Alors que tout est dit sur ce qu'il faut faire pour essayer de combattre le réchauffement climatique, vous décidez de "raser" un espace boisé (arbres de près de 40 ans, faune diversifiée...) nécessaire aux habitants du quartier, espace de jeux pour les enfants.....J'espère que la commission va réfléchir de "façon vivante" et non pas technocratique en pensant aux humains, aux animaux (entre autres mésangères charbonnières, bleues, verdiers, rouges-gorges, chardonnerets, pinsons, moineaux, tourterelles...dont certains sont en voie de disparition !), aux différents végétaux » ... ».... « Je m'oppose donc à ce projet qui ne respecte pas le contrat environnemental »

Mail N°36 du registre dématérialisé de Mme MONTEIL : « ...Un raccourci pour résumer les observations de tout(es) ceux/celles qui s'opposent et alertent à ce naufrage écologique et social. D'autant plus aberrant que tous les jours nous sommes informés des conséquences du réchauffement climatique ... ».

Mail N°37 du registre dématérialisé de M. BRAMI : « ...Ce square, fait partie de ce patrimoine, avec ses 4000 m² de surface, ses 45 arbres de 15 à 30 m de haut et de 30 ans d'âge accueillant une faune protégée, contrairement à ce qui est indiqué dans le rapport de présentation, il doit être considéré comme un espace boisé à protéger. Ce square par sa taille représente à lui seul le programme de plantation d'arbres de la ville d'Aubervilliers pendant un an... »

Mail N°39 du registre dématérialisé de l'ASSOCIATION Jardins a tous les étages : « ...Le square, fait partie de ce patrimoine, avec ses 4000 m² de surface, ses 65 arbres de 15 à 30 m de haut, de 30 ans d'âge accueillant une faune protégée, contrairement à ce qui est indiqué dans le rapport de présentation de la SGP qui minimise la hauteur des arbres. Il doit être considéré comme un espace boisé à protéger. Ce square par sa taille représente à lui seul le programme de plantations d'arbres de la ville d'Aubervilliers pendant un an..... Aujourd'hui, la présence d'arbres trentenaires est un capital précieux à préserver, le reconstituer nécessiterait des décennies.... »

« ... Quelles exigences techniques ou autres méritent que les arbres soient abattus et que les oiseaux et la faune disparaissent de ce lieu pendant des années ». « En outre, les engagements de compensation et de replantage annoncés par la SGP, apparaissent insuffisants, dans la mesure où ils ne sauraient compenser la disparition d'arbres quarantenaires.... »

Mail N°42 du registre dématérialisé de Mme TRELCAT : « ...La Maladrerie est une Cité jardin où sont prouvés ses nombreux atouts écologiques, notamment pour la réduction des ilots de chaleur, alors s'il vous plaît ne détruisez pas cet écosystème d'exception... »

Mail N°44 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « ...L'étude fait complètement abstraction des conséquences de l'urbanisation induite : destruction de zones pavillonnaires donc du cadre de vie et de la biodiversité existante dans les jardins constitués en majeure partie, contrairement aux emprises de la ligne étudiées, de surfaces naturelles et non remaniées... »

Mail N°46 du registre dématérialisé de M. FADIL : « Non à arracher les seuls arbres présents dans Aubervilliers pour encore construire et construire j'habite ici pour ces arbres mes enfants sont heureux avec ce square. » ... » Nous avons besoin de ces arbres et ce square que nous on appelle la forêt, laissez le tel qu'il est et non pas ce qu'il deviendra après ce projet... »

Mail N°48 du registre dématérialisé d'un ANONYME : «conséquences pour l'écologie de ce quartier.....Nous sommes opposés à l'abattage des arbres de plus de 30 ans.....Ce square fait partie de ce patrimoine avec ces 4000 m2 de surface, ses 45 arbres de 15 à 30 m de haut et de 30 ans d'âge accueillant une faune protégée doit être considéré comme un espace boisé à protéger... »

Mail N°53 du registre dématérialisé de Mme FIUMANI : « ...Dans le rapport de la SGP sur l'impact environnemental sont recensés les arbres et la faune animale.....Pourquoi minimiser dans ce diagnostic la hauteur de ces 70 arbres plantés depuis 40 ans qui font de ce square un espace très boisé qui pourrait avoir le statut d'espace protégé. »

Mail N°54 du registre dématérialisé de M. REDON – Union des associations d'environnement de Seine St Denis : « ...Dans le volet D de demande de dérogation à la protection des espèces et habitats protégés, le tableau de la page 112 est révélateur des atteintes aux espaces naturels provoquées par la mise en œuvre des ouvrages décrits dans cette enquête publique.....Même si dans le milieu urbain dense les espèces protégées restent marginales, c'est la biodiversité ordinaire qui est concernée et dégradée de Saint-Denis à Nogent-Le Perreux sur des territoires déjà carencés en espaces verts »

L'implantation de l'ouvrage annexe 6502 qui détruit les 4 000 m2 du square de la Maladrerie ne peut être conservé en l'état. Les 45 arbres de ce square ont 30 ans d'âge et en période d'urgence climatique leur destruction aggravera encore les capacités de ce territoire à résister aux canicules annoncées »

Mail N°55 du registre dématérialisé de l'ATELIER Malon «..Avec l'urgence climatique vous ne pouvez plus procéder par tabula rasa, détruire et reconstruire, vous devez réfléchir sur des solutions et économies raisonnées sur le long terme. Vous vous devez d'être connecté avec la réalité du terrain, de penser en termes de résilience et d'inclusion ».... « Pour toutes ces raisons évidentes les arbres, la végétation, la faune quarantenaire du square de la maladrerie sont remarquables et font partie du patrimoine de la cité et de la ville d'Aubervilliers ».

Mail N°56 du registre dématérialisé de M. BOUCHER association Bondy Ecologie : « ... Le moineau friquet : Suite à la destruction de son milieu de vie au niveau de la gare Pont de Bondy page 210 du document B3 il est prévu des mesures de protection compensatoires qui nous paraissent très insuffisantes En effet la première parcelle proposée (très petite) située derrière l'école Pasteur à Bondy risque d'être partiellement détruite en raison de travaux liés au passage du TZEN.....Le lézard vivipare : Le long du canal au niveau du pont de Bondy

une petite zone de protection existe concernant le lézard vivipare, elle sera détruite par les travaux de la gare »

Parc de la mare à la veuve Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier en partie inutilisée et colonisée par une végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur centre d'exploitation de Rosny Sous-Bois de la ligne 15 Est"

Nous tenons à faire remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir ce bâtiment sans détruire des espaces naturels (nous signalons que la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes, d'oiseaux etc.... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le site de compensation du Moineau friquet au niveau du jardin de l'école Pasteur à Bondy se situe au plus proche de l'impact et a pour objectif de maintenir la présence de l'espèce à proximité immédiate du secteur impacté. Les mesures de compensation participeront par ailleurs à la restauration d'une partie des continuités écologiques de la commune et bénéficieront à tous les oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, des parcs et jardins, et ce, dans un secteur urbanisé.

La surface disponible du jardin de l'école Pasteur à Bondy étant néanmoins réduite et insuffisante pour répondre au besoin compensatoire, des mesures de compensation complémentaires ont été proposées sur un autre site de compensation : le parc de la Patte d'Oie à Gonesse, où la surface de compensation disponible est beaucoup plus importante et se situe autour de noyaux de populations connus du Moineau friquet.

Pour le Lézard des murailles, avant le démarrage des travaux, des éléments favorables à l'espèce seront déplacés ou enlevés pendant la période adaptée, des habitats de substitution seront créés.

Concernant le centre d'exploitation de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, il ne peut pas être implanté dans la zone d'activité Marcel Dassault. En effet seule l'extrémité Ouest est localisée dans le fuseau de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, ce qui ne représente pas une emprise suffisante.

Mail N°57 du registre dématérialisé de Mme SELLAOUI-SEGAL : « *J'habite ce quartier de la Maladrerie, par choix, car il est peuplé d'un nombre incroyable de grands arbres, et de nombreuses espèces d'oiseaux et insectes, faisant bénéficier à ces habitants d'une fraîcheur exemplaire lors de dernière hausse de température excessives de ces derniers étés »*

3.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Biodiversité (fascicule B3)

3.1. Méthodologie de hiérarchisation des impacts (3.2)

L'évaluation qualitative de l'impact du projet a été réalisée selon la méthode suivante :

1- Dans un premier temps, la nature de l'impact du projet sur les habitats naturels et les espèces a été déterminée. Cette détermination s'est fondée sur une étude bibliographique et des relevés de terrain qui ont permis de dégager les principaux impacts de l'aménagement

- destruction d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces (effet d'emprise direct sur les habitats) et/ou destruction directe d'individus ; -
- rupture des corridors de déplacements ; -
- dérangement/perturbation de la faune ; -
- risque de collision vis-à-vis de la faune ; -
- pollution des habitats et du milieu de vie.

2- Pour ces différents types d'impacts, l'intensité des effets du projet sur les habitats naturels et les espèces floristiques et faunistiques a été évaluée suivant les 3 critères explicités ci-après

Surface impactée : cette notion définit la dimension spatiale directement impactée par le projet (destruction ou altération d'habitat ou d'espèce). Afin de relativiser les surfaces touchées dans leur environnement proche, trois niveaux d'intensité d'impact ont été établis en fonction de la proportion de la surface d'habitats naturels ou habitats d'espèces touchés par rapport aux surfaces disponibles à proximité de l'emprise du projet et en continuité

Durée de l'impact : cette notion fait référence à la dimension temporelle de l'impact et permet d'évaluer la période pendant laquelle les effets du projet seront ressentis sur l'habitat ou l'espèce considérée. Cette notion intègre également le temps de récupération de l'habitat ou de l'espèce affectée :

- permanent : l'impact se fait ressentir de façon permanente pendant toute la durée de vie du projet et/ou est irréversible ;
- temporaire : l'impact se fait ressentir de façon continue ou discontinue pendant la phase de chantier et cesse dès la fin de ce dernier ; -

Portée de l'impact : cette notion exprime la portée des effets engendrés par le projet et fait référence à l'aire géographique sur laquelle sera ressenti l'impact. Deux niveaux d'étendues ont été distingués :

- portée régionale : l'étendue est régionale si le projet est ressenti sur un vaste territoire ou à une distance importante du projet ; o
- portée locale : l'étendue est locale si le projet affecte une espèce localisée à l'intérieur ou à proximité directe des emprises.

Le croisement de ces 3 critères permet la définition de trois classes d'intensité des effets du projet :

- intensité forte : la perturbation altère ou détruit de façon significative et permanente plus de la moitié de l'habitat et/ou remet en cause l'état de conservation local ou régional de l'habitat, de l'espèce remarquable qui en est dépendante ou de la population ; -
- *intensité modérée : la perturbation altère de façon significative et permanente ou temporaire une fraction importante, mais non majoritaire, de l'habitat naturel ou de l'habitat d'espèce, sans remettre en cause l'état de conservation local de l'habitat, de l'espèce remarquable qui en est dépendante ou de la population ; -
- intensité faible : la perturbation est temporaire, locale et altère de façon significative une faible fraction de l'habitat naturel ou de l'habitat d'espèce.

3-obtention du niveau d'impact brut ou résiduel (après prise en compte des mesures) résulte du croisement entre l'enjeu de conservation régional ou national de l'habitat naturel ou de l'espèce (appelée niveau d'enjeu écologique) et l'intensité des impacts :

Tableau de détermination du niveau d'impact brut sur les habitats naturels et les espèces

		Niveau d'enjeu écologique			
		Fort	Modéré	Faible	Nul
Intensité de l'impact	Forte	Fort	Modéré	Faible	Nul
	Modérée	Fort	Modéré	Faible	Nul
	Faible	Modéré	Faible	Faible	Nul

Le niveau d'impact peut faire l'objet d'une modulation à la hausse ou à la baisse suivant une expertise reposant sur :

- les particularités écologiques des habitats ou éthologiques¹⁹ des espèces (capacité au déplacement et valence²⁰ écologique par exemple) les rendant plus ou moins sensibles à chaque type d'impact ; -
- la zone impactée dans l'aire de répartition naturelle des habitats naturels ou des espèces (plus ou moins affectée, en bord ou au centre de l'aire, etc.) influant sur l'état de conservation de l'habitat naturel ou des populations.

4- L'impact global du projet est évalué en prenant en considération l'impact le plus discriminant pour l'habitat naturel ou l'espèce. Ainsi, si pour un taxon donné, le projet engendre un impact faible en termes de pollution du milieu de vie, de collision, de dérangement et de rupture des corridors mais un impact fort pour la destruction d'habitat, alors l'impact du projet sera considéré fort.

Critère de hiérarchisation des impacts sur les habitats naturels et les espèces

Hiérarchisation des impacts	Absence d'impact	Impact faible	Impact modéré	Impact fort
Critère surfacique	-	La perturbation est temporaire, locale et n'altère de façon significative qu'une faible fraction de l'habitat disponible localement	La perturbation altère de façon significative et permanente ou temporaire une fraction importante, mais non majoritaire, de l'habitat sans remettre en cause l'état de conservation local de l'habitat, de l'espèce qui en est dépendante ou de la population	La perturbation est temporaire, locale et altère de façon significative plus de la moitié de l'habitat

Biodiversité (fascicule B4)**4.5.1. Impacts et mesures en phase chantier****4.5.1.1 Impacts et mesures sur les zonages environnementaux réglementaires et d'inventaires**Zones de protection réglementaire

La réalisation du projet n'entraîne aucune emprise définitive ou provisoire sur les zonages protégés du patrimoine naturel. De plus, la distance entre les futurs ouvrages et les zones protégées est suffisante pour s'affranchir de tout risque d'impact indirect.

Zones d'inventaire

Aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique (ZNIEFF) et aucune Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) n'est concernée par la zone d'étude restreinte du projet.

À ce titre, le projet ne présente pas d'impact direct sur les zones d'inventaire. De plus, la distance entre les futurs ouvrages et les zones inventoriées est suffisante pour s'affranchir de tout risque d'impact indirect.

4.5.1.2 Impacts et mesures sur les habitats naturels et semi-naturels et sur la flore et mesures associées

Les habitats identifiés dans la zone d'étude restreinte ne présentent globalement que peu d'intérêt patrimonial du fait de l'impact important des activités humaines sur les milieux (eutrophisation, exploitation et fréquentation intensive des boisements, tonte très fréquente des pelouses, etc.).

4.5.1.3 Impacts et mesures sur la faune et mesures associéesImpacts et mesures sur les espèces d'insectes et individus

À l'issue des prospections de terrain réalisées, huit espèces d'insectes patrimoniales ont été recensées, à savoir : 2 papillons et 6 orthoptères présentant un niveau d'enjeu écologique fort (pour la Decticelle bariolée) à modéré (pour les sept autres espèces) en raison de leur statut d'espèce déterminante ZNIEFF en Île-de-France ou de leur caractère protégé en Ile-de-France (pour le Grillon d'Italie et la Mante religieuse).

Habitats à enjeu modéré à fort inventoriés au sein de la zone d'étude restreinte

Habitat observé	Etat de conservation du site	Secteur concerné	Espèces faunistiques patrimoniales	Enjeu	
				Flore	Habitat
Pelouse des substrats siliceux	Moyen	OA 7001P, Centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois et OS 71Q02	Gaillet de Paris	Fort	Fort
Pelouses urbaine avec arbres	Mauvais	OA 6502P	Torilis nouveau	Modéré	Modéré
		OA 7104P	Roquette jaune	Modéré	
			Salsifis douteux	Modéré	
		DBO et 6701	Orobanche du lierre	Modéré	
Alignement d'arbres	Moyen	Gare SDF	Vulpie faux-Brome	Modéré	Modéré
Friche et terrain vague	Mauvais	Gare VDF	Torilis nouveau	Modéré	Modéré

Parmi les espèces végétales patrimoniales recensées au droit de la zone d'étude écologique, seules deux

espèces sont directement impactées dans le cadre du présent projet.

Impact brut sur les espèces floristiques à enjeu localisées au sein des emprises travaux

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Habitat	Enjeu	Impact brut
Espèces floristiques à enjeu et habitat localisées au sein des emprises travaux				
Torilis noueux (secteur de la gare Val de Fontenay)	<i>Torilis nodosa</i>	Friche et terrain vague	Modéré	Faible
Gaillet de Paris (secteur du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois et de l'OS 71Q02)	<i>Galium parisiense</i>	Pelouse des substrats siliceux	Fort	Fort
Espèces floristiques à enjeu et habitat localisées à proximité immédiate des emprises travaux				
Gaillet de Paris (secteur de l'OA 7001P)	<i>Galium parisiense</i>	Pelouse des substrats siliceux	Fort	Nul
Orobanche du lierre	<i>Orobanche hederæ</i>	Pelouses urbaine avec arbres	Modéré	Nul
Vulpie faux-Brome	<i>Vulpia bromoides</i>	Alignement d'arbres	Modéré	Nul
Roquette jaune	<i>Diplotaxis tenuifolia</i>	Pelouses urbaine avec arbres	Modéré	Nul
Salsifis douteux	<i>Tragopogon dubius</i>	Pelouses urbaine avec arbres	Modéré	Nul
Torilis noueux (Secteur 6502P)	<i>Torilis nodosa</i>	Pelouses urbaine avec arbres	Modéré	Nul

Il est à noter qu'aucune espèce floristique protégée n'est recensée et donc impactée

4.5.2 impacts et mesures en phase d'exploitation

L'ensemble des impacts sur les habitats naturels et semi-naturels, ainsi que sur la flore ont lieu en phase chantier et sont définitifs. Aucun impact supplémentaire sur les habitats naturels et semi-naturels, sur la flore n'est ainsi lié à la phase exploitation.

Les impacts identifiés sur la faune en phase d'exploitation peuvent être de deux types :

- le dérangement de la faune par l'exploitation des ouvrages et la fréquentation des zones à proximité des gares. Le projet étant implanté dans un contexte essentiellement urbain et sachant qu'il est prévu que les implantations en surface ne devront pas ajouter une source de pollution lumineuse supplémentaire par rapport à l'existant pour limiter le dérangement de la faune en période nocturne, le niveau d'impact est considéré comme négligeable ; -
- la dégradation d'habitats naturels, en lien avec l'augmentation de la fréquentation des zones à proximité des gares. Du fait de la situation du projet dans un contexte essentiellement urbain, le niveau d'impact est considéré comme négligeable. Les risques de dégradations des milieux naturels par pollution accidentelle ou diffuse sont négligeables en phase d'exploitation. Les mesures mises en place vis-à-vis de ce risque de pollution concernent principalement les ressources en eau, et sont présentées dans le chapitre 4.3 du présent résumé non technique.

Du fait de la mise en place des mesures permettant de limiter le dérangement de la faune et la dégradation des habitats en phase d'exploitation, et étant donné le caractère majoritairement souterrain du projet, ainsi que les faibles surfaces d'emprises définitives, aucun impact sur la faune n'est attendu en phase d'exploitation.

4.5.3 Synthèse des impacts du projet sur la biodiversité et des mesures associées

Thématique	Sous thème	Phase	Caractérisation de l'impact brut	Niveau d'impact ou de risque/ ouvrage concerné	Mesures d'évitement des effets négatifs	Mesures de réduction des effets négatifs	Niveau d'impact résiduel global après application des mesures ERC
Biodiversité	Habitats naturels et flore	Chantier	Dégradation ou disparition d'habitats naturels et semi-naturels, ou de station de station d'espèces végétales patrimoniales par les emprises des travaux et par propagation d'espèces végétales exotiques envahissantes lors de la phase travaux	Fort pour le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois Faible pour le reste du projet	Evitement des secteurs d'intérêt (zones d'inventaire et espaces protégés) et des principaux espaces verts	Management environnemental du chantier Limitation des emprises chantier Lutte contre la prolifération des espèces exotiques envahissantes Balisage des stations patrimoniales présentes à proximité du chantier Collecte des graines de Gailllet de Paris et semis sur un habitat semi-naturel qui sera recréé au sein de la zone RTE du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois	Faible
		Exploitation	Sans objet	Nul pour l'ensemble du projet	-	-	Nul

Thématique	Sous thème	Phase	Caractérisation de l'impact brut	Niveau d'impact ou de risque/ ouvrage concerné	Mesures d'évitement des effets négatifs	Mesures de réduction des effets négatifs	Niveau d'impact résiduel global après application des mesures ERC	Mesures de suivi et de compensation des effets négatifs
Biodiversité (suite)	Faune	Chantier	Dégradation voire destruction des habitats d'espèces faunistiques et des individus	Modéré pour la gare Pont de Bondy et le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois Nul à faible pour le reste du projet	-	Diagnostic d'un écologue avant dégagement des emprises et prescriptions si besoin. Management environnemental du chantier. Limitation des emprises chantier. Adaptation de la période de dégagement des emprises aux cycles biologiques des espèces. Réduction de l'attractivité des emprises travaux pour le Lézard des murailles avant dégagement des emprises et création d'abris de substitution si possible. Déplacement du hérisson et mise en place de dispositifs anti-intrusion (petite faune et Hérisson d'Europe) avant les travaux au niveau de la gare Fort d'Aubervilliers. Restauration des emprises chantiers utilisées temporairement à Fort d'Aubervilliers et Pont de Bondy (pose de nichoirs sur ce dernier site). En phase travaux, la friche au nord du canal de l'Ourcq constituant un habitat favorable au Moineau friquet sera mise en défens. Création d'un habitat semi-naturel au sein de la zone RTE du centre d'exploitation favorable au Grillon d'Italie et aux insectes, ainsi qu'aux espèces faunistiques de milieux ouverts. Ouverture des bâtiments avant démolition pour les rendre inadaptés aux Chiroptères.	Modéré pour la gare Pont de Bondy	Suivi : Suivis de l'efficacité des mesures de réduction d'impact sur les populations d'oiseaux, de chiroptères, d'insectes et de hérisson (CER, Fort d'Aubervilliers, Pont de Bondy). Suivi des mesures compensatoires en faveur du Moineau friquet et des insectes tous les ans pendant 5 ans, puis une fois tous les 5 ans, (30 ans au total). Compensation Mesure spécifique au Moineau friquet : restauration d'habitats favorables sur le site jardin de l'école Pasteur à Bondy (93) et sur le parc de la Patte d'Oie à Gonesse (95). Mesure spécifique pour des espèces de milieux ouverts de type pelouses siliçieuses et friches herbacées sur le site du parc de la Patte d'Oie à Gonesse (95).
		Exploitation	Sans objet	Nul pour l'ensemble du projet	-	-	Nul	-
	Continuités écologiques	Chantier	Fragmentation ou dégradation des corridors écologiques	Négligeable	-	-	Négligeable	-
	Exploitation	Exploitation	Pas d'effet sur les zones humides	Nul	-	-	Nul	-

3.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Les mails 21 et 34 évoquent des oiseaux, dont certains seraient en voie de disparition (mésange charbonnière, rouge-queue noir, pipistrelle de Kuhl, chardonnerets, pinsons, moineaux, tourterelles...) auxquels le projet de ligne 15 Est porterait atteinte. Or il ne semble pas que leur cas ait été évoqué dans l'étude d'impact fournie. Bien qu'il ne s'agisse pas stricto sensu d'espèces protégées, comment entendez-vous préserver ces espèces, notamment lors des travaux de construction de cette ligne 15 Est ?

Q2 : Le mail 56 fait remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir le futur centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois de la ligne 15 Est sans détruire des espaces naturels dont la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes et d'oiseaux.

Même si l'autorisation ICPE de ce futur centre fera l'objet d'une enquête d'autorisation environnementale spécifique ultérieure, la commission d'enquête souhaiterait savoir comment la SGP entend maintenir ou préserver ces espaces naturels indispensables à la

flore et à la faune et donc à la biodiversité?

3.2.2.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur le mail N°56 : « ... *Le moineau friquet : Suite à la destruction de son milieu de vie au niveau de la gare Pont de Bondy page 210 du document B3 il est prévu des mesures de protection compensatoires qui nous paraissent très insuffisantes En effet la première parcelle proposée (très petite) située derrière l'école Pasteur à Bondy risque d'être partiellement détruite en raison de travaux liés au passage du TZEN.....Le lézard vivipare : Le long du canal au niveau du pont de Bondy une petite zone de protection existe concernant le lézard vivipare, elle sera détruite par les travaux de la gare [...] Parc de la mare à la veuve Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier en partie inutilisée et colonisée par une végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur centre d'exploitation de Rosny Sous-Bois de la ligne 15 Est.*

Nous tenons à faire remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir ce bâtiment sans détruire des espaces naturels (nous signalons que la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes, d'oiseaux etc... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le site de compensation du Moineau friquet au niveau du jardin de l'école Pasteur à Bondy se situe au plus proche de l'impact et a pour objectif de maintenir la présence de l'espèce à proximité immédiate du secteur impacté. Les mesures de compensation participeront par ailleurs à la restauration d'une partie des continuités écologiques de la commune et bénéficieront à tous les oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, des parcs et jardins, et ce, dans un secteur urbanisé.

La surface disponible du jardin de l'école Pasteur à Bondy étant néanmoins réduite et insuffisante pour répondre au besoin compensatoire, des mesures de compensation complémentaires ont été proposées sur un autre site de compensation : le parc de la Patte d'Oie à Gonesse, où la surface de compensation disponible est beaucoup plus importante et se situe autour de noyaux de populations connus du Moineau friquet.

Pour le Lézard des murailles, avant le démarrage des travaux, des éléments favorables à l'espèce seront déplacés ou enlevés pendant la période adaptée, des habitats de substitution seront créés.

Concernant le centre d'exploitation de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, il ne peut pas être implanté dans la zone d'activité Marcel Dassault. En effet seule l'extrémité Ouest est localisée dans le fuseau de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, ce qui ne représente pas une emprise suffisante.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les mesures de compensation exposées ci-dessus, bien que non localement adaptées et s'étendant au-delà du secteur impacté, sont néanmoins suffisantes pour ne pas nuire en général à la conservation des espèces et favoriser la sauvegarde des continuités écologiques.

Sur le mail N°57 : « *J'habite ce quartier de la Maladrerie, par choix, car il est peuplé d'un nombre incroyable de grands arbres, et de nombreuses espèces d'oiseaux et insectes, faisant bénéficier à ces habitants d'une fraîcheur exemplaire lors de dernière hausse de température excessives de ces derniers étés »*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Comme expliqué dans la réponse à la question 2 du thème 5, plusieurs sites avaient été envisagés pour l'implantation de l'ouvrage annexe 6502P. Les études menées par la SGP ont conduit à retenir le square de la Maladrerie.

Néanmoins la SGP est consciente des services écosystémiques apportés par le square de La Maladrerie.

A l'issue des travaux, un aménagement paysager sera réalisé. Pour ce faire, un travail partenarial étroit sera conduit entre la Société du Grand Paris et la commune d'Aubervilliers, en concertation avec les associations locales, les habitants et le bailleur social, en vue de recréer de manière optimisée le square de la Maladrerie.

La recherche de milieux les plus favorables à l'accueil de la biodiversité en milieu urbain, avec une palette végétale diversifiée, sera étudiée. La plantation de quelques arbres au port et à la hauteur importants sera étudiée par la Société du Grand Paris, néanmoins la reprise de grands sujets dans leur nouvel environnement n'est pas optimale. C'est pourquoi la Société du Grand Paris s'est engagée à replanter 3 arbres d'âge jeune pour 1. Il est reconnu que la reprise de sujets jeunes est bien plus couronnée de succès.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est bien consciente des contraintes techniques inhérentes à l'implantation de l'ouvrage annexe de la Maladrerie ; elle considère néanmoins que compte tenu de la place importante que tient ce square dans l'écosystème il est primordial que la SGP soit attentive à sa préservation. La commission attacherait donc du prix à la mise en œuvre du projet de partenariat local pour un aménagement paysager évoqué par la SGP, projet susceptible de répondre aux besoins de la biodiversité et de satisfaire le « bien vivre » de la population locale.

Sur la question N°1 : « Les mails 21 et 34 évoquent des oiseaux, dont certains seraient en voie de disparition (mésange charbonnière, rouge-queue noir, pipistrelle de Kuhl, chardonnerets, pinsons, moineaux, tourterelles...) auxquels le projet de ligne 15 Est porterait atteinte. Or il ne semble pas que leur cas ait été évoqué dans l'étude d'impact fournie. Bien qu'il ne s'agisse pas stricto sensu d'espèces protégées, comment entendez-vous préserver ces espèces, notamment lors des travaux de construction de cette ligne 15 Est ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'ouvrage annexe 6502P a fait l'objet d'inventaires pour l'ensemble des groupes (faune vertébrée, insectes, flore et habitats) durant l'année 2017 (page 56 volet D). Les inventaires de terrain, pour cet ouvrage comme pour tous les sites d'ouvrages émergents de la Ligne 15 Est, se poursuivent en 2019-2020. Les futures espèces observées dans le cadre de ces inventaires, ainsi que les mises à jour des connaissances attendues (liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Ile-de-France), permettront d'affiner l'évaluation des enjeux, des incidences du projet et des besoins compensatoires de la Ligne 15 Est. L'ensemble de ces réévaluations se traduira par une actualisation de la demande de dérogation à la protection des espèces.

Les espèces d'oiseaux recensées jusqu'alors sont les suivantes : Moineau domestique, Mésange charbonnière, Rougequeue noir (cartographie page 310 du volet D). Selon l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature pour les listes rouges, le Moineau domestique entre dans la catégorie « vulnérable » (liste rouge révisée), la Mésange charbonnière et le Rougequeue noir sont dans la catégorie « préoccupation mineure » (liste rouge 2012, en cours de mise à jour).

Parmi les espèces animales recensées figure également la Pipistrelle de Kuhl, qui est une espèce protégée. Elle figure dans la catégorie « préoccupation mineure ».

Afin de limiter l'impact sur le cycle biologique et le risque de destruction d'espèces animales, les opérations de dégagement des emprises (défrichage, débroussaillage, premiers terrassements), auront lieu dans les périodes les moins sensibles pour ces espèces (page 164 volet D).

Ainsi pour les oiseaux la période la moins pénalisante pour les travaux est de septembre à février inclus. La période la plus pénalisante se situe de mars à juillet inclus. Durant cette dernière, en cas de nécessité technique impérative, un diagnostic préalable par un écologue sera indispensable avec prescription de mesures d'atténuation et intervention sous son contrôle. Enfin pendant les mois de mars et d'août il sera possible de réaliser des travaux mais avec précaution et adoption de mesures adéquates.

Pour les chiroptères, au préalable à l'abattage des arbres, un écologue qualifié vérifiera l'absence de la Pipistrelle de Kuhl dans les arbres favorables au gîte. Si aucun chiroptère n'est présent au moment de l'inspection, les cavités seront immédiatement colmatées pour éviter l'arrivée de chauves-souris avant l'abattage de l'arbre qui pourra alors être réalisé de manière « standard ».

A l'inverse, si la présence de la Pipistrelle de Kuhl est confirmée, un abattage adapté sera réalisé afin d'éviter toute destruction d'individus. Ce protocole consistera en un démontage de l'arbre permettant de retenir la chute des branches charpentières et/ou du tronc. Après démontage, les tronçons susceptibles d'abriter les chauves-souris seront laissées au sol, cavité dirigée vers le haut pendant 48h au minimum. Cette opération devra impérativement être réalisée au cours des mois de septembre - octobre.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que l'attention portée par la SGP à la réalisation des travaux pendant les périodes les moins pénalisantes pour les oiseaux témoigne de sa volonté de préserver la faune existante. Par ailleurs, elle estime que le procédé décrit pour l'abattage des arbres est de nature à limiter les risques de destruction des espèces, notamment celle de la pipistrelle de Kuhl très présente sur le site.

Sur la question N°2 : « Le mail 56 fait remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir le futur centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois de la ligne 15 Est sans détruire des espaces naturels dont la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes et d'oiseaux.

Même si l'autorisation ICPE de ce futur centre fera l'objet d'une enquête d'autorisation environnementale spécifique ultérieure, la commission d'enquête souhaiterait savoir comment la SGP entend maintenir ou préserver ces espaces naturels indispensables à la flore et à la faune et donc à la biodiversité ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Concernant le centre d'exploitation de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, il ne peut pas être implanté dans la zone d'activité Marcel Dassault. En effet seule l'extrémité Ouest est localisée dans le fuseau de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, ce qui ne représente pas une emprise suffisante.

Sur le site du futur centre d'exploitation de Montgolfier, plusieurs mesures de réduction et d'accompagnement sont d'ores et déjà prévues pour préserver au mieux les espaces naturels (cartographie pages 168 et 265 volet D) :

- restauration d'habitats semi-naturels favorables au Gaillet de Paris et aux insectes ;
- collecte des graines et semis lors de la création de l'habitat semi-naturel ;
- mesures spécifiques favorables aux chiroptères lors de l'abattage des arbres et des bâtiments potentiellement favorables au gîte ;
- recréation d'habitat favorable au gîte des Pipistrelles dans le projet d'aménagement du site ;
- avant le démarrage des travaux, déplacement ou enlèvement des éléments favorables aux Lézards en période adaptée et création d'habitats de substitution ;
- mesures spécifiques de préservation des oiseaux lors du dégagement des emprises chantier ;
- aménagement des milieux favorables aux espèces d'oiseaux du cortège des milieux ouverts à semi-ouverts ;
- création d'habitats favorables au Grillon d'Italie dans le projet d'aménagement.

Par ailleurs, une mesure de compensation est prévue dans le Parc d'Oie à Gonesse. Elle vise à créer une mosaïque d'habitats caractéristiques des pelouses siliceuses et des friches herbacées pour le Grillon d'Italie ainsi que pour d'autres insectes non protégés. Cette mesure de compensation sera également bénéfique aux oiseaux des milieux ouverts et au Lézard des murailles.

Enfin, dans le cadre de la poursuite des inventaires en 2019-2020, les futures espèces observées, ainsi que les mises à jour des connaissances attendues (liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Ile-de-France), permettront d'affiner l'évaluation des enjeux, des incidences du projet et des besoins compensatoires de la Ligne 15 Est. L'ensemble de ces réévaluations se traduira par une actualisation de la demande de dérogation à la protection des espèces.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les mesures envisagées pour limiter la réduction des espaces naturels et créer des habitats semi-naturels favoriseront la préservation des espèces et accompagneront au mieux leur déplacement.

S'agissant de l'implantation du centre d'exploitation de Montgolfier à Rosny-sous-Bois dans la zone d'activité Marcel Dassault, la commission prend note de l'impossibilité technique de déplacer ce site compte tenu de la superficie restreinte à l'intérieur du fuseau de la DUP.



3.2.3. Thème 3 relatif à la phase ERC et aux mesures compensatoires

Cette enquête dont les objectifs essentiels portaient sur la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et la demande de dérogation au titre des espèces protégées a en définitive peu mobilisé sur ces deux objectifs.

Bien que les compensations prévues ne concernent essentiellement que les espèces protégées, quelques observations concernent la demande de « compensations » consécutives à la réalisation des travaux et notamment à l'abattage d'arbres nécessaire à l'implantation des ouvrages annexes.

3.2.3.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°5 du registre d'Aubervilliers de l'ASSOCIATION JTE, LA REGIE DU QUARTIER ET LES HABITANTS DU QUARTIER DE LA MALADRERIE qui déclare : « *Aujourd'hui, la présence d'arbres trentenaires est un capital précieux à préserver, le reconstituer nécessiterait des décennies.*

Quelles exigences techniques ou autres méritent que les arbres soient abattus et que les oiseaux et la faune disparaissent de ce lieu pendant des années ?

Nous demandons qu'une discussion s'engage rapidement entre la SGP et les associations et habitants du quartier de la Maladrerie sur les questions soulevées par l'opération envisagée. »

Observation N°10 du registre de Le Perreux-sur-Marne de Mme BRUCHET qui, face aux nuisances constatées, affirme : « *Il serait alors logique d'envisager des dispositifs écologiques, ceux-ci peuvent être mécaniques et naturels comme des végétations arbustives.* »

Observation N°11 du registre de Le Perreux-sur-Marne de Mme SAUNIER LAPORTE qui affirme : « *Notre Association est très sensible à la défense de la biodiversité et de ses composantes, notamment à la disparition dans notre paysage urbain de certaines d'espèces animales et de nombreux espaces verts.* »

Mail 41 du registre dématérialisé de MM. GROSLEAU et DESMARS qui déclarent : « *.... Il faut enfin souligner que le projet a soulevé un grand nombre de questions et de Nous demandons davantage d'espaces verts et en aucun cas n'acceptons la destruction du moindre m² de verdure ni l'abattage de ces arbres.*

Rappelons que ces arbres ont entre 30 et 50 ans. Ils contribuent fortement à la régulation des températures, notamment en période caniculaire. Ils sont indispensables !

*Promettre la plantation de 3 jeunes arbres pour l'abattage d'un arbre de 50 ans n'est pas une mesure **compensatoire** honnête car ces jeunes arbres mettront des dizaines d'années à avoir le même impact écologique que leurs aînés ! »*

« ...Rappelons que ces arbres sont vivants et qu'ils abritent tout un écosystème à sauvegarder.

Rappelons que le square de la maladrerie est inscrit dans le rayon de 500m autour de la cheminée classée de la manufacture à allumettes. Le projet sera soumis à permis de construire et passera devant l'ABF qui nous l'espérons vivement saura donner un avis défavorable au projet. Cette cité est unique, inscrite au patrimoine du XXème, que la verdure est son atout majeur.

Rappelons que nous ne sommes pas dupes sur le faible impact de cette mobilisation face aux géants. Nous demandons que soit déplacé ce puits sur un espace déjà minéralisé où à l'emplacement initialement prévu à l'angle des rues Casanova/Elisée Reclus.

Si nous n'obtenons pas gain de cause nous exigerons des mesures **compensatoires** fortes pour le quartier, telles que l'aménagement avant les travaux d'un vrai parc sur le grand terrain en friche dont une partie sera annexée pour le chantier. Si la SGP a la possibilité d'en utiliser une partie pour la zone de chantier elle doit bien pouvoir acheter de quoi faire un vrai parc pour le quartier, et ce avant le lancement des travaux ! Nous savons que ce projet est d'intérêt public et qu'il sera utile, néanmoins, le besoin de verdure et nos grands arbres sont également d'intérêt public. »

Mail N°42 du registre dématérialisé de Mme TRELCAAT qui écrit : « Alors que l'actualité est marquée par une urgence écologique et que la plupart de projets urbains en cours aujourd'hui imposent l'introduction d'espaces verts supplémentaires, on nous enlève une large partie boisée de la Maladrerie ! N'y a-t-il pas ici une situation qui au-delà de l'absurde n'est absolument pas acceptable. »

Mail N°54 du registre dématérialisé de M. REDON qui écrit : « Dans le volet D de demande de dérogation à la protection des espèces et habitats protégés, le tableau de la page 112 est révélateur des atteintes aux espaces naturels provoquées par la mise en œuvre des ouvrages décrits dans cette enquête publique. Même si dans le milieu urbain dense les espèces protégées restent marginales, c'est la biodiversité ordinaire qui est concernée et dégradée de Saint-Denis à Nogent-Le Perreux sur des territoires déjà carencés en espaces verts »

« ...Les effets cumulatifs des différents chantiers concernant Aubervilliers aussi bien pour la ligne 12 que pour la ligne 15 doivent être pris en compte pour ne pas ajouter des dégâts « évitables » à des impératifs que la SGP annonce comme incontournables.

Réhabilitation de l'existant et préservation des ressources naturelles de base doivent rester toujours la première option dans la doctrine « éviter, réduire, compenser ».

C'est aussi l'aménagement des gares qui doit être réactualisé pour éviter les emprises rejetées par les habitants, comme en particulier sur l'îlot Ferragus à la mairie d'Aubervilliers. »

« ...La gare du Pont de Bondy accueille, en proximité du chantier, une espèce d'oiseau à enjeu écologique fort : le moineau friquet.

Ne pas favoriser les sites de **compensation** à proximité de Bondy accentue la destruction « rampante » de la biodiversité engagée par tous les programmes d'aménagement. Ce sont les sites répertoriés sur Bondy et Livry-Gargan qui doivent être impérativement aménagés pour cette compensation et non le site de Gonesse.

Les systèmes de **compensation**, qui se veulent vertueux, ne peuvent en permanence favoriser le déplacement des richesses naturelles en dehors des bassins de vie. »

Mail N°56 du registre dématérialisé de M. BOUCHER (Association BONDY Ecologie) qui écrit : « La commune de Bondy possède peu d'espaces verts, en détruire un peu à chaque nouveau projet pose un problème.

Dans ce dossier d'enquête publique nous tenons à en soulever sur ce sujet.

1°) Parc de la mare à la veuve et ouvrage annexe OA 7101P (Page 307 du doc B1 il est précisé :

"Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier en partie inutilisée et colonisée par une

végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur centre d'exploitation de Rosny Sous-Bois de la ligne 15 Est"

Nous tenons à faire remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir ce bâtiment sans détruire des espaces naturels (nous signalons que la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes, d'oiseaux etc.

On peut éviter ainsi une diminution de notre pourcentage d'espaces verts sur la commune de Bondy (et donc sur le 93).

Nous espérons également que le parc de la mare à la veuve ne sera pas impacté par ces travaux.

2°) Le moineau friquet

Suite à la destruction de son milieu de vie au niveau de la gare Pont de Bondy page 210 du document B3 il est prévu des mesures de protection **compensatoires** qui nous paraissent très insuffisantes.

En effet la première parcelle proposée (très petite) située derrière l'école Pasteur à Bondy risque d'être partiellement détruite en raison de travaux liés au passage du TZEN.

La seconde zone retenue n'est autre que le triangle de Gonesse où il est toujours prévu (à la minute où nous rédigeons ce texte) de construire Europa city et une gare (pour l'instant en plein champ).

Ces propositions sont donc à revoir si les menaces sont confirmées.

3°) Le lézard vivipare

Le long du canal au niveau du pont de Bondy une petite zone de protection existe concernant le lézard vivipare, elle sera détruite par les travaux de la gare.

Aucune mesure de **compensation** n'est envisagée sur Bondy, ni ailleurs semble-t-il ? »

3.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Une synthèse des mesures de compensation se trouve pages 251 et suivantes du volume B3 du dossier d'enquête :

3.6.2.8 Mesures de compensation

a) Définition du besoin compensatoire

Lorsque les impacts induits par le chantier sur les habitats, la faune et la flore remarquables ne peuvent être ni supprimés ni réduits, la mise en place de mesures pour compenser les impacts notables est nécessaire.

Dans le cas du projet de la Ligne 15 Est, les impacts résiduels sur les habitats, la faune et la flore remarquables sont **faibles, voire nuls, hormis pour le Moineau friquet** (espèce protégée), **le Grillon d'Italie** (espèce protégée), **l'Œdipode aigue-marine, l'Hespérie de l'alcée, et la Decticelle bariolée pour lequel les impacts résiduels sont modérés.** Un besoin compensatoire a ainsi été évalué pour ces espèces.

□ **Besoin compensatoire pour le Moineau friquet**

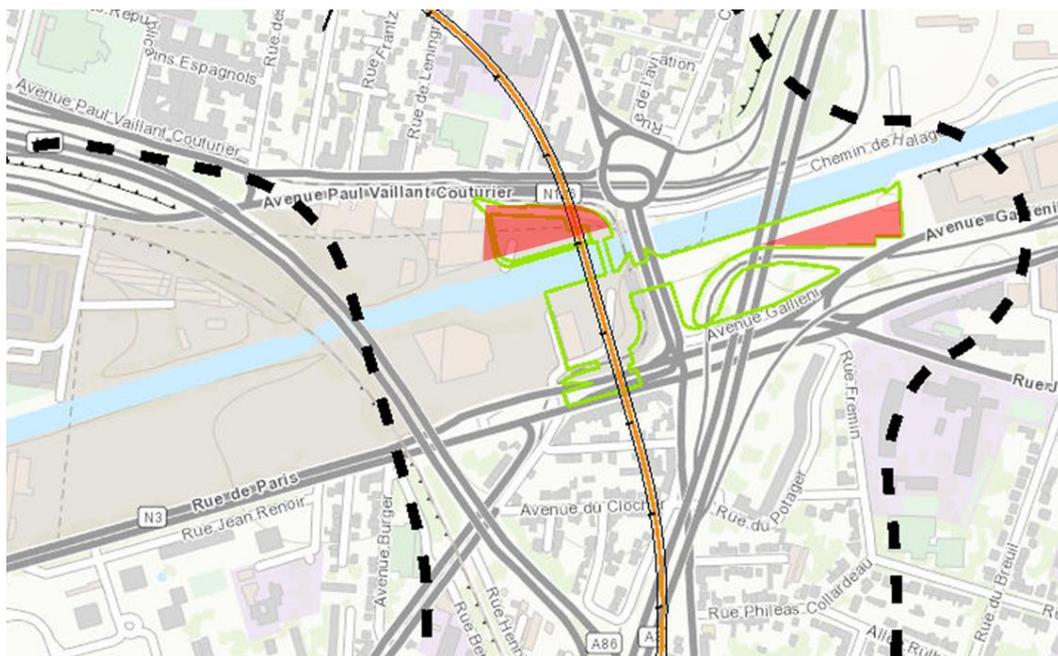
Le Moineau friquet a été identifié comme nicheur possible dans le secteur de la gare Pont de Bondy.

Cette espèce présente une forte sensibilité car il existe peu d'habitats qui lui sont favorables dans la zone inventoriée. Il s'agit d'une petite population possédant une faible capacité de résilience.

De par la présence d'espèces exotiques envahissantes, qui tendent à la fermeture du milieu d'une part et du fait de la fréquentation humaine aux abords d'autre part, les friches et terrains vagues qu'il est susceptible d'utiliser au niveau des emprises travaux de la gare Pont de Bondy représentent un habitat peu fonctionnel.

Les habitats favorables au Moineau friquet sous emprise du projet se situent sur le secteur de la future gare Pont de Bondy. Il s'agit de deux secteurs de friches et de terrains vagues encadrant le canal de l'Ourcq (voir carte en pages suivantes) :

- le premier est localisé au sud du canal et à l'est du pont de Bondy et de l'autoroute ;
- le second est situé au nord du canal et à l'ouest du pont de Bondy.



Habitats favorables au Moineau friquet -emprise des travaux à Pont de Bondy

Le premier secteur sera entièrement utilisé pour les emprises travaux, sur une surface d'environ 3 500 m².

Sur le second secteur, l'effet d'emprise, d'environ 2 000 m², ne concerne pas l'ensemble du terrain.

Toutefois, il est considéré que la perte d'habitat sera totale sur ce secteur. Il est en effet peu probable, dans la configuration envisagée, que le Moineau friquet continue d'utiliser le site pour sa reproduction ou son repos pendant les travaux. La surface totale d'habitat impacté sur ce terrain sera ainsi d'environ 5 500 m².

La surface totale d'habitats favorables au Moineau friquet impactés sur le secteur de la gare Pont de Bondy sera ainsi de 9 000 m², ce qui correspond à environ 90 % de la surface disponible sur ce secteur. En effet, comme l'indique la carte suivante, une troisième friche non impactée par les travaux est disponible au nord-est. La distance de celle-ci au chantier permettra de servir de zone de report à l'espèce pendant les travaux.

Le Moineau friquet présente une forte sensibilité car il existe peu d'habitats qui lui sont favorables dans la zone inventoriée. Il s'agit de plus d'une petite population possédant une faible capacité de résilience. En revanche, de par la présence d'espèces exotiques envahissantes, qui tendent à entraîner la fermeture du milieu d'une part et du fait de la fréquentation humaine d'autre part, les friches et terrains vagues qu'il occupe au niveau des emprises de la gare Pont de Bondy représentent un habitat peu fonctionnel.

Au regard de ces éléments, le besoin compensatoire porte sur une surface équivalente à celle impactée, soit 9 000 m² de milieux ouverts et semi-ouverts, favorables aux exigences écologiques du Moineau friquet.

La mise en œuvre de la compensation pour le Moineau friquet sera aussi favorable aux espèces du même cortège présentant un enjeu écologique plus faible, ainsi que toutes les espèces des autres groupes fréquentant les mêmes habitats (fongibilité des mesures)

□ Besoin compensatoire pour les insectes : Grillon d'Italie, Œdipode aigue-marine, Hespérie de l'alcée, et Decticelle bariolée

La compensation pour le Grillon d'Italie et les insectes non protégés sera favorable aux espèces des autres groupes fréquentant les mêmes habitats :

- les reptiles (Lézard des murailles) ;
- les oiseaux appartenant au cortège des milieux ouverts.

Avec un abattement estimé à 10%, **la superficie de compensation des habitats du Grillon d'Italie et des autres insectes non protégés est de 5,29 ha de milieux ouverts, de type pelouse sèche.**

Deux sites de compensation complémentaires ont ainsi été retenus pour répondre aux besoins compensatoires:

- le jardin de l'école Pasteur, sur la commune de Bondy, à hauteur de 0,4 ha. Ce site concerne spécifiquement la compensation en faveur du Moineau friquet, dont l'impact est localisé à proximité directe (Pont de Bondy) ;
- le parc de la Patte d'Oie, sur la commune de Gonesse, à hauteur de 5,29 ha. Des mesures de compensation mutualisées seront développées sur ce site pour répondre aux enjeux de compensation relatifs au Moineau friquet et aux espèces de milieux ouverts de type pelouses siliceuses et friches herbacées.

Les mesures de compensation consistent :

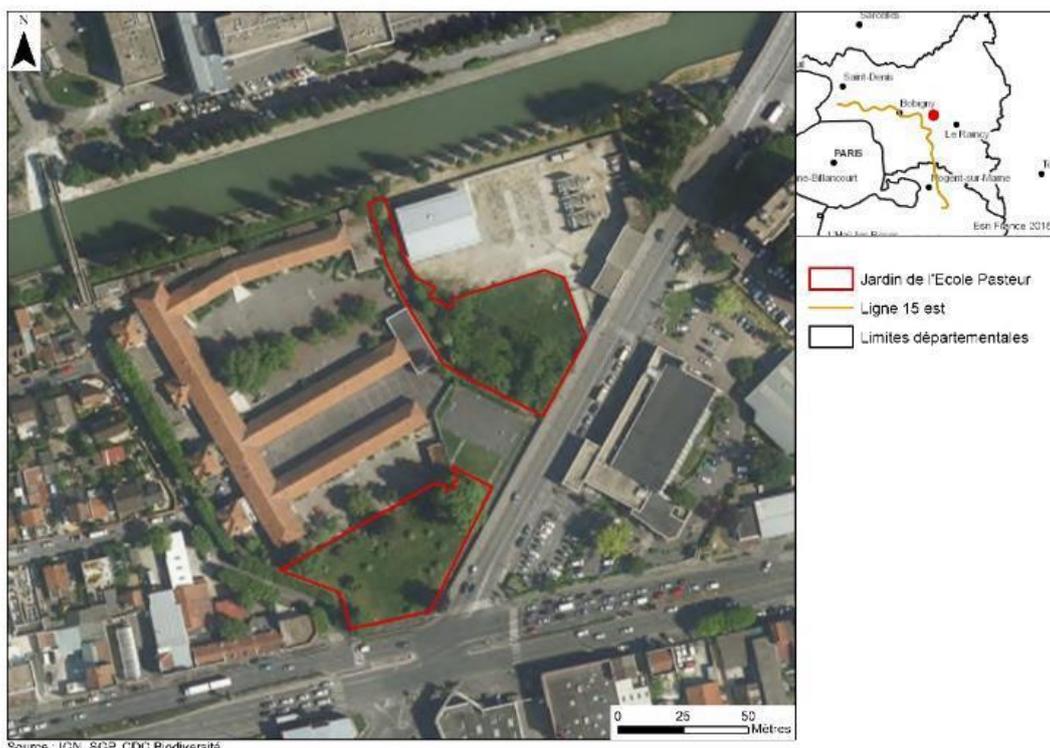
- à restaurer et entretenir des habitats favorables au Moineau friquet ;
- à créer une mosaïque d'habitats caractéristiques des pelouses siliceuses et des friches herbacées pouvant accueillir une flore et une faune diversifiées.

Le principe de mutualisation des mesures de compensation permet d'augmenter significativement les capacités d'accueil des habitats en faveur du Moineau friquet et d'améliorer leur qualité avec le développement d'une mosaïque de secteurs de prairies, de pelouses, de friches prairiales et de fruticées.

.../...

c) Mesures de compensation pour le Moineau friquet

Dans le cadre de la compensation relative à la restauration de milieux favorables au Moineau friquet, des mesures de compensation seront mises en œuvre à hauteur d'une surface objectif de 0,4 ha au niveau du jardin de l'école Pasteur, sur la commune de Bondy.



Localisation du site de compensation – jardin de l'école Pasteur, Bondy

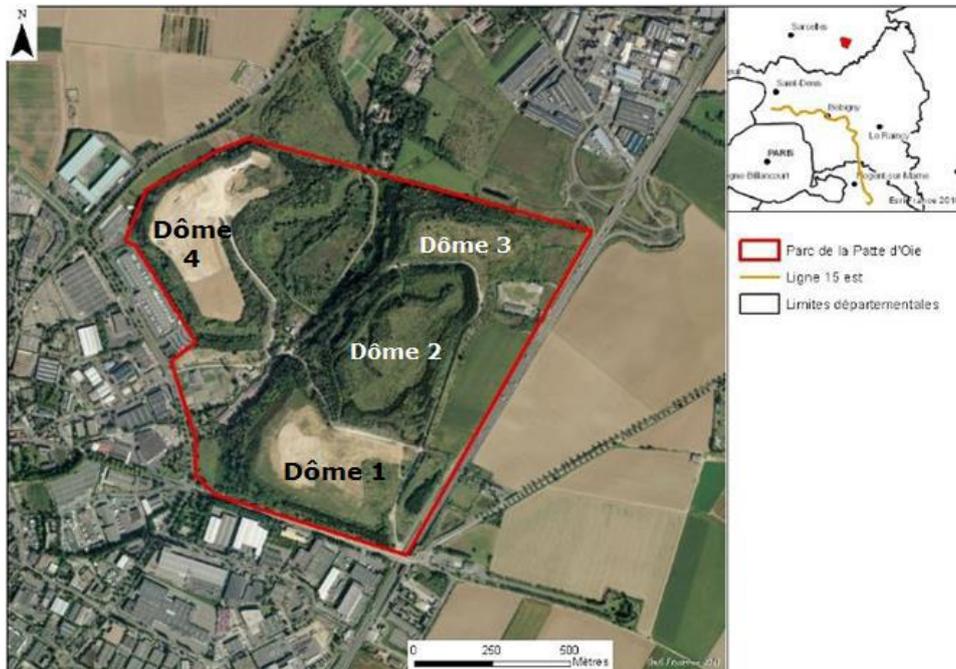
N° Action	Actions de compensation	Type d'action	Objectifs de compensation
1	Débroussaillage partiel	Restauration	Restauration de milieux favorables à l'alimentation du Moineau friquet Création de milieux favorables à la nidification du Moineau friquet
2	Plantation arbustive de diversification	Restauration	
3	Gestion de la strate herbacée	Gestion	
4	Conservation des arbres d'intérêt écologique	Gestion	
5	Pose de nichoirs	Restauration	
6	Mise en place et conservation de bois mort au sol	Restauration	
7	Lutte contre les espèces exotiques envahissantes	Gestion	
8	Suivi du Moineau friquet	Suivi	Analyse de l'efficacité et de la pérennité des mesures de compensation
Synthèse de la réponse aux objectifs de compensation			Restauration / création de 0,4 ha de milieux favorables à l'alimentation et la nidification du Moineau friquet

Actions de compensation - site de l'école Pasteur, Bondy

d) Mesures de compensation sur le site de Gonesse – Parc de la Patte d'Oie

Des mesures de compensation seront mises en œuvre sur le parc de la Patte d'Oie, sur la commune de

Gonesse. Ces mesures de compensation mutualisées visent à répondre aux enjeux de compensation relatifs au Moineau friquet et aux espèces de milieux ouverts de type pelouses siliceuses et friches herbacées, à hauteur de 5,29 ha.



Localisation du site de compensation – parc de la Patte d’Oie, Gonesse

N° Action	Actions de compensation	Type d’action	Objectifs de compensation
1	Création de sols siliceux	Restauration	Développement de milieux ouverts et de friches herbacées favorables à la faune caractéristique de ces milieux
2	Création de prairies	Restauration	Restauration de milieux favorables à l’alimentation du Moineau friquet
3	Maintien de pelouses siliceuses	Gestion	
4	Création de friches herbacées	Restauration	Création de milieux favorables à la nidification du Moineau friquet
5	Plantation d’arbustes	Restauration	
6	Pose de nichoirs	Restauration	Développement de milieux ouverts et de friches herbacées favorables à la faune caractéristique de ces milieux
7	Mise en place d’une gestion adaptée par fauche	Gestion	
8	Mise en place d’une gestion adaptée par griffage des sols	Gestion	
9	Mise en place d’une gestion adaptée par débroussaillage occasionnel	Gestion	Diversification des milieux naturels favorables à la faune
10	Mise en place et conservation de bois mort au sol	Restauration	
11	Lutte contre les espèces exotiques envahissantes	Gestion	Développement de milieux ouverts et de friches herbacées favorables à la faune caractéristique de ces milieux
12	Suivi du Moineau friquet	Suivi	Analyse de l’efficacité et de la pérennité des mesures de compensation
13	Suivi des habitats naturels	Suivi	
Synthèse de la réponse aux objectifs de compensation			5,29 ha de milieux favorables au Moineau friquet et aux espèces des milieux ouverts de type pelouses siliceuses et friches herbacées

Actions de compensation – parc de la Patte d’Oie, Gonesse

3.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Pourquoi ne pas avoir effectué les mesures de compensation à proximité des sites concernés, ainsi que cela est souvent préconisé par l'Autorité environnementale ?

Q2 : Compte tenu des délais importants prévus pour la réalisation de cette ligne 15 Est (2030) peut-on d'ores et déjà envisager la mise en culture en Ile de France, de jeunes arbres destinés à remplacer ultérieurement à titre compensatoire des arbres adultes détruits par les travaux à réaliser. Cette disposition permettrait de remplacer ces vieux arbres par des arbres ayant près d'une dizaine d'années au feuillage déjà abondant !

Q3 : Peut-on envisager des mesures de compensation sur Bondy ?

Q4 : Si l'ouvrage annexe prévu à la Maladrerie est maintenu, ouvrage qui va entraîner la disparition d'un vaste espace vert arboré, est-il envisageable, à titre compensatoire d'aménager à proximité, ou dans les environs, sur une friche existante un parc arboré ?

3.2.3.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur le mail N°54 : « *C'est aussi l'aménagement des gares qui doit être réactualisé pour éviter les emprises rejetées par les habitants, comme en particulier sur l'îlot Ferragus à la mairie d'Aubervilliers* ».

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le projet de la gare Mairie d'Aubervilliers a fait l'objet d'une large concertation entre la SGP, la ville d'Aubervilliers et l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune. Cette concertation a permis de définir le projet figurant dans le présent dossier d'enquête publique. Ainsi le bâtiment voyageur porte l'identité du réseau du Grand Paris Express, est accessible à tous les usagers et permet de libérer davantage d'espace public.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère également qu'à ce stade d'avancement du projet faisant suite aux DUP sur cette ligne 15 Est, fruit d'une large concertation avec les acteurs ayant pris part à ce dossier, il semble difficile de « réactualiser » comme demandé l'aménagement de la gare Mairie d'Aubervilliers.

Sur le mail N°56 : *"Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier en partie inutilisée et colonisée par une végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur centre d'exploitation de Rosny Sous-Bois de la ligne 15 Est.*

Nous tenons à faire remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir ce bâtiment sans détruire des espaces naturels (nous signalons que la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes, d'oiseaux etc.

On peut éviter ainsi une diminution de notre pourcentage d'espaces verts sur la commune de Bondy (et donc sur le 93) ».

2°) Le moineau friquet

*Suite à la destruction de son milieu de vie au niveau de la gare Pont de Bondy page 210 du document B3 il est prévu des mesures de protection **compensatoires** qui nous paraissent très insuffisantes. En effet la première parcelle proposée (très petite) située derrière l'école Pasteur à Bondy risque d'être partiellement détruite en raison de travaux liés au passage du TZEN.*

La seconde zone retenue n'est autre que le triangle de Gonesse où il est toujours prévu (à la minute où nous rédigeons ce texte) de construire Europa city et une gare (pour l'instant en plein champ). Ces propositions sont donc à revoir si les menaces sont confirmées.

3°) Le lézard vivipare

*Le long du canal au niveau du pont de Bondy une petite zone de protection existe concernant le lézard vivipare, elle sera détruite par les travaux de la gare. Aucune mesure de **compensation** n'est envisagée sur Bondy, ni ailleurs semble-t-il ? »*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Concernant le centre d'exploitation de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, il ne peut pas être implanté dans la zone d'activité Marcel Dassault. En effet seule l'extrémité Ouest est localisée dans le fuseau de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, ce qui ne représente pas une emprise suffisante.

Le site de compensation du Moineau friquet au niveau du jardin de l'école Pasteur à Bondy se situe au plus proche de l'impact et a pour objectif de maintenir la présence de l'espèce à proximité immédiate du secteur impacté. Les mesures de compensation participeront par ailleurs à la restauration d'une partie des continuités écologiques de la commune et bénéficieront à tous les oiseaux des milieux ouvert et semi-ouverts, des parcs et jardins, et ce, dans un secteur urbanisé.

La surface disponible du jardin de l'école Pasteur à Bondy étant néanmoins réduite et insuffisante pour répondre au besoin compensatoire, des mesures de compensation complémentaires ont été proposées sur un autre site de compensation : le parc de la Patte d'Oie à Gonesse, où la surface de compensation disponible est beaucoup plus importante et se situe autour de noyaux de populations connus du Moineau friquet.

Le deuxième site de compensation à Gonesse ne se trouve pas dans le triangle de Gonesse, mais au sein du parc de la Patte d'Oie.

Pour le Lézard des murailles, avant le démarrage des travaux, des éléments favorables à l'espèce seront déplacés ou enlevés pendant la période adaptée, des habitats de substitution seront créés.

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant de l'implantation du centre d'exploitation de Montgolfier dans la zone d'activité Marcel Dassault, la SGP fait remarquer que le fuseau de la DUP modificative ne représenterait pas une emprise suffisante. Il serait donc nécessaire de faire diligenter une seconde enquête de DUP pour modifier le fuseau de DUP actuel, ce qui ne paraît pas opportun à ce stade actuel du projet.

S'agissant des sites de compensation du Moineau friquet, ces sites ont été déterminés en fonction des surfaces disponibles et des propositions et/ou agréments des communes concernées. Sur ce dernier point la commission d'enquête a bien pris note que le deuxième site de compensation à Gonesse ne se trouve pas dans le triangle de Gonesse (qui doit recevoir Europa city et la future gare), mais au sein du parc de la Patte d'Oie qui n'est pas concerné par d'autres projets.

S'agissant enfin du lézard des murailles, la commission d'enquête estime qu'il sera, en effet, nécessaire qu'avant le démarrage des travaux, des habitats de substitution soient créés et que les emplacements futurs de ces habitats de substitution soient portés à la connaissance des associations (dont BONDY Ecologie) dès qu'ils auront été déterminés.

Sur la question N°1 : « Pourquoi ne pas avoir effectué les mesures de compensation à proximité des sites concernés, ainsi que cela est souvent préconisé par l'Autorité environnementale ».

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Dans le cadre de la recherche des sites de compensation engagée pour répondre aux impacts de la Ligne 15 Est, une attention particulière a été portée sur les différents critères permettant de répondre aux principes règlementaires de la compensation :

- favoriser la mise en œuvre des mesures de compensation au plus près des impacts ;
- assurer la faisabilité et la pérennité des mesures de compensation ;
- s'assurer de la démarche d'additionnalité et de l'équivalence écologique des mesures.

Au regard des différents critères à prendre en compte, la faisabilité de mettre en œuvre des mesures de compensation à proximité directe des secteurs impactés n'est néanmoins pas toujours possible, la disponibilité d'un foncier d'une surface suffisante, pérenne sur 30 ans et répondant aux exigences écologiques des espèces ciblées n'étant pas systématiquement confirmée, en particulier en secteur urbain.

Aussi, une méthodologie de recherche exhaustive de sites de compensation a été développée afin de tenir compte de cette notion de proximité, tout en gardant un périmètre de recherche suffisant pour assurer la réussite de cette recherche. Elle s'est appuyée sur une première approche cartographique réalisée à l'aide d'outils d'analyse spatiale prenant en compte notamment la localisation des secteurs impactés, complétée par la suite de sollicitations auprès de partenaires stratégiques du territoire (voir méthodologie de recherche : chapitre 5.2.2 – volet D du dossier de demande d'autorisation environnementale).

En particulier, concernant l'impact localisé au niveau du secteur de la gare Pont de Bondy, les trois communes limitrophes ont été sollicitées pour rechercher des sites potentiels afin d'y développer des projets de compensation répondant aux critères développés ci-avant. Dans cette démarche, la commune de Bondy ayant répondu favorablement, des réunions ont été conduites et ont permis de retenir le site de compensation du jardin de l'école Pasteur, localisé à proximité directe de la friche impactée au niveau de la gare Pont de Bondy.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la réponse détaillée de la SGP permet de mieux comprendre les critères ayant conduit, avec l'accord des communes concernées, au choix des sites prévus pour les mesures de compensation.

Elle considère également que la disponibilité d'un foncier d'une surface suffisante, pérenne sur 30 ans, répondant aux exigences écologiques des espèces ciblées, en particulier en secteur urbain et à proximité des sites concernés est très difficile à trouver et ne peut que confirmer les choix effectués.

Sur la question N°2 : « Compte tenu des délais importants prévus pour la réalisation de cette ligne 15 Est (2030) peut-on d'ores et déjà envisager la mise en culture en Ile de France, de jeunes arbres destinés à remplacer ultérieurement à titre compensatoire des arbres adultes détruits par les travaux à réaliser. Cette disposition permettrait de remplacer ces vieux arbres par des arbres ayant près d'une dizaine d'années au feuillage déjà abondant ! »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La SGP réfléchit à la possibilité de pouvoir planter, de manière ciblée, quelques arbres présentant un port et une taille relativement importants, qui auront grandi dans la même zone biogéographique. Ceci étant, il est reconnu que les jeunes végétaux s'adaptent plus

facilement à leur nouvel environnement qu'un arbre plus âgé. Le taux de reprise des végétaux jeunes est ainsi supérieur, ce qui concourt à recréer une ambiance paysagère et un espace vert de qualité en quelques années.

Appréciations de la commission d'enquête :

Sous réserve d'une bonne compatibilité d'arbres ayant grandi dans la même zone biogéographique, la commission d'enquête privilégie cependant la plantation d'arbres présentant un port et une taille relativement importants, capables dès leur transplantation de dispenser grâce à un feuillage déjà dense une ambiance paysagère et un espace vert de qualité.

Sur la question N°3 : « Peut-on envisager des mesures de compensation sur Bondy ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La commune de Bondy étant directement concernée par l'impact de la Ligne 15 Est sur des habitats favorables au Moineau friquet, une recherche de sites de compensation localisés sur le territoire de Bondy a été réalisée, avec l'appui de la ville.

Plusieurs secteurs ont été identifiés et étudiés de manière à déterminer leur potentiel pour l'accueil de mesures de compensation. Les sites du « Jardin de l'ancienne Gendarmerie », du « Pont des Acacias » et du « Jardin de l'école Pasteur », tous les trois situés sur la commune de Bondy, ont ainsi été étudiés. Leurs caractéristiques et les raisons ayant conduit à les retenir ou non pour la mise en œuvre de mesures de compensation sont exposés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (volet D – chapitre 5.2.4).

L'un de ces sites, le jardin de l'école Pasteur, a été retenu pour réaliser un projet de compensation en faveur du Moineau friquet. La surface disponible étant néanmoins réduite et insuffisante pour répondre au besoin compensatoire, des mesures de compensation complémentaires ont été proposées sur un autre site de compensation (parc de la Patte d'Oie à Gonesse).

La complémentarité apportée à travers ces deux sites de compensation apparaît particulièrement intéressante :

- au niveau du jardin de l'école Pasteur à Bondy, elle permet d'offrir un site de compensation au plus proche de l'impact, avec l'objectif de maintenir la présence de l'espèce à proximité immédiate du secteur impacté. Les mesures de compensation participeront par ailleurs à la restauration d'une partie des continuités écologiques de la commune et bénéficieront à tous les oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, des parcs et jardins, et ce, dans un secteur urbanisé ;
- au niveau du parc de la Patte d'Oie à Gonesse, le site offre une surface de compensation disponible beaucoup plus importante, autour de noyaux de populations connus du Moineau friquet et avec la présence de continuités écologiques identifiées au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui doivent permettre de relier les différents réservoirs de biodiversité et favoriser l'arrivée de l'espèce sur le site de compensation. Au regard de ses caractéristiques, le site sera également le support de mesures de compensation visant à développer des milieux favorables à une flore et à une faune diversifiées.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la réponse de la SGP présentant les secteurs identifiés pour d'éventuelles compensations sur le territoire de la commune de Bondy, permet

de mieux comprendre les difficultés rencontrées et les choix faits de ne compenser que partiellement sur la commune elle-même.

Elle estime cependant que l'aspect le plus important d'une compensation ne réside pas exclusivement dans une compensation à proximité du site, mais dans l'étendue de cette compensation et il lui semble que les deux compensations proposées remplissent cet objectif.

Sur la question N°4 : « Si l'ouvrage annexe prévu à la Maladrerie est maintenu, ouvrage qui va entraîner la disparition d'un vaste espace vert arboré, est-il envisageable, à titre compensatoire d'aménager à proximité, ou dans les environs, sur une friche existante un parc arboré ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La friche n'appartient pas à la Société du Grand Paris et n'a pas vocation à accueillir un parc. A l'issue des travaux de l'ouvrage annexe 6502P, qui sera un ouvrage totalement enterré, un aménagement paysager sera créé en concertation avec les acteurs du territoire, intégrant au mieux les trappes/grilles au sol et leurs accès.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le 12 mai 2019 après réception du mémoire en réponse de la SGP, la question complémentaire suivante a été envoyée à la SGP :

Question complémentaire de la commission d'enquête : « Pourquoi ne pas avoir envisagé, dès la réalisation de la DUP, d'acquérir (à l'amiable ou par expropriation) cette friche afin d'y implanter ultérieurement un parc arboré ?

Qu'entendez-vous par : « n'a pas vocation à accueillir un parc ». Y avait-il d'autres projets prévus par la ville sur cette friche ? Et si oui, quels étaient-ils ?

Avis et commentaires techniques complémentaires de la SGP :

Dans le mémoire de la Société du Grand Paris remis le 09 mai, il est précisé dans l'avis et commentaire technique de la SGP en réponse à la question n°2 de la commission d'enquête relative au thème 5 « les ouvrages annexes », que la friche se situe en dehors du fuseau de déclaration d'utilité publique (cf. page 29).

La friche appartient à un tiers et non à la commune d'Aubervilliers. La parcelle correspondante se situe, dans le plan local d'urbanisme d'Aubervilliers, en zone UE qui est constituée de quatre secteurs. La parcelle est rattachée au secteur UEa, qui a vocation à accueillir des activités industrielles et artisanales et dans lequel les bureaux et les entrepôts sont systématiquement liés à une activité industrielle ou artisanale.

Le tiers propriétaire a un projet immobilier en cours de montage sur ladite parcelle, ce qui le rend peu enclin à céder son foncier à la SGP.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête regrette que ce point n'ait pas été étudié au moment de la DUP complémentaire ce qui aurait permis alors d'infléchir légèrement le fuseau d'expropriation et d'inclure cette friche dans ce dernier. Car quels que soient les projets de ce tiers propriétaire, il aurait dû se soumettre à une expropriation si une DUP complémentaire avait conclu à la nécessité de disposer de cette friche pour la L15 Est pour y implanter l'ouvrage annexe et le PLU d'Aubervilliers aurait alors été mis en compatibilité préservant entièrement l'espace vert arboré de La Maladrerie.



3.2.4. Thème 4 relatif à l'implantation des gares et au tracé

Il ressort des observations, en nombre relativement limité, une interrogation sur les modifications apportées au tracé initial et sur l'implantation de certains ouvrages annexes. Sont évoquées ponctuellement les gares d'Aubervilliers, Rosny Bois Perrier, Bondy, et de Nogent le Perreux quant à leur opportunité, leur dimension et leur implantation.

3.2.4.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°2 du registre du Perreux-sur-Marne de M. PETEUIL : « ...Le projet de gare du Perreux est disproportionné par rapport à l'utilité pour la population du Perreux. La question de l'utilité de cette gare est clairement posée !

Nous découvrons les plans aujourd'hui et nous sommes stupéfaits de la monstruosité de l'impact par rapport à l'utilité »

Observation N°11 du registre du Perreux-sur-Marne de M. SAUNIER LAPORTE : « ... Gare de Nogent-Le Perreux : « l'évacuation des déblais avec préacheminement routier » pour la Gare et les 2 ouvrages annexes du Perreux : 132 000 m³- soit au moins 7 500 camions. Il faut de plus ajouter les camions d'approvisionnement des chantiers qui ne sont pas évoqués.

La voirie actuelle est complètement inadaptée à un tel trafic et rien n'est prévu sur ce point.

.../...

- *Le cadre de vie :*

Les exemples déjà vécus à Champigny et Créteil/St Maur illustrent la dégradation prévisible du cadre de vie des habitants des rues avoisinantes et ce, pendant plusieurs années.

*La réalité des nuisances est évoquée, **mais les mesures prévues pour préserver leur cadre de vie sont dérisoires, voire inexistantes.***

- *Circulation et stationnement :*

La circulation, qu'elle soit piétonne ou automobile, sera très dégradée pendant la durée du chantier. Son augmentation est par ailleurs prévisible après la mise en service de la ligne 15 Est et de la nouvelle gare.

Alors qu'il s'agit d'environnement aucune mesure n'est prévue dans le dossier...

*À cela s'ajoute **la suppression de 100 places de stationnement** dès le début du chantier de la Gare Nogent-Le Perreux, suppression qui sera **pérenne** car aucun parc de stationnement n'est prévu dans l'enceinte ou à proximité de la future gare. Dans ce quartier dense et qui, du fait d'un habitat en partie ancien, manque déjà de places de stationnement la situation sera infernale.*

- *Utilisation postérieure des zones de chantier libérées après travaux :*

Certains dessins de la Gare montrent la construction d'immeubles sur les parcelles situées en dehors de l'emprise du bâtiment lui-même et libérées après chantier.

De plus, les plans des 2 ouvrages annexes (7302P et 7401P) ne précisent pas l'utilisation des espaces libérés après les travaux.

Observation N°1 du registre de Noisy-le-Sec de M. SIMON, vice-président de Tram-NON : « La ligne Est du M15 : un tracé absurde, un coût **exorbitant**

A l'origine, le tracé du métro périphérique M15 retenu en priorité passait par Bobigny, le Pont

de la Folie, puis via la place Carnot et les Hauts de Montreuil, redescendait vers Val-de-Fontenay (voir le plan ci-dessous). Ce tracé présentait en plus le gros avantage, puisqu'il suivait le même cheminement que la ligne du T1 alors envisagée, d'éviter le prolongement du tramway (700 millions d'euros de potentielles économies) - dont les habitants ne veulent à aucun prix, en dépit du volte-face de la municipalité sur le sujet, et que le maire, Laurent Rivoire, s'était fait élire sur la promesse de refuser le massacre du centre-ville noiséen par le tramway, comme il l'affichait alors « Nous restons mobilisés contre le tracé Jaurès irresponsable et dangereux, qui détruirait le centre-ville de Noisy. (...) »

« Le « doublon » entre le tracé de la ligne Orange et celui du T1 entre Pont de Bondy et Drancy-Bobigny sur 4 kilomètres, ainsi que celui sur 6 kilomètres avec la ligne E de la SNCF a suscité la réaction de nombreux participants. Beaucoup – associations, élus, particuliers – y voient une perte d'argent et une incohérence dans la desserte : le projet Ligne Orange consiste donc à faire passer un métro sous un tramway ».

Un tracé de la ligne du M15 particulièrement aberrant.

Dans notre zone, ce tracé doublonne ainsi sur 10 km des voies ferrées déjà existantes Tramway T1 sur Bobigny et - comble e du gâchis – passage de la ligne du métro ... exactement sous la voie de chemin de fer Eole entre Bondy et Nogent ! Le tracé sans doute optimum aurait dû se situer plus à l'ouest, passant par La Folie, puis permettant de se raccorder au prolongement de la nouvelle ligne de métro M11 à la place Carnot à Romainville, et ensuite desservir Montreuil. Cela aurait permis d'éviter le coût pharaonique de démolition et de reconstruction de ponts sur les autoroutes [aboutissant à une nécessité de leurs fermetures temporaires !] que nécessite le projet de prolongement du T1 dans le tracé de Romainville vers Montreuil, puisque le passage du métro s'y serait 'y serait ainsi effectué en souterrain... »

Observation N°1 du registre de Saint Denis de Mme DEGAS : « Remarque sur la gare stade de France (Stade de France RER B) :

Il y a actuellement un équipement jeux sportifs (basket, ballon) très fréquenté par les jeunes ados et plus âgés et donc indispensable dans un quartier qui n'a pas ou peu d'équipements pour les jeunes. Il est à l'emplacement de la future gare.

Il faut donc absolument remplacer cet équipement par l'équivalent (ou plus si possible). Je vois page 48 « demande d'autorisation étude d'impact » centre urbain de la gare Stade de France que « .au-delà de la végétalisation de la toiture, celle-ci pourrait accueillir un city stade. » Cela ne devrait pas être au conditionnel »

Mail N° 2 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « Pourquoi ce tracé en forme de S entre la station gare de Bondy et la station Rosny-Bois-Perrier, tracé qui fait passer le métro sous des maisons individuelles ? A qui appartient le sous-sol »

Mail N° 7 du registre dématérialisé de M. BOULLET : « A la sortie de la gare Bois-Perrier vers le sud les rails sont à une profondeur d'environ 20 m sous le sol naturel. Dans cette partie du tracé, sachant que le diamètre du tunnel est d'environ 10 m à quelle distance minimum des infrastructures d'éventuelles constructions d'immeubles (pieux, parking sous terrain,), devront être éloignées horizontalement de part et d'autre du tunnel ? Des servitudes autour du tracé devront ainsi être énoncées. A quel moment de l'étude du dossier de réalisation ces servitudes apparaîtront-elles dans le PLU de la commune (actuellement elles n'y apparaissent pas) »

Mail N°43 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « gare du Perreux, Ce projet est une honte ! pourquoi construire un ouvrage aussi volumineux :

- en inadéquation avec l'architecture du quartier
- au prix de la destruction de plusieurs propriétés dont un immeuble qui vient d'être rénové
- qui va faire disparaître une zone aérée, comprenant des espaces verts et jardins et donnera un aspect étouffant à l'accès de cette gare.

A Paris les sorties de métro sont bien plus discrètes et sont parfois de simples portes en pied d'immeuble.

Ce projet ne fera que défigurer le quartier. »

Mail N°54 du registre dématérialisé de M. REDON, UNION DES ASSOCIATIONS D'ENVIRONNEMENT DE SEINE SAINT DENIS : « *C'est aussi l'aménagement des gares qui doit être réactualisé pour éviter les emprises rejetées par les habitants, comme en particulier sur l'îlot Ferragus à la mairie d'Aubervilliers* ».

Mail N° 57 du registre dématérialisé de M. THISSE, ASSOCIATIONN DE SAUVEGARDE DES PAVILLONS DE L'AV JEAN JAURES ET DES RUES VOISINES DE ROSNY S/BOIS : « *3 éléments majeurs modifiés par rapport aux derniers éléments présentés lors des précédentes enquêtes* :

1- Déplacement de l'OA 714 qui a été renommé OA 7104P

Aucune explication, ni justification de ce déplacement, pire le lieu retenu initialement était sur des espaces verts et maintenant sur le terrain de 3 pavillons, que vont il devenir ? !!!

2- La modification du tracé de la ligne au niveau de l'avenue Jean Jaurès entre l'OA 7103P anciennement 713 et l'OA 7104P

Aucune justification de cette modification de tracé, pourtant lors des réunions publiques et lors des précédentes enquêtes il était bien précisé que le passage sous l'av. Jean Jaurès était privilégié afin de limiter les nuisances sur le bâti ancien de notre quartier !

Plus étonnant encore comment peut-on présenter ce nouveau tracé alors même que les sondages de terrains à l'angle de rue Pascal et de la rue Galilée ont eu lieu qu'en ce début Avril 2019 !

De plus sur les documents présentés il apparait deux tracés tous deux différents de celui présenté dans l'enquête précédente qui allait à la gare de VDF sous la totalité de l'av. Jean Jaurès. A quoi correspond le tracé en rouge L15 EST Tracé de référence AVP-b et l'autre tracé en pointillé bleu L15 Est rendu AVP-a ?

Pourquoi les habitants de la rue Pascal et de la rue Galilée à Rosny sous-bois n'ont-ils pas été informés par la SGP de cette modification qui impacte directement les habitants de ces rues ? Nous souhaitons que ces modifications soient expliquées, justifiées et portées à la connaissance des habitants lors d'une enquête publique portant comme objet ces modifications »

3.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

La conception d'avant-projet du tracé des tunnels de la Ligne 15 Est a été réalisée à partir de trois éléments principaux :

- les critères imposés par le Référentiel Technique Systèmes, qui pose notamment les bases du tracé en termes de géométrie pour obtenir une vitesse et un confort optimaux ; -
- les contraintes du projet : bande DUP, positionnement et orientation des gares et des ouvrages annexes;
- les contraintes géotechniques et anthropiques, liées aux contextes d'insertion du tunnel. L'objectif pour

le Grand Paris Express est d'avoir un tracé permettant d'atteindre 120 km/h en inter-gare. Afin de garantir le confort des usagers malgré cette vitesse importante, le Référentiel Technique Système définit des critères géométriques nominaux à respecter (rayons en plan, raccordements circulaires en profil en long, longueurs d'éléments géométriques, etc.), critères qui sont listés dans le Programme Fonctionnel Systèmes du Grand Paris Express. A ces critères s'ajoute le diamètre utile des tunnels défini en fonction du gabarit des rames et des équipements à implanter, et à partir desquels sont dimensionnés les diamètres réels des tunnels monotubes et bitubes de la Ligne 15 Est. Enfin, pour un bon fonctionnement de la ligne, de nombreux appareils de voie doivent être implantés sur le tracé, ce qui nécessite parfois d'en adapter la géométrie.

A noter que le tracé de la Ligne 15 Est est assez sinueux, principalement à cause de la position et de l'orientation des gares stabilisées lors des études préliminaires.

Sur le tronçon Fort d'Aubervilliers / Drancy – Bobigny, une variante consistant à rendre le tracé moins sinueux, afin d'être sous le seuil des 1 600 mètres linéaires et supprimer le besoin de dérogation pompiers pour les accès secours de l'ouvrage annexe 6601P, a été étudiée. Cette variante respecte les règles de tracé mais conduit à une limitation des vitesses à 100 km/h dans le virage de Fort d'Aubervilliers et à 95 km/h dans le virage de Drancy - Bobigny. Cette variante a été retenue suite à la validation de la maîtrise d'œuvre système.

Sur le tronçon Bobigny Pablo Picasso / Pont de Bondy les études préliminaires prévoyaient l'implantation des OA 6801P et 6802P afin de respecter les 800 m entre deux ouvrages de secours. Le tracé de référence de l'avant-projet a dès le début intégré une optimisation permettant de se rapprocher des 1 600 m entre les gares PBO et BPP, dans le but de supprimer l'ouvrage annexe 6802P. Compte tenu des avantages (travaux et financiers) évidents de cette solution d'optimisation, elle a été retenue.

Sur le tronçon Bondy / Rosny Bois-Perrier, la variante proposée en avant-projet permet d'améliorer les vitesses maximales mais introduit le passage en tréfonds d'un R+10 à l'arrivée dans la gare RBP. Compte tenu de la mauvaise qualité des terrains de couverture dans la zone et de l'absence de données sur le mode de fondation de ce bâtiment, une nouvelle variante de tracé permettant d'éviter les tréfonds de ce R+10 a été étudiée en cours d'avant-projet. Par ailleurs, afin d'éloigner l'entonnement Rosny Bois-Perrier des immeubles situés à l'est et de laisser l'accès au gymnase, une variante de tracé a été étudiée consistant en une rotation horaire de 1° du complexe gare et entonnement à partir du centre de la paroi sud de la gare. Cette rotation n'est pas combinable avec la variante d'évitement des tréfonds du R+10 au nord de Rosny Bois-Perrier décrite ci-dessus. Finalement, la solution retenue en fin d'avant-projet est de procéder à une rotation de la boîte gare RBP de 0,36°. Cette solution intermédiaire permet d'éloigner la réalisation de l'entonnement des bâtiments sensibles tout en s'écartant au maximum du tréfonds du R+10.

Sur le secteur de la gare Val de Fontenay, les évolutions du projet de prolongement de la Ligne M1 qui ont été communiquées à l'avancement des études préliminaires sous maîtrise d'ouvrage RATP, ont motivé en avant-projet de la Ligne 15 Est l'étude de 3 variantes de tracé. Les variantes 1 et 2 cherchent à éviter le tunnel M1 recalé par rapport à l'implantation supposée des sous-sols du bâtiment AXA, avec, en contrepartie, soit un risque de tassement vis-à-vis du RER E au sud, soit un passage en tréfonds du futur projet d'aménagement du Périphère au nord. La variante 3 constitue l'optimisation du tracé de référence par suppression de la courbe en « S », dans le cas de figure où le tunnel M1 ne constituerait plus une contrainte (tracé perpendiculaire ou tracé profond). Finalement, en cours d'avant-projet, la RATP a informé la Société du Grand Paris de la rotation de la future boîte du métro M1 et du principe d'un croisement perpendiculaire avec la Ligne 15 Est. La boîte Ligne M15 Est a donc ripé vers le pôle d'échange multimodal et formera un T avec la boîte M1. Les tunnels du Métro 1 et de la Ligne 15 Est se croiseront en dehors des boîtes dans un ouvrage de croisement pour lequel des mesures conservatoires ont été prévues, et toutes les correspondances seront intégrées dans l'ouvrage de croisement.

Variantes des ouvrages annexes (Fascicule B2 2.2.4)

L'implantation des ouvrages annexes suivants a été affinée :

- déplacement de l'OA 6601P pour s'éloigner à plus de 5 mètres d'un réseau RTE
- déplacement de l'OA 6702P, en raison de l'allongement du tracé entre Drancy – Bobigny et Bobigny Pablo Picasso,
- suppression de l'OA 6802P, suite à la réduction du linéaire de tunnel entre Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy ;
- déplacement de l'OA 6901P, suite à la modification du tracé entre Pont de Bondy et Bondy,
- déplacement de l'OA 7401P, suite à la modification du tracé entre Nogent – Le Perreux et Champigny-Centre.

Afin de limiter les coûts en cours d'avant-projet, des pistes d'optimisation importantes du dimensionnement des ouvrages annexes ont été recherchées. C'est pourquoi il a été décidé de concevoir des ouvrages annexes avec édicules pour loger entièrement les équipements techniques en surface et limiter ainsi le volume excavé. Il s'agit des OA 6401P, 6402P, 6702P, 6901P, 7001P, 7101P, 7104P, 7301P, 7302P, 7401P, 7402P, 7403P.

Ces optimisations ont un bilan environnemental positif car ils permettent de limiter les terrassements et réduire les volumes de matériaux à mettre en œuvre (notamment le béton).

Les gares

Chaque gare du GPE fait l'objet d'une étude de pôle, financée par la Société du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la collectivité locale concernée en lien avec Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports

Les études de pôle prennent en considération les aménagements envisagés par la Société du Grand Paris aux abords immédiats des gares.

La Société du Grand Paris prendra en charge la reconstitution de ces équipements d'intermodalité soit en assurant une restitution à l'identique, soit en prenant en compte le programme d'intermodalité qui aura été établi à l'échelle du pôle relatif à chacune des gares concernées (dans la limite du coût de reconstitution).

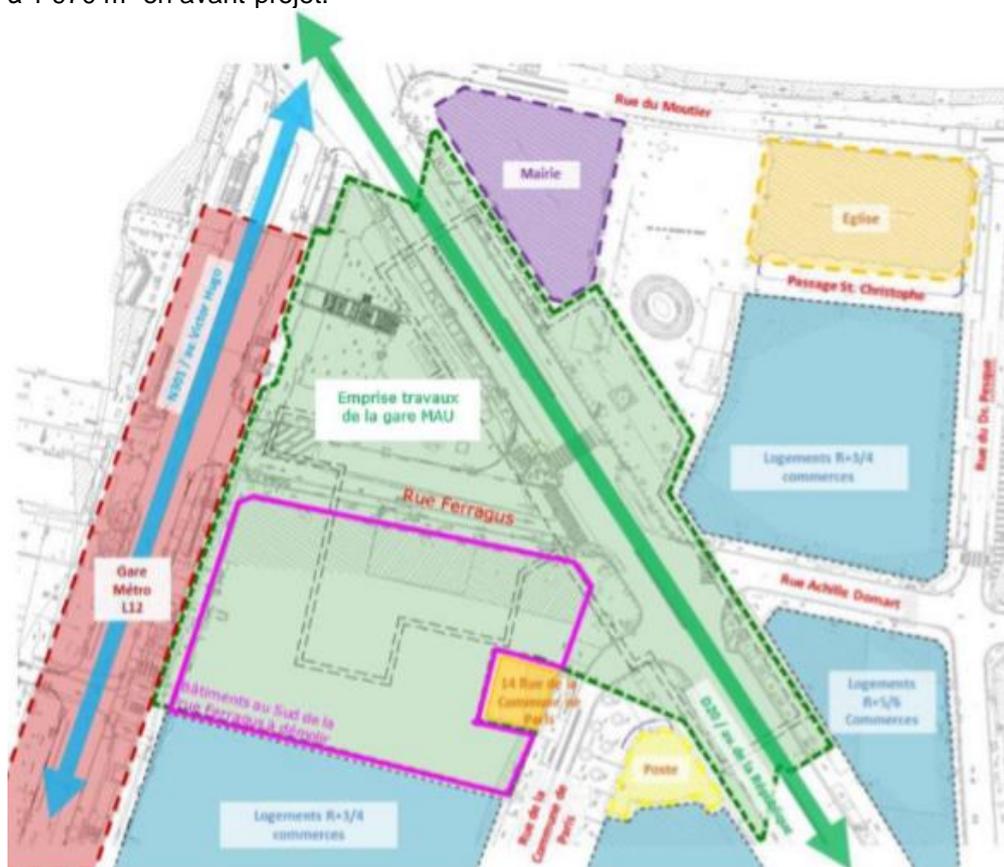
Principes généraux de conception

Les gares de la Ligne 15 Est sont toutes des ouvrages souterrains. Leurs quais permettent d'accueillir des trains d'une longueur de 108 m. Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts. Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains, et lors des correspondances.

Gares mairie d'Aubervilliers (Fascicule B2 3.1.4)

A la demande de la ville d'Aubervilliers, la façade de l'émergence a été reculée de 7 m afin de dégager un espace public plus important au droit du bâtiment voyageur. Cette demande ne permet plus de maintenir en place l'immeuble du 3 rue Ferragus. En outre, la ville d'Aubervilliers a souhaité que la Société du Grand Paris étudie la possibilité de maintenir une trace du patrimoine immobilier existant dans son projet. Enfin, la ville d'Aubervilliers a confirmé sa volonté d'avoir un bâtiment voyageur intégré à son environnement urbain, et pour se faire a sollicité la Société du Grand Paris afin qu'un projet immobilier connexe soit étudié.

Ces modifications ont amené à repenser globalement toute l'émergence et notamment sa façade qui s'est élevée davantage entre les deux bâtiments du projet connexe, que ce soit « côté mairie » ou « côté marché ». Un important effort d'optimisation a été mené sur le volume de la boîte enterrée dont la surface excavée passe de 2 476 m² à 1 970 m² en avant-projet.



Présentation du contexte urbain de la gare Mairie d'Aubervilliers

Gare de de Bondy (Fascicule B2 3.1.8)

Trois scénarios ont été retenus pour la gare Pont de Bondy qui consistent principalement en des scénarios d'infrastructure. L'émergence en termes de volumétrie et d'implantation est la même pour les trois scénarios.

- le scénario 1 « boîte concours » correspond au principe de la méthode constructive étudiée lors des études préliminaires et proposée dans l'offre architecturale de la maîtrise d'œuvre de la gare emblématique. La boîte est totalement réalisée en paroi moulée et est décollée du canal de l'Ourcq. La boîte impacte ponctuellement la RN3 et les voies du Tramway 1 (T1). La partie souterraine a une largeur intérieure (hors atrium) de 22 m environ et une longueur 113 m ; -
- le scénario 2 « boîte compacte » répond à la demande de la Société du Grand Paris d'étudier une solution permettant de ne pas impacter la RN3 ni le T1. La boîte en paroi moulée est ainsi réduite sur l'espace situé entre le canal de l'Ourcq et les voies du T1 et est constituée de deux parties réalisées en méthode traditionnelle au niveau des quais. La boîte principale en paroi moulée est décollée du canal et est la plus compacte possible en sous-sol avec un niveau S1 élargi réalisé en paroi berlinoise pour recevoir les locaux techniques ; -
- le scénario 3 « boîte en diamant ». La boîte en paroi moulée est implantée entre le canal de l'Ourcq et les voies du T1. La boîte est toujours décollée du canal. Un puits en paroi moulée est réalisé au milieu de la RN3 pour permettre d'attaquer les travaux de la partie en méthode traditionnelle indépendamment de la boîte gare.

Cette troisième solution a l'avantage de n'avoir qu'une partie en caverne et de rendre indépendants les travaux de la boîte principale du puits. Cependant cette solution ne permet pas de maintenir intact le trafic sur la RN3.



Vue depuis le niveau intermédiaire R-2 de la gare Bondy

Gare du pont de Bondy (Fascicule B2 3.1.7)

Inséré sur les berges du canal de l'Ourcq et adossé aux ouvrages d'art existants franchissant le canal, le projet répond aux ambitions d'une gare emblématique et à la volonté de s'implanter au croisement de trois communes, chacune nécessitant une entrée dédiée facilement repérable. En réponse à son insertion,

Le projet de la gare Pont de Bondy s'inscrit dans un projet d'aménagements urbains réalisés aux abords immédiats de la gare. Des travaux sur la requalification urbaine et fonctionnelle du site sont en effet à l'étude en vue d'optimiser les flux, la gestion de l'intermodalité, de pacifier et rendre accessible pour tous un site aujourd'hui enclavé.

Le concept architectural s'appuie sur un ruban d'une largeur variable de 8,70 m à 10 m qui permet de franchir le canal de l'Ourcq depuis la commune de Bobigny, se tourne sur lui-même pour former une boucle le long des voies du tramway T1, puis se glisse sous les ponts existants parallèlement au canal, jusqu'à la commune de Bondy. Cette forme en boucle permet de relier naturellement les différentes parties du site, fortement enclavées. Au centre de cette boucle se développe un vaste atrium circulaire baigné de lumière naturelle, reliant le monde extérieur au monde souterrain, jusqu'aux quais du métro.

A l'extérieur du futur bâtiment-gare, sur le parvis, une grande esplanade urbaine permet d'une part de relier l'espace piétons le long de la RN3 jusqu'au aux berges du canal ; d'autre part, un « escalier urbain » est créé sur la partie est du parvis, il permet une liaison piétonne directe vers la station de tramway située sur le pont parallèle aux ponts routiers de la RN186. L'aménagement définitif des abords de la future gare dépendra des conclusions des études urbaines en cours.



Perspective vue aérienne de la gare Pont de Bondy

Gare de Rosny Bois-Perrier – RBP (Fascicule B2 3.1.9)

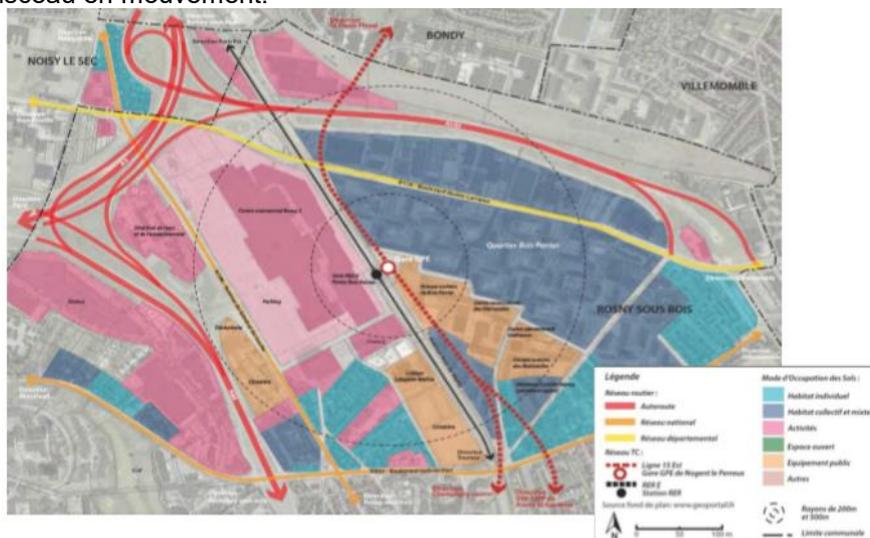
La gare Rosny Bois Perrier est située au nord de la commune de Rosny-sous-Bois (93), au sein d'un territoire enclavé par de grandes infrastructures routières (A3, A86, N302). Elle est en position d'interface entre deux secteurs coupés par les voies ferrées

- à l'est, le quartier résidentiel de Bois Perrier sur lequel la Ville de Rosny-sous-Bois vient de lancer une étude de renouvellement urbain, en vue d'accompagner le développement du « pôle gare »
- à l'ouest le centre commercial de Rosny 2, un des quatre plus grands centres commerciaux de petite couronne, dont la fréquentation annuelle atteint 15 millions de visiteurs. Elle s'insère sur un territoire dont l'urbanisme de zonage mis en œuvre dans les années 60 (dans un système orthonormé) reste à l'image de la ville moderne avec ses différentes zones fonctionnelles.

Implantée à l'est des voies ferrées, en remplacement de l'actuel bâtiment des voyageurs du RER E adossé au talus des voies ferrées, la gare GPE Rosny Bois-Perrier est en interconnexion avec la ligne E du RER et le futur prolongement de la ligne de métro 11. La boîte gare est implantée sous la gare routière existante, partiellement occupée actuellement par la base vie du chantier RATP du prolongement du M11, et sous une partie de la cour de l'école élémentaire Félix Eboué.

Le parvis joue un rôle déterminant de transition entre l'extérieur et l'intérieur. L'aménagement définitif du terrain alentour dépendra des conclusions des études urbaines en cours. Un édicule technique vient s'implanter sur le parvis.

D'un point de vue urbain, la gare Rosny Bois-Perrier sera l'édifice restructurant qui réunit les différentes échelles du site : les bâtiments dans les abords immédiats, l'école prochaine bordant une partie de la nouvelle place et le talus ferroviaire. La gare sera visible le long de la voie et offrira une silhouette lumineuse traversée de couleur, à l'image d'un faisceau en mouvement.



Contexte urbain de la gare Rosny Bois-Perrier

Gare de Nogent – Le Perreux – NLP(Fascicule B2 3.1.11)

Implantée à 6,5 km de Paris à vol d'oiseau, la gare SNCF existante Nogent – Le Perreux est située à cheval sur les communes de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne dans le département du Val-de-Marne (94). Les deux communes appartiennent au territoire de l'établissement public d'aménagement Paris Est Marne et Bois. À l'avenir, il s'agira d'une gare d'interconnexion mettant en correspondance le métro du Grand Paris Express avec la ligne E du RER.

La gare RER actuelle est positionnée au nord du Pont de Mulhouse, qui constitue un carrefour névralgique de passage entre les deux communes. Il s'agit d'une gare biface, dont les deux bâtiments voyageurs sont reliés par un passage sous voies permettant d'accéder aux quais du RER E.

Disposés au niveau du carrefour et conçus sous forme de rotonde, les deux bâtiments voyageurs forment un signal depuis l'espace public. Une gare routière est positionnée sous le pont de Mulhouse à mi-chemin des deux accès à la gare.

La gare GPE vient s'insérer à l'est des voies ferrées, côté Le Perreux-sur-Marne, le long du talus ferroviaire et en contre-bas de la gare RER. Elle s'implante sur l'actuel parking de la place Robert Belvaux.

On y distingue deux situations :

- côté Nogent-sur-Marne, le centre-ville historique est proche, le tissu urbain est plus dense et plus mixte (logements et bureaux). La mairie et le théâtre Watteau se trouvent à proximité immédiate du site. L'offre en services, équipements et commerces est plus riche. La frange qui longe les emprises ferroviaires à l'ouest est en mutation afin d'accueillir de nouveaux équipements socio-culturels et sportifs ; -
- côté Le Perreux-sur-Marne, le site se trouve plus excentré du centre-ville, le tissu urbain est plus homogène, très majoritairement constitué de logements pavillonnaires et de petits immeubles collectifs. Une offre commerciale de proximité se développe en pied d'immeuble au niveau de la gare sur la place Robert Belvaux et le long des rues principales. Le paysage est également dominé par la présence remarquable d'un viaduc ferroviaire du 19ème siècle qui marque la frontière entre les deux communes et permet aux voies de chemin de fer de franchir la Marne au sud du site.

La gare s'implante dans le sens de la pente que constituent les coteaux qui surplombent la Marne. Le paysage, très vallonné côté Nogent devient progressivement plus plat sur la commune du Perreux. Cette topographie marquée, caractéristique des bords de Marne, est constitutive du paysage de la gare GPE. Elle permet des vues sur le lointain et contribue à la sensation d'un environnement urbain aéré et ouvert.

Le projet connexe implanté au-dessus de la boîte-gare sera une résidence hôtelière ou de services et ne sera pas un immeuble de grande hauteur.

Evolutions majeures lors des études d'avant-projet

L'optimisation du profil en long du tunnel a permis de remonter la cote des rails de la gare de 1,8 m, permettant notamment d'optimiser significativement le volume des traitements de terrain sous le fond de fouille.

La gare a également été optimisée dans sa configuration fonctionnelle en réduisant la largeur des escaliers fixes au niveau des quais. La largeur de la gare est donc passée de 27,62 m à 25,28 m, soit un gain de plus de 8%.

L'organisation fonctionnelle du rez-de-chaussée, notamment vis-à-vis de la correspondance avec la gare SNCF, a été améliorée de façon à permettre un accès PMR d'une gare vers l'autre. L'architecture de la toiture et de sa verrière a également été retravaillée.

La longueur totale de la gare a été réduite de 1,4 m par réduction des couloirs de visitabilité et est de 109,7 m. La largeur totale et la cote des rails n'ont pas évolué.

La boîte principale est complétée par une excroissance au niveau S1 permettant d'amorcer la liaison avec le niveau S1 de la salle d'échange du pôle d'échange multimodal.



Vue aérienne de la gare Nogent – Le Perreux

Illustration des divers scénarios (Fascicule B4 2.2.2.3)

Gare	Solutions étudiées	Solution retenue	Illustration de la solution retenue
Mairie d'Aubervilliers	3 scénarii ont été étudiés portant sur l'insertion urbaine et l'organisation de l'émergence, la boîte profonde restant la même.	Le scénario 3 a été retenu. Ce scénario prévoit la démolition du bâtiment 3 Rue Ferragus avec l'implantation d'un projet connexe sur l'émergence de la gare. Il intègre également un recul de la façade important permettant de dégager l'espace public devant la gare.	
Fort d'Aubervilliers	2 scénarii ont été étudiés, portant sur la possibilité d'une émergence secondaire ou l'implantation d'un data center	Le scénario 1 a été retenu. Ce scénario présente une émergence secondaire	
Gare	Solutions étudiées	Solution retenue	Illustration de la solution retenue
Pont de Bondy	3 scénarii ont été étudiés portant sur l'infrastructure. L'émergence en termes de volumétrie et d'implantation est la même pour les 3 scénarii	Le scénario 1 a été retenu, mais la boîte profonde a été largement réduite	
Bondy	3 scénarii ont été étudiés portant sur l'implantation ou non d'un projet connexe, la démolition totale ou partielle du bâtiment ICF	Le scénario retenu est basé sur les scénarii 1 et 2. Le parvis est élargi avec une démolition partielle du bâtiment ICF et la réalisation de deux projets connexes en surplomb du bâtiment voyageurs de la gare Bondy	
Rosny Bois-Perrier	2 scénarii ont été étudiés portant sur la volumétrie de l'émergence	Le scénario 1 a été retenu. Il comporte une volumétrie moindre et une salle des billets implantée en surface	
Val de Fontenay	2 scénarii ont été étudiés portant sur la forme et la fonctionnalité du bâtiment voyageurs	Le concept du scénario 2 a finalement été retenu, avec une entrée distincte pour la gare GPE et un projet connexe	
Nogent – Le Perreux	2 scénarii ont été étudiés portant sur la conservation ou la reconstruction du bâtiment voyageur SNCF	Le scénario retenu est le scénario 1 avec maintien du bâtiment SNCF, toutefois la façade d'entrée du scénario 1 est reprise afin de dégager un espace de parvis supplémentaire en entrée de gare	

3.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : les modifications du tracé et de certains ouvrages annexes ou ouvrages connexes aux gares portent-elles sur un nouveau foncier à maîtriser et vont-elles générer des expropriations supplémentaires ?

Q2 : L'observation N°11 du registre du Perreux-sur-Marne de M. SAUNIER LAPORTE fait état de multiples problèmes concernant la construction de la future gare GPE du Perreux.

Les deux critiques essentielles portent sur l'évacuation des déblais (avec un réseau routier peu approprié) et la destruction de nombreuses places de parkings suggérant la construction de parkings provisoires en attendant la construction d'un ou plusieurs parkings accessibles dès la mise en service de la Gare Nogent-Le Perreux.

Comment la SGP entend-elle répondre à ces critiques ?

3.2.4.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur l'observation N°1 du registre de Noisy-le-Sec de M. SIMON, vice-président de Tram-NON : « Le « doublon » entre le tracé de la ligne Orange et celui du T1 entre Pont de Bondy et Drancy-Bobigny sur 4 kilomètres, ainsi que celui sur 6 kilomètres avec la ligne E de la SNCF a suscité la réaction de nombreux participants. Beaucoup – associations, élus, particuliers – y voient une perte d'argent et une incohérence dans la desserte : le projet Ligne Orange consiste donc à faire passer un métro sous un tramway ».

Un tracé de la ligne du M15 particulièrement aberrant.

Dans notre zone, ce tracé doublonne ainsi sur 10 km des voies ferrées déjà existantes Tramway T1 sur Bobigny et - comble e du gâchis – passage de la ligne du métro ... exactement sous la voie de chemin de fer Eole entre Bondy et Nogent ! Le tracé sans doute optimum aurait dû se situer plus à l'ouest, passant par La Folie, puis permettant de se raccorder au prolongement de la nouvelle ligne de métro M11 à la place Carnot à Romainville, et ensuite desservir Montreuil. Cela aurait permis d'éviter le coût pharaonique de démolition et de reconstruction de ponts sur les autoroutes [aboutissant à une nécessité de leurs fermetures temporaires !] que nécessite le projet de prolongement du T1 dans le tracé de Romainville vers Montreuil, puisque le passage du métro s'y serait 'y serait ainsi effectué en souterrain... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La Société du Grand Paris confirme que le tracé de la Ligne 15 Est est en partie parallèle à celui du tramway T1, or les deux modes de transports ont des offres répondant à des demandes différentes. Ainsi, entre les stations Hôpital Avicenne et Bobigny Pablo Picasso, le Tramway T1 marque six arrêts, tandis que la Ligne 15 Est en fera un seul. Le T1 a ainsi une vocation de desserte de proximité, alors que la Ligne 15 Est a vocation à desservir un plus grand territoire avec des temps de parcours moindre.

La Société du Grand Paris confirme que la branche du RER E en direction de Tournan compte trois stations en commun avec la Ligne 15 Est : Rosny Bois-Perrier, Val de Fontenay et Nogent le Perreux. Mais la Ligne 15 a vocation à réaliser une desserte de rocade de banlieue à banlieue, tandis que le RER E propose une desserte essentiellement radiale, vers Paris. La Ligne 15 Est aura un effet de délestage du RER E sur sa partie centrale pour les voyages de banlieue à banlieue qui aujourd'hui passent par Paris. Mais il ne s'agit pas pour autant d'un doublement de service et la Ligne 15 Est.

D'une façon plus générale, concernant la justification technique et économique du tracé

retenu : à l'issue des débats publics conjoints de 2010 relatifs au projet de réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express, la définition des liaisons constituant l'« Arc Est proche » du Grand Paris Express a fait l'objet d'un travail de concertation étroit associant la Société du Grand Paris, le STIF, les services de l'Etat et les collectivités territoriales concernées. Le bilan de ces réflexions s'est traduit par la proposition de réseau complémentaire structurant (ligne orange) présentée dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé en 2011 : ligne orange à deux branches, permettant de répondre de manière optimale aux enjeux de développement territoriaux de la Seine-Saint-Denis, mais également du Val-de-Marne avec la connexion au pôle majeur de Val-de-Fontenay.

Dans un deuxième temps et sur cette base, le choix d'une exploitation en prolongement de la ligne 11 pour la branche Rosny Bois Perrier/ Noisy Champs, et d'une exploitation en partie intégrante de la rocade pour le tronçon Saint-Denis-Pleyel/ Champigny Centre, a été acté par les orientations du Nouveau Grand Paris, qui reposent sur le principe de constitution d'un réseau optimisé à capacité adaptée, avec notamment la création d'une Ligne 15 de rocade bouclée en proche couronne et à grande capacité, le prolongement de lignes de métro selon la pertinence, comme dans le cas de la ligne 11.

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant du parallélisme de la ligne 15 avec le T1, la commission d'enquête considère que cette situation répond aux besoins des usagers. En effet, ces deux modes de transport ont des vocations différentes mais complémentaires, le T1 satisfait les dessertes locales, la ligne 15 a une amplitude plus large en permettant les déplacements inter-banlieues.

On pourrait également évoquer le parallélisme de la ligne 15 Est avec le RER E à Nogent-le-Perreux, parfois mis en avant par des habitants de Nogent le Perreux et apporter la même réponse. Ces deux modes de transport ont des vocations différentes et leurs correspondances permet de rejoindre des destinations complémentaires.

La commission d'enquête estime que le tracé est en cohérence avec les attentes de la population telles qu'elles ont été exprimées lors de la concertation préalable et s'inscrit dans les objectifs du schéma d'ensemble du réseau de transport public approuvé en 2011.

Sur l'observation N°1 du registre de Saint Denis de Mme DEGAS : « Il y a actuellement un équipement jeux sportifs (basket, ballon) très fréquenté par les jeunes ados et plus âgés et donc indispensable dans un quartier qui n'a pas ou peu d'équipements pour les jeunes. Il est à l'emplacement de la future gare.

Il faut donc absolument remplacer cet équipement par l'équivalent (ou plus si possible). Je vois page 48 « demande d'autorisation étude d'impact » centre urbain de la gare Stade de France que « .au-delà de la végétalisation de la toiture, celle-ci pourrait accueillir un city stade. » Cela ne devrait pas être au conditionnel »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'équipement sportif situé sur l'emprise de la gare Stade de France fait l'objet d'une attention particulière par la Ville de Saint-Denis et la Société du Grand Paris. L'objectif est de reconstituer le city stade dès que possible dans le cadre d'un aménagement à proximité de son emplacement actuel.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que cette réalisation, est utile. Elle répondra non seulement à une demande des usagers mais permettra également de satisfaire le besoin en espaces verts relativement limités sur le territoire.

Sur le mail N° 2 : « Pourquoi ce tracé en forme de S entre la station gare de Bondy et la station Rosny-Bois-Perrier, tracé qui fait passer le métro sous des maisons individuelles ? A qui appartient le sous-sol »

Avis et commentaires techniques de la SGP :**Pour le tracé :**

L'implantation des gares Bondy et Rosny Bois Perrier a été choisie de façon à permettre les correspondances avec la ligne E du RER à Bondy et à Rosny-sous-Bois, le tramway T4 à Bondy, et la ligne E du la ligne 11 du métro à Rosny-sous-Bois. Elle prend également en compte les contraintes locales. Le tracé entre les deux gares a ensuite été défini en respectant les règles de tracé des voies du métro (alignements en sortie et entrée de gare, rayons de courbures, dévers,).

Pour le sous-sol :

En règle générale, le tréfonds ou sous-sol, appartient au propriétaire du sol sous lequel il est situé (« la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous », article 552 du code civil). Dans le cadre de la réalisation du réseau de transport, la Société du Grand Paris a pour mission d'acquérir les tréfonds nécessaires au passage de l'infrastructure de transport et principalement le tunnel.

En fonction de la profondeur du tunnel, deux régimes sont possibles :

- pour un volume de tréfonds situé au-dessus de 15 mètres, le régime de l'acquisition amiable ou par voie d'expropriation s'impose à la SGP ;
- pour un volume de tréfonds situé en dessous de 15 mètres, la SGP peut acquérir à l'amiable ou exproprier mais elle peut aussi demander au préfet la mise en place d'une servitude. Cette servitude, qui permet d'éviter le transfert de propriété de certains volumes en tréfonds, limite l'exercice du droit de propriété puisqu'une fois instituée, elle confère à la SGP le droit d'occuper le volume en sous-sol nécessaire à l'établissement, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien du tunnel, et oblige le propriétaire à s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant du tracé, celui-ci a été examiné lors de la DUP selon les critères techniques et les objectifs d'inter modalités qui ont présidé à cette démarche ; la commission d'enquête considère de ce fait que les propositions présentées ci-dessus par la SGP sont en cohérence avec ces orientations.

Pour ce qui est de l'appréciation du tréfonds la commission d'enquête adhère aux explications de la SGP mais fait remarquer que cet aspect ressortit à l'enquête parcellaire.

Sur le mail N° 7 : « A la sortie de la gare Bois-Perrier vers le sud les rails sont à une profondeur d'environ 20 m sous le sol naturel. Dans cette partie du tracé, sachant que le diamètre du tunnel est d'environ 10 m à quelle distance minimum des infrastructures d'éventuelles constructions d'immeubles (pieux, parking sous terrain,), devront être éloignées

horizontalement de part et d'autre du tunnel ? Des servitudes autour du tracé devront ainsi être énoncées. A quel moment de l'étude du dossier de réalisation ces servitudes apparaîtront-elles dans le PLU de la commune (actuellement elles n'y apparaissent pas) »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Pour la construction du tunnel, la SGP peut :

- soit acquérir à l'amiable ou exproprier les tréfonds, quelle que soit leur profondeur ;
- soit demander l'institution d'une servitude d'utilité publique en tréfonds pour les tréfonds en dessous de 15 m (article L. 2113-1 et suivants du code des transports, décret n° 2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds).

En cas d'institution d'une servitude d'utilité publique, la SGP a 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 de transport. Le propriétaire a l'obligation de s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

Cette servitude ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel et nécessite une enquête parcellaire. Une fois instituée, cette servitude est annexée aux documents d'urbanisme (PLU/PLU intercommunaux) comme toutes les autres servitudes d'utilité publique.

Par ailleurs, un permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé que si les travaux projetés ne sont pas incompatibles avec une déclaration d'utilité publique (article L. 421-6 du code de l'urbanisme). Afin d'aider les services instructeurs à vérifier la compatibilité des projets avec les déclarations d'utilité publique de la SGP, les demandes de permis pour les projets situés dans le faisceau de la déclaration d'utilité publique sont transmises pour avis à la SGP. Les avis de la SGP sont importants car ils permettent de préserver les ouvrages de la SGP mais aussi d'informer les constructeurs afin qu'ils puissent intégrer d'éventuelles contraintes techniques, ce qui au final sécurise leur projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La SGP répond complètement à la question posée. Toutefois la commission d'enquête rappelle que la gestion des tréfonds et le classement des servitudes d'utilité publique ne font pas partie de l'objet de la présente enquête.

Sur le mail N° 43 : « gare du Perreux, Ce projet est une honte ! pourquoi construire un ouvrage aussi volumineux :

- en inadéquation avec l'architecture du quartier
- au prix de la destruction de plusieurs propriétés dont un immeuble qui vient d'être rénové
- qui va faire disparaître une zone aérée, comprenant des espaces verts et jardins et donnera un aspect étouffant à l'accès de cette gare.

A Paris les sorties de métro sont bien plus discrètes et sont parfois de simples portes en pied d'immeuble. Ce projet ne fera que défigurer le quartier. »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé en 2011, définit le modèle de gare du Grand Paris qui a pour vocation à devenir un véritable lieu structurant et à contribuer au développement d'une ville compacte mixte et durable.

Afin d'assurer une cohérence générale sur l'ensemble du réseau, chaque conception de gare s'appuie sur une charte architecturale transversale élaborée dès le lancement du projet par l'architecte Jacques Férié. Les équipes techniques de conception associées à des agences d'architecture reconnues prêtent une attention particulière à l'insertion de chaque gare dans son environnement urbain.

Les gares du Grand Paris ont également vocation à devenir de véritables pôles de services (services commerciaux, publics et associatifs). L'offre de service spécifique à chaque gare sera définie, en concertation avec les partenaires locaux, publics et privés, afin de répondre aux attentes des voyageurs et des riverains.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note du souci de la SGP d'intégrer chaque gare dans son contexte urbain, elle considère également que le fait de dédier une offre spécifique à chaque gare en concertation avec les partenaires locaux est une initiative intéressante.

Sur le mail N°54 : « C'est aussi l'aménagement des gares qui doit être réactualisé pour éviter les emprises rejetées par les habitants, comme en particulier sur l'îlot Ferragus à la mairie d'Aubervilliers ».

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le projet de la gare Mairie d'Aubervilliers a fait l'objet d'une large concertation entre la SGP, la ville d'Aubervilliers et l'établissement public territorial (EPT) Plaine Commune. Cette concertation a permis de définir le projet figurant dans le présent dossier d'enquête publique. Ainsi le bâtiment voyageurs porte l'identité du réseau du Grand Paris Express, est accessible à tous les usagers et permet de libérer davantage d'espace public

Concernant le centre d'exploitation de Montgolfier à Rosny-sous-Bois, il ne peut pas être implanté dans la zone d'activité Marcel Dassault. En effet seule l'extrémité Ouest est localisée dans le fuseau de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative, ce qui ne représente pas une emprise suffisante.

Le site de compensation du Moineau friquet au niveau du jardin de l'école Pasteur à Bondy se situe au plus proche de l'impact et a pour objectif de maintenir la présence de l'espèce à proximité immédiate du secteur impacté. Les mesures de compensation participeront par ailleurs à la restauration d'une partie des continuités écologiques de la commune et bénéficieront à tous les oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, des parcs et jardins, et ce, dans un secteur urbanisé.

La surface disponible du jardin de l'école Pasteur à Bondy étant néanmoins réduite et insuffisante pour répondre au besoin compensatoire, des mesures de compensation complémentaires ont été proposées sur un autre site de compensation : le parc de la Patte d'Oie à Gonesse, où la surface de compensation disponible est beaucoup plus importante et se situe autour de noyaux de populations connus du Moineau friquet.

Le deuxième site de compensation à Gonesse ne se trouve pas dans le triangle de Gonesse, mais au sein du parc de la Patte d'Oie.

Pour le Lézard des murailles, avant le démarrage des travaux des éléments favorables à l'espèce seront déplacés ou enlevés pendant la période adaptée, des habitats de substitution seront créés.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette observation a été traitée dans le thème N° 2, auquel il convient de se reporter.

Sur le mail N°57 : « 3 éléments majeurs modifiés par rapport aux derniers éléments présentés lors des précédentes enquêtes :

1- Déplacement de l'OA 714 qui a été renommé OA 7104P

Aucune explication, ni justification de ce déplacement, pire le lieu retenu initialement était sur des espaces verts et maintenant sur le terrain de 3 pavillons, que vont il devenir ? !!!

2- La modification du tracé de la ligne au niveau de l'avenue Jean Jaurès entre l'OA 7103P anciennement 713 et l'OA 7104P

Aucune justification de cette modification de tracé, pourtant lors des réunions publiques et lors des précédentes enquêtes il était bien précisé que le passage sous l'av. Jean Jaurès était privilégié afin de limiter les nuisances sur le bâti ancien de notre quartier !

Plus étonnant encore comment peut-on présenter ce nouveau tracé alors même que les sondages de terrains à l'angle de rue Pascal et de la rue Galilée ont eu lieu qu'en ce début Avril 2019 !

De plus sur les documents présentés il apparait deux tracés tous deux différents de celui présenté dans l'enquête précédente qui allait à la gare de VDF sous la totalité de l'av. Jean Jaurès. A quoi correspond le tracé en rouge L15 EST Tracé de référence AVP-b et l'autre tracé en pointillé bleu L15 Est rendu AVP-a ?

Pourquoi les habitants de la rue Pascal et de la rue Galilée à Rosny sous-bois n'ont-ils pas été informés par la SGP de cette modification qui impacte directement les habitants de ces rues ? Nous souhaitons que ces modifications soient expliquées, justifiées et portées à la connaissance des habitants lors d'une enquête publique portant comme objet ces modifications »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'ouvrage annexe 7104P n'a pas fait l'objet de déplacement depuis la déclaration d'utilité publique (DUP) et ne se situe pas dans une zone pavillonnaire. Il s'inscrit entre l'avenue Faidherbe et la route nationale N186 à l'ouest d'un concessionnaire automobile (page 119 du volet B2).

Le tracé entre l'ouvrage annexe 7103P et la gare Val-de-Fontenay a évolué au cours des études d'avant-projet, pour s'adapter aux modifications du projet de prolongement de la ligne 1 du métro et au déplacement de la gare de Val-de-Fontenay de la Ligne 15 Est.

Par ailleurs, la campagne d'acquisition de données, notamment la réalisation des sondages géotechniques et des diagnostics sur les bâtis existants, se poursuit tout au long des études de conception de la ligne. Les nouvelles données acquises permettent d'affiner la position du tunnel au sein du fuseau de DUP par rapport aux terrains et aux bâtis environnants.

La conception du projet est organisée en différentes phases. L'avant-projet en lui-même fait l'objet de deux phases, à savoir l'AVP-a et l'AVP-b. Le présent dossier a été établi sur la base de l'AVP-b qui était la phase de conception la plus avancée lors de l'élaboration du dossier. Comme indiqué ci-dessus, le tracé est susceptible d'être modifié, dans le respect du fuseau de DUP, tout au long des études de conception de la ligne pour s'adapter aux évolutions des projets environnants et pour tenir compte de nouvelles acquisitions de données de site (résultats de sondages géotechniques et de diagnostics sur les bâtis existants notamment).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente que des contraintes techniques constatées postérieurement à la DUP puissent entraîner une modification quant à l'implantation de certains ouvrages annexes voire le tracé entre ces derniers.

Elle suggère toutefois de faire en sorte qu'une information soit faite auprès du grand public

sur ces modifications et sur les raisons qui les sous-tendent.

Sur la question N°1 : « les modifications du tracé et de certains ouvrages annexes ou ouvrages connexes aux gares portent-elles sur un nouveau foncier à maîtriser et vont-elles générer des expropriations supplémentaires ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Les modifications de certains ouvrages annexes s'inscrivent dans le fuseau de déclaration d'utilité publique (DUP). Dans le cadre des acquisitions, l'opérateur foncier de la SGP prendra contact avec les propriétaires concernés.

Appréciations de la commission d'enquête :

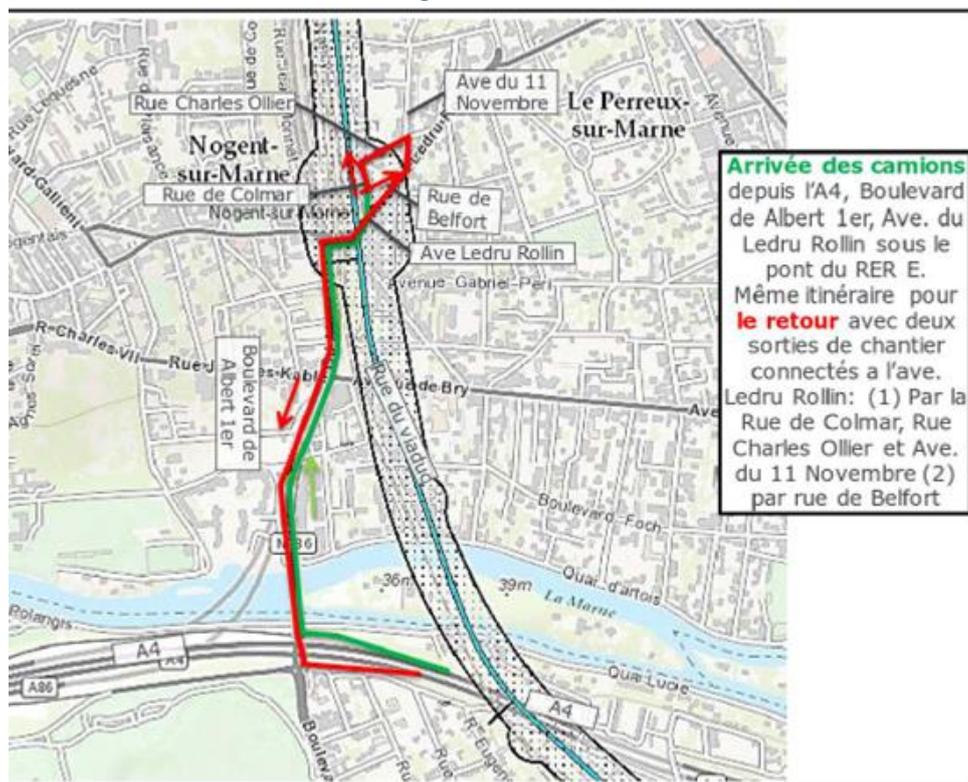
Cette démarche rejoint le besoin d'information exprimé par le public. La commission d'enquête réitère son souhait de tenir le public informé des modifications intervenant sur ces sujets.

Sur la question N°2 : « L'observation N°11 du registre du Perreux-sur-Marne de M. SAUNIER LAPORTE fait état de multiples problèmes concernant la construction de la future gare GPE du Perreux. Les deux critiques essentielles portent sur l'évacuation des déblais (avec un réseau routier peu approprié) et la destruction de nombreuses places de parkings suggérant la construction de parkings provisoires en attendant la construction d'un ou plusieurs parkings accessibles dès la mise en service de la Gare Nogent-Le Perreux. Comment la SGP entend-elle répondre à ces critiques ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Evacuation des déblais

Les études d'avant-projet de la Ligne 15 Est dédiées à la gare de Nogent-le-Perreux prévoient une évacuation des déblais par camion. Le circuit retenu vise à rejoindre les grands axes le plus rapidement possible et à éviter une congestion routière trop importante dans le secteur. Le schéma d'évacuation envisagé est le suivant :



Suppression des places de stationnement

La gare de Nogent-Le Perreux est effectivement construite en lieu et place d'un parking public de 49 places. Les prévisions de trafic de la gare prévoient que les voyageurs se rendront sur place pour la très grande majorité (>90%) en bus ou à pied.

L'étude de pôle, menée en 2017-2018, a permis de définir les besoins d'amélioration des cheminements vélo et piétons pour accéder à la gare ainsi que les besoins en stationnement aux alentours de la gare. Par conséquent, un nombre plus important de stationnement pour les vélos est prévu afin de répondre à la forte demande (page 88 du volet B2 du présent dossier).

De plus, des places de stationnement seront toujours accessibles dans les rues avoisinantes.

Limitation des nuisances pour les riverains

Afin de limiter les nuisances générées par les travaux, la SGP a défini un ensemble de mesures génériques au travers de la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier) qui seront systématiquement mises en œuvre sur chaque chantier. Cette charte précise les exigences de la SGP envers les prestataires notamment sur le sujet du cadre de vie (chapitre 3.2 de la charte environnement). Les mesures évoquées dans ce chapitre ont pour objectifs de :

- limiter les nuisances sonores et vibratiles ;
- limiter les émissions de poussières ;
- maintenir les voiries aux abords du chantier dans un état propre ;
- assurer la meilleure intégration possible des chantiers dans leur environnement.

De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Zones de chantier après travaux

La Société du Grand Paris est attentive à la remise en état des emprises de chantier une fois les travaux achevés. Concernant l'ouvrage annexe 7302P, des études sont en cours pour définir la programmation urbaine en concertation avec la ville. Quant à l'ouvrage annexe 7401P, il se situe en zone inondable, aussi la remise en état de la zone de travaux sera certainement un aménagement paysager.

Appréciations de la commission d'enquête :

L'évacuation des déblais, la limitation des nuisances pour les riverains et les zones de chantiers après travaux, visent à préserver le cadre de vie des riverains et répondent à leurs préoccupations.

S'agissant de la suppression du parc de stationnement

La SGP confirme la disparition d'un parking de 49 places ; même si les études tendent à prouver qu'une partie de la population utilisera un cheminement à pied, en bus ou à vélo pour accéder à la gare, la commission d'enquête considère que la suppression de 49 places de parking est pénalisante pour les usagers.

L'augmentation des capacités de parking à vélos ne pourra pas compenser la perte du stationnement voitures. Certaines catégories de la population ne pourront pas emprunter la bicyclette, personnes âgées, personnes avec des enfants en bas âge, personnes avec des obligations de travail... Cette carence risque de favoriser le stationnement « sauvage » dans

les rues avoisinantes.

La commission d'enquête demande que soit étudiée une solution qui, sans remplacer dans son intégralité le parking existant, donnerait une possibilité de stationnement auprès de la gare.



3.2.5. Thème 5 relatif aux ouvrages annexes

Ce thème a été le thème le plus souvent abordé au cours de cette enquête.

Ce sont essentiellement les ouvrages annexes suivants qui ont été au cœur des préoccupations des personnes qui se sont exprimées au cours de cette enquête, à savoir :

- L'ouvrage annexe OA 6502P
- L'ouvrage annexe OA 6501P
- L'ouvrage annexe OA 7101P et surtout l'ouvrage annexe 7103P
- L'ouvrage OA 7104P

3.2.5.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

S'agissant de l'ouvrage annexe OA 6502P

Les observations relatives à cet ouvrage sont de loin les plus nombreuses et ont largement mobilisé les personnes concernées.

Ce sont, en effet, plus de la moitié (46 sur 83) des observations qui ont fait état du problème que poserait l'implantation de cet ouvrage annexe, qui avait été initialement prévu à un autre emplacement, qui semblait beaucoup mieux accepté par la population.

Parmi les observations les plus pertinentes on peut citer :

Observation N°4 du registre d'Aubervilliers de Mmes GALLARD et VOUILLON qui demandent : *« le déplacement du trou d'aération et ne pas enlever les arbres de 40 ans.*

Pourquoi ne pas mettre le puits de l'autre côté de la ligne sur le parking angle de la rue du long sentier et rue Jules Guesde.

Pourquoi avoir changé le lieu qui était au début rue Daniel Casanova et rue Eugène Reclus. Le lieu actuellement retenu ne nous convient pas. »

Observation N°5 du registre d'Aubervilliers de l'ASSOCIATION JTE, LA REGIE DU QUARTIER ET LES HABITANTS DU QUARTIER DE LA MALADRERIE qui déclarent : *« Quelles sont les raisons qui ont conduit la SGP à abandonner l'implantation de l'Ouvrage Annexe 6502 (ex652) sur le carrefour Danielle Casanova/ Elisée Reclus et à l'implanter sur ce square de la Maladrerie de 4000 m² et dans quelle mesure n'est-il pas possible de le rétablir dans son implantation première ? L'implantation de l'Ouvrage Annexe dans le square de la Maladrerie a des conséquences préjudiciables pour l'écologie du quartier.*

La Ville et les habitants de la Maladrerie se sont toujours mobilisés pour préserver leurs espaces verts et leurs terrasses jardins qui constituent le patrimoine végétal de la Maladrerie lui conférant le statut de poumon de la Ville.

Ce square, fait partie de ce patrimoine, avec ses 4000 m² de surface, ses 45 arbres de 15 à 30 m de haut et de 30 ans d'âge accueillant une faune protégée, contrairement à ce qui est indiqué dans le rapport de présentation, il doit être considéré comme un espace boisé à protéger.

Ce square par sa taille représente à lui seul le programme de plantation d'arbres de la ville d'Aubervilliers pendant un an.

Quelles exigences techniques ou autres justifient que les enfants et les adultes soient privés de ce lieu de jeux et de promenade. »

Mail N°3 du registre dématérialisé de M. CATTENOZ qui écrit : « ... J'ai pris connaissance également du projet de construction d'un tunnel de ventilation au niveau du parc de la Maladrerie. Les conséquences de ce chantier me paraissent extrêmement importantes :

- C'est l'un des seuls espaces verts dans ce secteurs et il impliquerait de tout couper pour se faire. L'écosystème ne souffrirait énormément. Ces arbres ont 30 ans et représentent une zone boisée conséquente pour les usagers
- C'est l'un des seuls espaces de jeux pour les enfants du quartier, les enfants y ont accès très facile et en sécurité (accessible sans traverser les rues depuis la cité)
- En tant que riverain, l'idée d'avoir un puits et ses nuisances sonores est guère reluisante. L'envahissement et la gêne des travaux, sachant que l'histoire de la construction de métro à Aubervilliers est jalonnée d'échecs et de retards (ligne 12)

Un terrain vague (rue Rechoissière/ rue de la maladrerie/ rue Marcelin Berthot) est situé à quelques mètres, ne peut-on pas imaginer qu'il serait idéal pour l'implantation d'un tunnel de ventilation ?».

Mail N°4 du registre dématérialisé de M. NARRITSENS qui déclare : « Je suis très surpris de la localisation proposée pour le puits d'aération primitivement prévu à l'angle des rues D. Casanova et E. Reclus. Quelles sont les raisons de ce changement ? Et pourquoi n'avoir pas proposé une implantation sur le site de la friche Griset située à proximité ?

Il faut absolument que la SGP s'explique afin de justifier la nouvelle proposition d'implantation car les conséquences sont très importantes. »

Mail N°6 du registre dématérialisé de Mme PICQUART qui écrit : « Habitante de la cité jardin La Maladrerie, classée Patrimoine du XXe siècle, un des rares lieux où les espaces verts sont très présents, je suis extrêmement choquée du projet de l'ouvrage annexe de la ligne 15 Est qui se situerait à l'emplacement d'un square qui est une aire de jeux pour les enfants (près de la Maison de l'Enfance Saint-Exupéry), pour les plus grands avec un city stade et qui comporte un espace appelé le "petit bois" comprenant une quarantaine d'arbres plantés il y a près de 40 ans.»

Mail N°11 du registre dématérialisé de M. KADDOURI qui écrit : « Je suis pour ma part opposé à la construction d'un puits de ventilation en plein cœur du quartier de la Maladrerie, à Aubervilliers, dans le cadre de la future ligne 15 du métro. En effet, cette implantation va détruire 45 arbres dans le quartier de la Maladrerie. Notre Ville manquant déjà cruellement d'espaces verts, cela posera de nombreux problèmes pour les habitants et riverains, en termes de respect de l'environnement, de l'écosystème et du cadre de vie.»

Mail N°15 du registre dématérialisé de M. BEGUE qui déclare : L'OA 6502P, celui de La Maladrerie, montre que pour sa réalisation, une partie de l'emprise du chantier se fera sur la parcelle cadastrée 343 qui est aujourd'hui une friche. Serait-il si compliqué que cela d'y implanter cet OA, qui ne serait certes plus à l'aplomb du tunnel (à ce propos il est immuable le tracé prévu ? Ne peut-il riper de quelques mètres vers l'Est ?) mais permettrait là, très facilement, de ne pas enterrer l'ensemble de l'installation comme pour l'OA 6402P. (cubage de déblais prévus pour l'OA Maladrerie : 20.000 m³ à transporter par route).

Que cet espace soit partiellement neutralisé pour la durée du chantier, soit, mais il reviendrait à sa destination actuelle. De plus, vu l'environnement de cette friche, les nuisances générées pour le voisinage seraient vraisemblablement beaucoup moins importantes. »

Mail N°16 du registre dématérialisé de M. HUREL qui fait observer : « Pourquoi détruire ce site, même si vous promettez de replanter le même nombre d'arbres ? Un jeune arbre ne

remplacera jamais un arbre trentenaire qui accueille les différentes espèces d'oiseaux qui nichent dans leurs branchages. Par contre de l'autre côté de la rue (entre les rues de la Maladrerie, Berthelot, Réchossière) existe un terrain non constructible pour le moment, car pollué par les différentes entreprises installées là depuis de nombreuses décennies, qui a été rétrocédé à une société « data center : DT PROJECTS » pour une somme dérisoire malgré la surface importante du terrain (plus de 3000m²) avec pour obligation de dépolluer ce site. L'opération ayant capotée (pas de possibilité de se raccorder sur un transformateur nécessitant la puissance d'alimentation d'une ville de 30000 habitants) ce terrain est resté depuis plusieurs années en friche. Vu l'évolution du secteur autour du fort d'Aubervilliers, il est fort à parier que les actuels propriétaires attendront une meilleure opportunité pour vendre au prix fort afin de réaliser des bénéfices substantiels. Je vous ferai remarquer que le terrain sur lequel vous avez jeté votre dévolu appartient au patrimoine de notre ville (celui-ci est situé sur l'espace de la cité HLM d'Aubervilliers, c'est donc le bien commun de tous les Albertivillarien(ne)s soit près de 90000 habitants. Par contre le terrain cité plus haut, lui n'appartient qu'à une poignée de profiteurs !!! Est-ce cela l'intérêt général ? »

Mail N°33 du registre dématérialisé de Mme GAILLARD qui écrit : « Je suis affolée en découvrant ce que vous avez envisagé de faire en creusant un puits de ventilation pour la ligne 15 dans le square Maladrerie entraînant un bouleversement irrémédiable pour quelques années. Alors que tout est dit sur ce qu'il faut faire pour essayer de combattre le réchauffement climatique, vous décidez de "raser" un espace boisé (arbres de près de 40 ans, faune diversifiée...) nécessaire aux habitants du quartier, espace de jeux pour les enfants. C'est un poumon dans notre ville très minéralisée. Alors qu'il existe un espace laissé à l'abandon quelques pas plus loin ! »

Mail N°40 du registre dématérialisé des associations : Jardins à Tous les Etages, CNL Maladrerie, la Régie de Quartier, et les habitants du quartier de la Maladrerie qui ont écrit : « ... En outre, les engagements de compensation et de replantage annoncés par la SGP, apparaissent insuffisants, dans la mesure où ils ne sauraient compenser la disparition d'arbres quarantenaires. Surtout, le fondement même sur lequel repose le projet est contesté par les associations de riverain(e)s : celles-ci remettent en effet en question le diagnostic environnemental présenté dans le rapport porté à la connaissance du public, arguant de ce que l'évaluation qui a été réalisée ne donne pas une image exacte de la flore et la faune présentes, et de leur importance au vu du principe de prévention en matière de biodiversité et de l'impératif de préserver celle-ci. Une appréciation exacte de celles-ci pourrait, selon certaines associations de riverain(e)s, justifier le classement du square comme espace boisé à protéger, et remettrait donc en cause le bienfondé du projet actuel. »

Mail N°55 du registre dématérialisé de l'Atelier MIALON qui écrit : « Le square de la maladrerie : améliore la santé publique, rend la ville plus résiliente, crée du lien social, crée des emplois locaux, renforce l'attractivité de notre cité. Avec l'urgence climatique vous ne pouvez plus procéder par tabula rasa, détruire et reconstruire, vous devez réfléchir sur des solutions et économies raisonnées sur le long terme. Vous vous devez d'être connecté avec la réalité du terrain, de penser en termes de résilience et d'inclusion. »

S'agissant de l'ouvrage annexe OA 6501 P prévu dans l'enceinte du Stade Dr Pieyre, rue Henri Barbusse

Une observation pose des questions au sujet de cet ouvrage :

Mail N°15 du registre dématérialisé de M. BEGUE qui a écrit : « Dans le cas des deux autres prévus sur le territoire de la commune, OA 6501P et OA 6502P, l'implantation se ferait sur des terrains appartenant à des entités « publiques » et non à des propriétaires « privés » ;

donc théoriquement pas d'expropriation. » et plus loin : « Pour l'OA 6501P prévu dans l'enceinte du stade du Dr Pieyre, rue Henri Barbusse, utilisé par les élèves du Collège et Lycée Henri Wallon et les autres coureurs et footballeurs du soir et de la fin de semaine, il existe, de l'autre côté de la rue, juste en face, une parcelle cadastrée 87 appartenant semble-t-il à la RIVP et qui sert de parking. Le sol est donc déjà en partie artificialisé et y implanter cet OA permettrait de rendre l'intégralité des surfaces du stade après travaux. Elle éloignerait quelque peu les utilisateurs de l'équipement sportif des nuisances générées. L'environnement de cet endroit est déjà analysé comme bien dégradé sur les aspects bruits et pollution de l'air, que ces quelques mètres d'éloignement permettraient peut-être de moins accentuer. Et, ne serait-il pas possible dans ce cas de ne pas enterrer complètement les bâtiments nécessaires, comme pour l'OA de la rue du Chemin Vert, limitant ainsi le cubage de déblais à transporter par route (6000m³ pour l'OA 6501P) »

S'agissant des ouvrages annexes OA 7101P et OA 7103P :

Pour l'ouvrage OA 7101P, les observations suivantes ont été relevées :

Observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois de M. LACOUR qui déclare : « *Suppression de 3 pavillons et construction d'un bâtiment de 426 m² pour l'OA 7101P.* »

Mail N°56 du registre dématérialisé de M. BOUCHER qui écrit : « *Parc de la mare à la veuve et ouvrage annexe OA 7101P (Page 307 du doc B1) il est précisé : "Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier en partie inutilisée et colonisée par une végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur centre d'exploitation de Rosny Sous-Bois de la ligne 15 Est"*

Nous tenons à faire remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir ce bâtiment sans détruire des espaces naturels (nous signalons que la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes, d'oiseaux etc.

On peut éviter ainsi une diminution de notre pourcentage d'espaces verts sur la commune de Bondy (et donc sur le 93). Nous espérons également que le parc de la mare à la veuve ne sera pas impacté par ces travaux. »

Mail N°57 du registre dématérialisé de M. THISSE – ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DES PAVILLONS DE L'AV JEAN JAURES ET DES RUES VOISINES qui écrit : « *Déplacement de l'OA 712 qui a été renommé OA 7101P. Aucune explication pour le déplacement de cet OA et pourtant le site prévu initialement est toujours retenu pour la partie emplacement de base de vie, cela est surprenant qu'un site prévu initialement pour un OA devienne uniquement un emplacement de base Vie !*

De plus les informations d'hydrologie présentent le nouveau site comme étant très sensible au niveau des remontés des nappes, le choix de cet emplacement est d'autant plus surprenant !»

Pour l'ouvrage OA 7103P, les observations suivantes ont été relevées :

Observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois de M. LACOUR qui déclare : « *Importance dimensionnelle de l'ouvrage OA 7103 P et de l'emprise de son chantier qui n'apparaissait aucunement sur les principaux documents d'enquête précédent. Habitant juste en face du terrain du futur chantier de l'OA 7103P (qui dans le cadre du projet de la Mare Huguet a été présenté aux acquéreurs de la ZAC, dans les années 2015, comme un square arboré réservé à la détente des habitants à partir des années 2019 2020 !!!). Je suis particulièrement inquiet par l'importance de ce chantier et en conséquence par ses impacts sur la circulation et les habitants proches.*

En effet, sauf erreur de ma part, il est prévu :

- L'abattage des arbres de chaque côté de l'avenue.
- La suppression des stationnements de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès Le décalage des voies de circulation vers les habitations.
- La suppression du trottoir coté chantier.
- L'occupation de la « bande verte » qui était prévue pour accéder aux écoles rue Victor Hugo

Ceci conduira à de très sérieuses perturbations :

- Au niveau de la circulation de l'Avenue Jean Jaurès qui est très fréquentée, perturbée en permanence par d'autres chantiers, et qui sert parfois de dérivation pour l'autoroute A86,
- Au niveau des piétons, qui sont compte tenu des autres projets de construction, constamment obligés de changer de trottoir.
- Au niveau des habitants proches (pavillons, immeubles) qui vont souffrir des nuisances intrinsèques du chantier (bruit, pollution, passage incessant de camions pour évacuer les 17000 m3 de déblais prévus).
- Au niveau des habitants des pavillons face au chantier qui ne pourront même plus stationner 10 ou 15 mn devant leur portail pour décharger un véhicule (provisions, matériel, ...)

En résumé, je pense que l'IMPACT du chantier de l'ouvrage OA 7103P sera TRES IMPORTANT sur la qualité de vie (déjà très dégradée) des habitants proches du chantier. Et sauf erreur de ma part, je n'ai pas vu d'actions correctives pour en limiter l'impact.

Dans ce sens je me permets de vous transmettre trois suggestions :

- Ne pas décaler les voies de l'Avenue Jean Jaurès et ne neutraliser que le trottoir coté chantier.
- S'assurer de la mise en place des moyens nécessaires à la limitation du bruit et des pollutions (poussières, pollution visuelle ...) et interdire à la grue des rotations au-dessus des habitations.
- Garantir la limitation de vitesse par une signalisation largement dimensionnée (autre que les petits panneaux actuels ridicules plantés sur un piquet) et éventuellement par la mise en place de radars »

On peut éviter ainsi une diminution de notre pourcentage d'espaces verts sur la commune de Bondy (et donc sur le 93). Nous espérons également que le parc de la mare à la veuve ne sera pas impacté par ces travaux. »

S'agissant de l'ouvrage annexe OA 7104P

L'observation suivante y fait allusion :

Mail N°57 du registre dématérialisé de M. THISSE – ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DES PAVILLONS DE L'AV JEAN JAURES ET DES RUES VOISINES qui écrit : « Déplacement de l'OA 714 qui a été renommé OA 7104P. Aucune explication, ni justification de ce déplacement, pire le lieu retenu initialement était sur des espaces verts et maintenant sur le terrain de 3 pavillons, que vont il devenir ? !!! »

3.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Le Volume B2 du dossier d'enquête (pages 19 et suivantes) explique ce que sont les ouvrages annexes ainsi que leurs fonctionnalités

1.1.7.3 Les ouvrages annexes (puits de ventilation et d'accès secours)

a) Principes généraux de conception

Les ouvrages annexes sont des ouvrages de génie civil jalonnant le tracé du tunnel. La réglementation sur les tunnels (arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes) impose un intervalle maximal de 800 m pour les puits d'accès secours et de 1 600 m pour les puits de ventilation / désenfumage. Ces deux fonctions peuvent être intégrées en un seul ouvrage dans le projet.

La disposition du puits privilégiée est le puits décentré de l'axe du tunnel avec rameau d'interconnexion avec le tunnel : cette disposition a l'avantage de s'adapter à de très nombreuses configurations et est plus facile à réaliser avec un tunnel déjà en place.

Le choix du puits rectangulaire ou circulaire avec un rameau est lié à la géométrie du tracé et au foncier disponible. En effet, compte tenu de la densité de l'urbanisation, le choix de l'implantation des puits est contraint par l'occupation du sol en surface au droit du tracé.

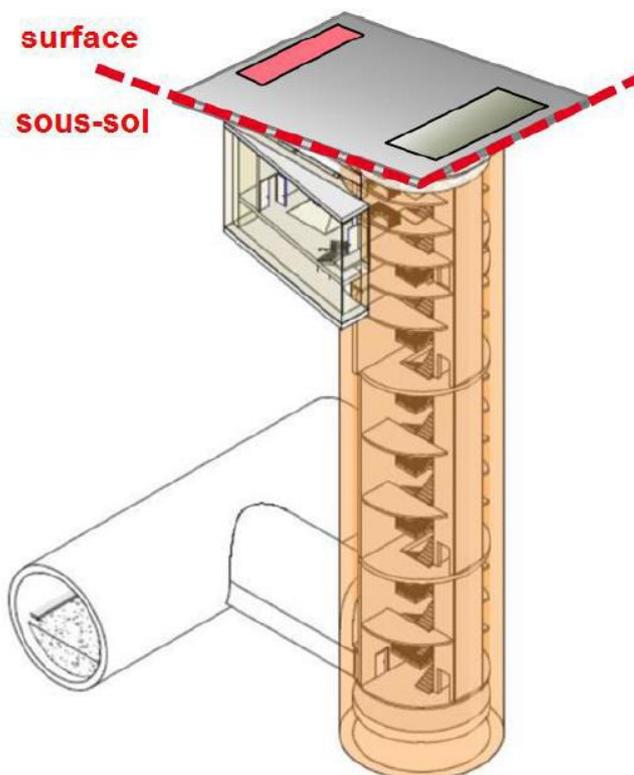
La longueur du rameau d'interconnexion dépend directement de la position de l'émergence en surface et des contraintes inhérentes à son positionnement (cf. figure ci-après). Ce rameau est réalisé généralement depuis le tunnel, en fin de creusement du puits.

À terme, seules les émergences des puits, ainsi que les grilles CVC4 et les prises de renouvellement d'air resteront visibles. Il s'agit, dans le cas général, de la grille de ventilation/désenfumage (pour les ouvrages avec système de ventilation) et de la trappe d'accès pompiers, mais il peut s'agir d'édicules contenant des locaux techniques pour certains OA.

Les fonctions principales de ces ouvrages sont les suivantes :

- permettre l'accès des secours au tunnel en cas d'incident nécessitant une intervention ;
- permettre l'évacuation contrôlée des voyageurs ;
- assurer la ventilation, le désenfumage et la décompression du tunnel ;
- permettre l'épuisement des eaux ;
- abriter des locaux techniques destinés

Les puits sont souvent multifonctionnels.



Page 42 de ce même document (B2) sont expliquées les critères pris en compte pour leur implantation : Pour définir ou préciser les sites d'implantation des ouvrages annexes, plusieurs critères ont été pris en compte

- les prescriptions de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes ;
- l'implantation préférentielle sur des parcelles publiques, lorsque le contexte le permet ;
- l'éloignement des grilles de ventilation à plus de 8 mètres de façades avec ouvertures d'autres bâtiments existants (en cas de puits de secours et de ventilation) ;
- l'accessibilité aisée des ouvrages de sécurité aux engins de secours ; ils doivent être situés à moins de 50 m d'une voie routière ;
- la minimisation de la distance entre l'ouvrage de sécurité et le tunnel pour réduire les coûts de construction des rameaux de liaison ;
- la nécessité d'évacuer les eaux d'exhaure en tunnel avec implantation des puits concernés en point bas du tunnel et donc en tenant compte du profil en long du tracé du tunnel.
- Le positionnement de chaque ouvrage annexe, et ses caractéristiques (notamment l'implantation de locaux techniques en surface) ont fait l'objet de nombreux échanges avec les collectivités locales concernées, afin que ces ouvrages s'intègrent au mieux dans le tissu urbain existant.

Il est par ailleurs précisé les raisons ayant conduit à modifier l'implantation de certains de ces ouvrages annexes :

L'implantation des ouvrages annexes suivants a été affinée :

- déplacement de l'OA 6601P pour s'éloigner à plus de 5 mètres d'un réseau RTE ;
- déplacement de l'OA 6702P, en raison de l'allongement du tracé entre Drancy – Bobigny et Bobigny Pablo Picasso ;
- suppression de l'OA 6802P, suite à la réduction du linéaire de tunnel entre Bobigny Pablo Picasso et Pont de Bondy ;
- déplacement de l'OA 6901P, suite à la modification du tracé entre Pont de Bondy et Bondy ;
- déplacement de l'OA 7401P, suite à la modification du tracé entre Nogent – Le Perreux et Champigny Centre

S'agissant des ouvrages annexes ayant fait l'objet de contestations ou de remarques, ils sont décrits succinctement pages 105 et suivantes du Volume 2 du dossier mis à l'enquête :

OA 6502P

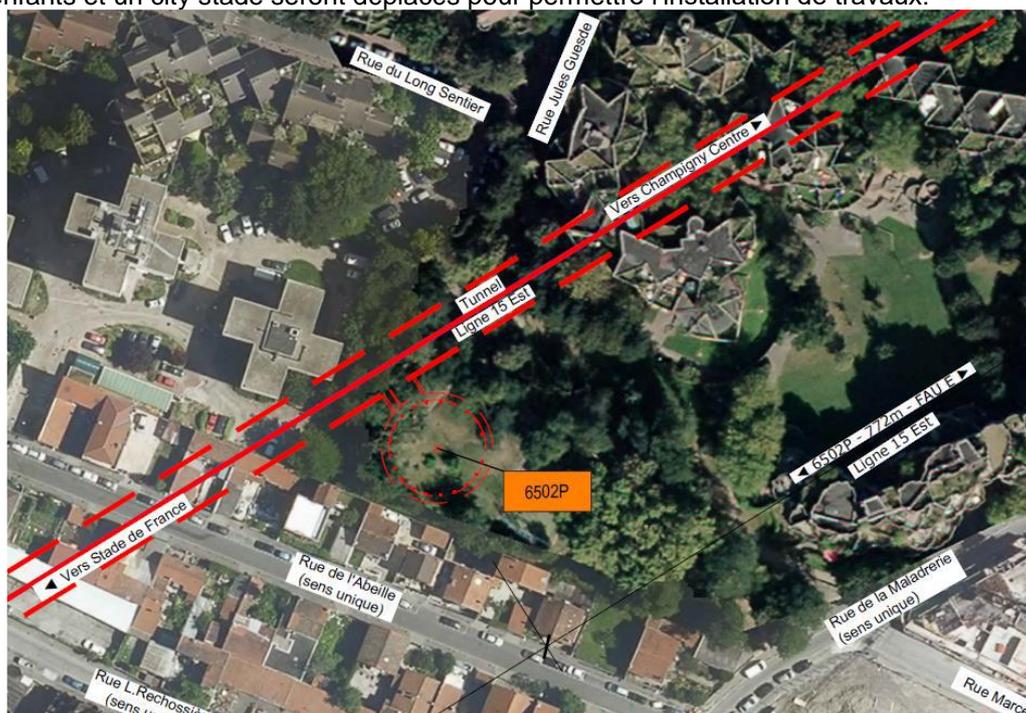
3.3.5. OA Rue de la Maladrerie / Puits 6502P

3.3.5.1 Localisation et contexte urbain

L'ouvrage annexe 6502P – Rue de la Maladrerie Aubervilliers est situé au sein de l'espace vert de l'ensemble d'habitat de la Maladrerie à Aubervilliers.

Les ouvrages à proximité de l'ouvrage sont essentiellement des pavillons (rue de l'Abeille) et des immeubles de la Maladrerie.

Aucune démolition de bâti n'est nécessaire. Les arbres existants dans l'emprise seront abattus. Un terrain de jeux pour enfants et un city stade seront déplacés pour permettre l'installation de travaux.



Plan d'implantation de l'OA 6502P – Rue de la Maladrerie Aubervilliers

3.3.5.2 Caractéristiques de l’ouvrage annexe

Le puits 6502P est un puits de ventilation et de secours. Le puits est de forme circulaire ; il est décentré par rapport au tunnel et comprend six niveaux de sous-sol. L’accès au puits comprend un escalier et un ascenseur. Les principales dimensions de l’ouvrage sont les suivantes :

- diamètre intérieur utile du puits : 20 m ;
- épaisseur des parois moulées du puits : 1,5 m ;
- profondeur de l’ouvrage au niveau des rails : 34,8 m ;



Vue axonométrique de l’OA 6502P – Rue de la Maladrerie Aubervilliers

Le concept de l’intégration de cet ouvrage annexe est d’assurer le bon fonctionnement du square de la Maladrerie (city stade et aire de jeux pour enfants). L’ouvrage est situé sur le point topographique prédominant du site pour garder l’esprit du relief existant. La voie d’accès des véhicules de service et secours est mutualisée avec une circulation piétonne douce.

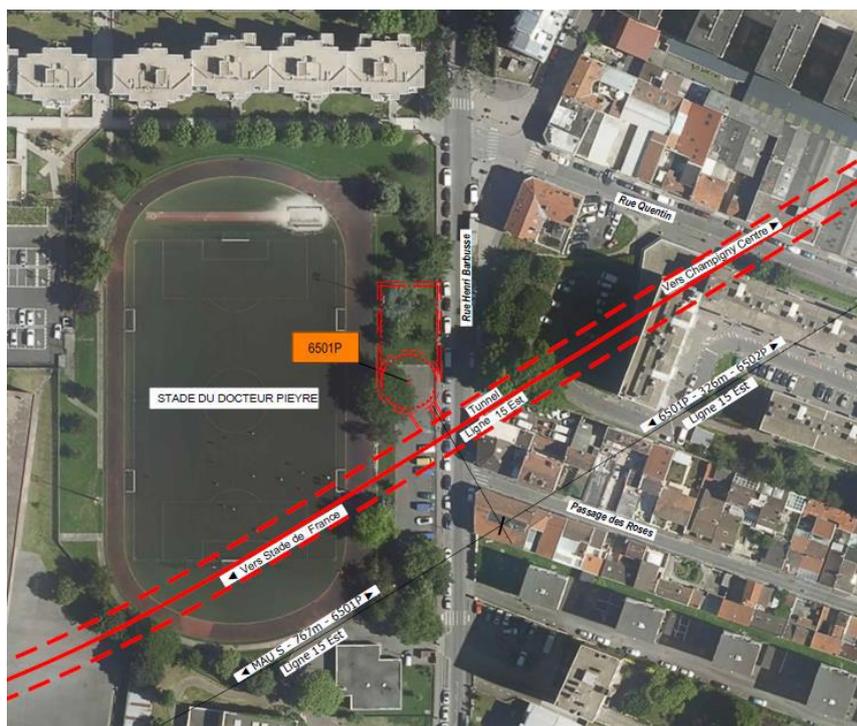
OA 6501P

3.3.4. OA Stade Docteur Pieyre / Puits 6501P

3.3.4.1 Localisation et contexte urbain

L’ouvrage annexe 6501P - Stade Docteur Pieyre Aubervilliers est situé dans une zone urbaine, en bordure du stade du Docteur Pieyre, le long de la rue Henri Barbusse à Aubervilliers.

Le puits se trouve à proximité des pistes d’athlétisme du stade, en partie maintenues en service pendant les travaux.



Plan d’implantation de l’OA 6501P - Stade Docteur Pieyre Aubervilliers

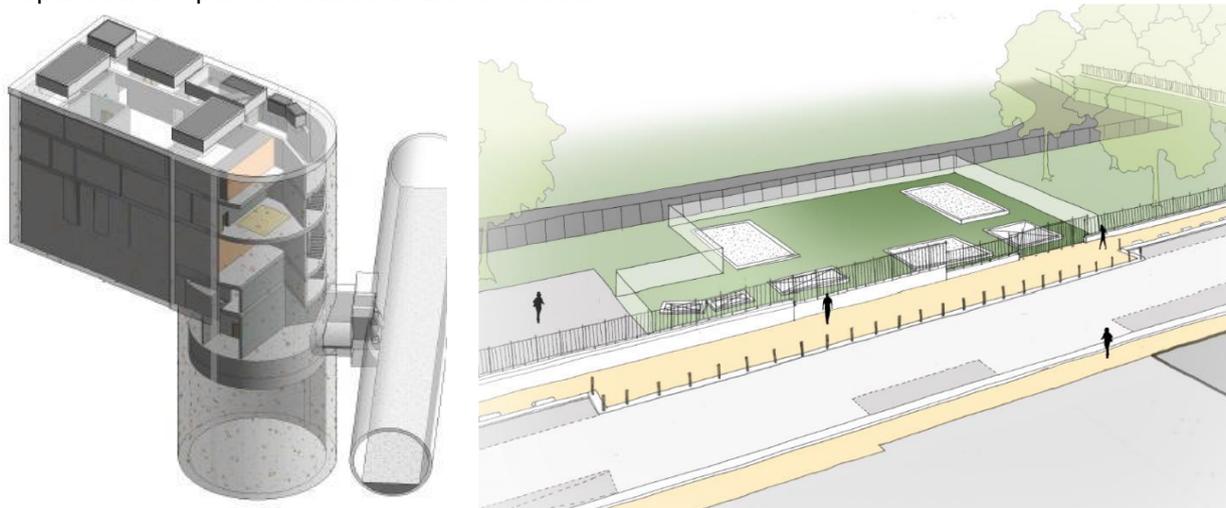
3.3.4.2 Caractéristiques de l'ouvrage annexe

Le puits 6501P est un puits de ventilation et de secours. Le puits est conçu avec un bâtiment en subsurface de forme rectangulaire et un puits enterré de forme circulaire.

Le puits est décentré par rapport au tunnel et comprend cinq niveaux de sous-sol, dont trois en subsurface. L'accès au puits comprend un escalier.

Les principales dimensions de l'ouvrage sont les suivantes :

- diamètre intérieur utile du puits : 15 m ;
- épaisseur des parois moulées du puits : 1,2 m ;
- profondeur de l'ouvrage au niveau Z rail : 28.0 m ;
- dimensions intérieures de la boîte enterrée (longueur, largeur, profondeur) : 33,9 m x 15,2 m x 16,6 m ;
- épaisseur des parois moulées de la boîte 0.8 m.



Vue axonométrique de l'OA 6501P - Stade Docteur Pieyre Aubervilliers

OA 7101P

3.3.12. OA Avenue Lech Walesa / Puits 7101P

3.3.12.1 Localisation et contexte urbain

L'ouvrage annexe 7101P - Avenue Lech Walesa Rosny est implanté sur la commune de Rosny-sous-Bois. Il s'inscrit à l'angle de l'avenue Lech Walesa et de la rue Pasteur, à la charnière d'un tissu pavillonnaire et d'une large avenue bordée par le RER E/Transilien P.

La limite entre l'espace public et l'espace privé est relativement marquée. Pour le commissariat présent sur l'avenue Lech Walesa, un aménagement détermine physiquement la limite. Dans la rue Pasteur, les habitations sont positionnées en retrait et une clôture basse et perméable à la vue installe une logique d'alignement clairement perceptible.

L'avenue est joutée par des alignements d'arbres. On remarque également la présence importante d'une végétation notamment arbustive de part et d'autre de la voie ferrée. A l'est, le cœur d'îlot présente une dominante végétale et, à l'ouest, une végétation riche prend place le long des voies ferrées.



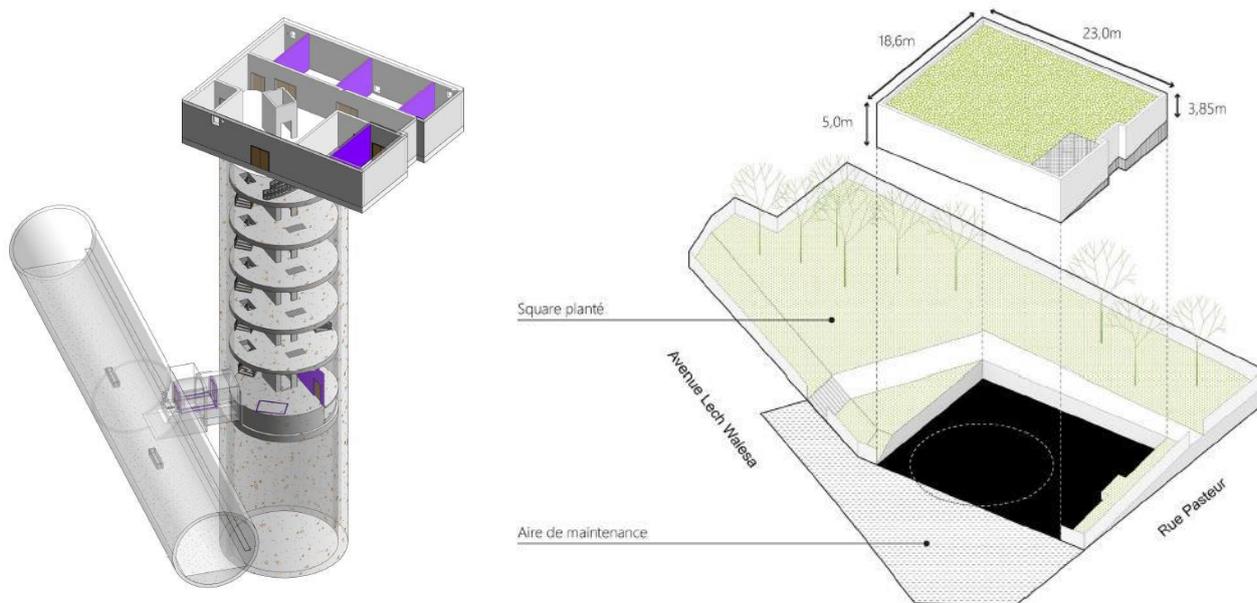
Site d'implantation de l'OA 7101P - Avenue Lech Walesa Rosny

3.3.12.2 Caractéristiques de l'ouvrage annexe

Le puits 7101P est un puits de secours. La boîte en infrastructure est circulaire à laquelle est ajouté un bâtiment en surface en rez-de-chaussée, qui permet l'accès à l'ouvrage annexe, l'accueil de locaux techniques et la réduction du puits. Le puits est décentré par rapport au tunnel et comprend six niveaux de sous-sol. L'accès au puits comprend un escalier et un ascenseur.

Les principales dimensions de l'ouvrage sont les suivantes :

- diamètre intérieur utile : 11 m ;
- épaisseur des parois moulées : 1 m ;
- profondeur de l'ouvrage au niveau des rails : 28,5 m ;
- dimensions du bâtiment en surface : surface 426m² au RDC.



Axonométrie d'implantation de l'OA 7101P

L'édicule prend la forme d'un parallélépipède rectangle de 5 m de hauteur. La façade sud côté rue Pasteur comporte une partie en retrait. La toiture plate de l'ouvrage annexe permet la rétention des eaux pluviales, avec un couvert végétal extensif permanent nécessitant un entretien limité. L'aire de maintenance est mutualisée avec un parvis qui se prolonge en cheminement dans un square qui occupe le reste de l'emprise chantier après restitution du parking du commissariat au nord.

OA 7103P

3.3.13. OA ZAC Mare Huguet / Puits 7103P

3.3.13.1 Localisation et contexte urbain

L'ouvrage annexe 7103P - ZAC Mare Huguet Rosny est implanté sur la commune de Rosny-sous-Bois. Il s'inscrit à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de la rue de la Prévoyance dans le futur espace vert de la ZAC de la Mare Huguet.

Le site, dans lequel l'ouvrage s'inscrit, se situe au carrefour entre un tissu pavillonnaire et une nouvelle ZAC. Cette dernière comporte des immeubles de logement bordée par le RER E/Transilien P. Cette condition génère un contraste d'échelle important à la fois concernant la hauteur des bâtiments mais aussi de l'espace urbain. Une parcelle entre l'avenue Jean Jaurès et la rue Victor Hugo est inscrite au PLU de la ville comme future liaison piétonne vers des établissements scolaires.

3.3.13.2 Caractéristiques de l'ouvrage annexe

Le puits 7103P est un puits de ventilation et de secours. Le puits est de forme circulaire ; il est décentré par rapport au tunnel et comprend six niveaux souterrains. L'accès au puits comprend un escalier et un ascenseur.

Les principales dimensions de l'ouvrage sont les suivantes :

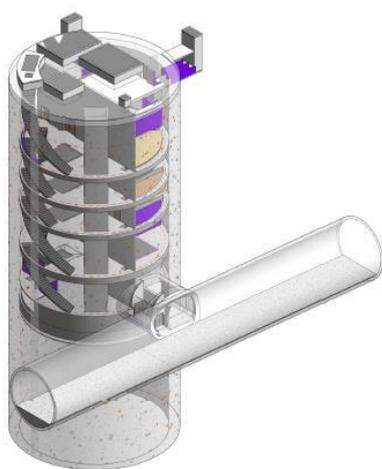
- diamètre intérieur utile : 20 m ;
- épaisseur des parois moulées : 1,2 m ;
- profondeur de l'ouvrage au niveau des rails : 33,7 m



Site d'implantation de l'OA 7103P - ZAC Mare Huguet Rosny

La conception de l'espace vert où s'insère l'ouvrage annexe repose sur un ensemble de bandes de largeurs variables. Ces dernières sont majoritairement végétalisées. L'une d'elles comporte un revêtement minéral et s'inscrit dans la continuité de la future liaison piétonne. En plus d'un usage piétonnier, elle accueille la fonction de voie de maintenance sécurisée par des potelets amovibles. Une autre bande minérale de plus petite dimension prend place dans la partie nord afin de créer une diversité.

L'ouvrage annexe est ici totalement enterré et seules des grilles indiquent sa présence. Les deux plus grandes grilles sont intégrées au sein de surfaces plus large en caillebotis métallique qui permet d'inscrire ces dernières de manière plus subtile dans le dessin de l'espace vert. Cette conception permet de dissimuler l'ouvrage dans son environnement.



Axonométrie de l'aménagement du site de l'OA 7103P - ZAC Mare Huguet Rosny OA 7104P

3.3.14. OA Avenue Faidherbe / Puits 7104P

3.3.14.1 Localisation et contexte urbain

L'ouvrage annexe 7104P - Avenue Faidherbe Rosny est implanté sur la commune de Fontenay-sous-Bois à la limite de Rosny-sous-Bois et s'inscrit entre l'avenue Faidherbe et l'actuelle N186, à l'ouest d'un concessionnaire automobile. La morphologie du tissu urbain pour partie pavillonnaire au nord, contraste fortement avec les grandes parcelles et volumes importants des bâtiments d'activités au sud.

L'ouvrage annexe 7104P s'insère dans le contexte de la requalification du site avec le prolongement du tramway T1 qui contribue à la transformation du territoire en accompagnant les projets portés par les communes et en permettant un réaménagement de l'espace public. La N 186 sera déportée vers le sud et requalifiée en voie urbaine et une station de tramway prendra place aux abords du futur ouvrage annexe.

Au sud, le projet de renouvellement urbain du « Péripôle nord » est en cours d'étude. Il comporte un pôle transports qui sera parmi les plus grands pôles de transport en commun avec La Défense, Châtelet-les-Halles, Gare du nord et projette la construction de 250 à 300 logements, 210 000 m² de bureaux, des commerces et un espace vert d'au moins 15 000m².

Ces projets vont considérablement modifier l'état existant et entraîner un aménagement rééquilibrant l'usage de l'espace en faveur des piétons.



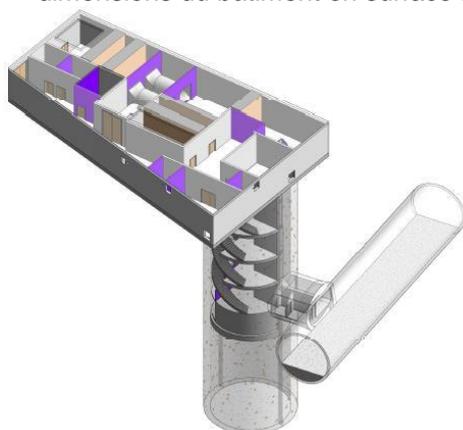
Vue oblique d'implantation de l'OA 7104P - Avenue Faidherbe Rosny sur le futur site aménagé

3.3.14.2 Caractéristiques de l'ouvrage annexe

Le puits 7104P est un puits de ventilation et de secours. La boîte en infrastructure est circulaire à laquelle est ajouté un bâtiment en surface en rez-de-chaussée, qui permet l'accès à l'ouvrage annexe et l'accueil de locaux techniques. Le puits est décentré par rapport au tunnel et comprend cinq niveaux de sous-sol. L'accès au puits comprend un escalier et un ascenseur.

Les principales dimensions de l'ouvrage sont les suivantes :

- diamètre intérieur utile : 12 m ;
- épaisseur des parois moulées : 1 m ;
- profondeur de l'ouvrage au niveau des rails : 26,92 m ;
- dimensions du bâtiment en surface : surface 1 174m² au RDC.



Axonométrie de la boîte profonde et de l'édicule en surface de l'OA 7104P - Avenue Faidherbe Rosny et Vue perspective de l'OA 7104P -

Le projet se veut être une véritable entrée de ville qui se caractérise par une volumétrie dynamique et massive. La matérialité proposée est un bardage vertical en CorTen. Une clôture périphérique perméable à la vue, également en CorTen, ménage une bande végétale au sein de la parcelle et permet de mettre à distance le bâtiment tout en offrant des abords agréables. La toiture plate de l'ouvrage annexe permet la rétention des eaux pluviales, avec un couvert végétal extensif permanent nécessitant un entretien limité. L'aire de

maintenance prend place à l'ouest de la parcelle dans l'espace restant

3.2.5.3. Question complémentaire de la commission d'enquêteur

Q1 : Les changements envisagés pour la localisation de certains OA ont-ils été portés à la connaissance de la population. Si oui, par quels moyens ?

Q2 : S'agissant plus précisément de l'OA 6502P (La Maladrerie), peut-on envisager un autre emplacement quitte à procéder à une légère inflexion du tracé ?

3.2.5.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois de M. LACOUR : ... « En résumé, je pense que l'IMPACT du chantier de l'ouvrage OA 7103P sera TRES IMPORTANT sur la qualité de vie (déjà très dégradée) des habitants proches du chantier. Et sauf erreur de ma part, je n'ai pas vu d'actions correctives pour en limiter l'impact.

Dans ce sens je me permets de vous transmettre trois suggestions :

- Ne pas décaler les voies de l'Avenue Jean Jaurès et ne neutraliser que le trottoir coté chantier.
- S'assurer de la mise en place des moyens nécessaires à la limitation du bruit et des pollutions (poussières, pollution visuelle ...) et interdire à la grue des rotations au-dessus des habitations.
- Garantir la limitation de vitesse par une signalisation largement dimensionnée (autre que les petits panneaux actuels ridicules plantés sur un piquet) et éventuellement par la mise en place de radars »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'ouvrage annexe 7103P figure à cet emplacement depuis la déclaration d'utilité publique (DUP). Il s'inscrit à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de la rue de la Prévoyance dans le futur espace vert de la ZAC de la Mare Huguet (page 117 du volet B2).

Concernant l'impact du chantier au niveau de l'avenue Jean Jaurès, les mesures nécessaires seront prises en phase chantier pour garantir une circulation en toute sécurité et avec un niveau de fluidité acceptable aussi bien pour les piétons que pour les automobilistes.

La Société du Grand Paris mettra également en œuvre lors des travaux toutes les mesures nécessaires pour limiter les émissions de poussières, ainsi que les nuisances visuelles et sonores pour les riverains. Les entreprises de travaux mandatées par la SGP devront se conformer à la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier). A titre d'exemple, sont citées ci-dessous quelques mesures qui seront systématiquement déployées sur les chantiers du Grand Paris Express :

- les engins de chantier sont conformes à la législation s'y rapportant en termes d'émissions sonores ;
- les études d'exécution intègrent une réflexion sur la limitation des activités bruyantes ;
- les horaires de travaux réalisés en surface sont déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux ;
- le transport des matériaux pulvérulents est réalisé par des camions bâchés ;
- les stockages de matériaux fins et pulvérulents ont lieu à l'abri du vent ;
- le chantier est maintenu dans un état propre et ordonné ;
- les palissades entourant le chantier sont homogènes, conformes aux chartes graphiques définies et d'une hauteur suffisante pour limiter les nuisances visuelles ;

- etc.

De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Concernant les grues, dans le respect de la réglementation sur les moyens de levage, aucune charge ne survolera les habitations ou les voies circulées pendant le déroulement du chantier de l'ouvrage annexe 7103P.

Quant à la mise en place de limitations de vitesse pour les véhicules et de radar, la SGP n'est pas compétente.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note de l'ensemble des précautions qui seront prises pour la réalisation de l'ouvrage annexe 7103P, qui répondent pour l'essentiel aux préoccupations exprimées dans cette observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois.

S'agissant de l'éventuelle possibilité d'une limitation de vitesse dans l'avenue Jean Jaurès, il conviendra, si le besoin est avéré, que la demande soit faite en temps opportun à la mairie ou au département (en fonction de l'appartenance de cette avenue).

Sur le mail N° 15 : « Pour l'OA 6501P prévu dans l'enceinte du stade du Dr Pieyre, rue Henri Barbusse, utilisé par les élèves du Collège et Lycée Henri Wallon et les autres coureurs et footballeurs du soir et de la fin de semaine, il existe, de l'autre côté de la rue, juste en face, une parcelle cadastrée 87 appartenant semble-t-il à la RIVP et qui sert de parking. Le sol est donc déjà en partie artificialisé et y implanter cet OA permettrait de rendre l'intégralité des surfaces du stade après travaux. Elle éloignerait quelque peu les utilisateurs de l'équipement sportif des nuisances générées. L'environnement de cet endroit est déjà analysé comme bien dégradé sur les aspects bruits et pollution de l'air, que ces quelques mètres d'éloignement permettraient peut-être de moins accentuer. Et, ne serait-il pas possible dans ce cas de ne pas enterrer complètement les bâtiments nécessaires, comme pour l'OA de la rue du Chemin Vert, limitant ainsi le cubage de déblais à transporter par route (6000m³ pour l'OA 6501P) »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'ouvrage annexe 6501P est effectivement implanté sur des parties enherbées et de stationnement du stade du Docteur Pieyre (page 104 du volet B2). Cette implantation a été retenue afin notamment de limiter les impacts sur le foncier privé.

La parcelle AU 87, située à l'est de la rue Henri Barbusse, est occupée par un parking pour les habitants de la résidence construite sur la parcelle AU 88. La parcelle AU 87 a une surface d'environ 1800m², insuffisante pour implanter un chantier d'ouvrage annexe fonctionnant dans de bonnes conditions. Si cet emplacement avait été retenu il aurait fallu procéder à l'acquisition, voire à l'expropriation, de plusieurs bâtiments, ce qui n'a pas été la volonté des collectivités locales. Par ailleurs, en phase exploitation, les nuisances sonores auraient été plus importantes pour les habitants de la résidence de la parcelle AU 88.

Ainsi, l'ouvrage annexe 6501P est positionné tel que présenté dans le présent dossier soumis à enquête publique.

Le chantier de l'ouvrage annexe n'empêchera pas le fonctionnement du stade du Docteur Pieyre : l'accès depuis la rue Henri Barbusse sera maintenu, la surface de jeux et les pistes d'athlétisme circulaires sont maintenues. Un impact sur les pistes de sprint sera néanmoins occasionné. Les places de stationnement seront quant à elles supprimées le temps du chantier.

Une fois le chantier achevé, les places de stationnement seront en grande partie reconstituées et les pistes de sprint impactées en phase chantier seront rétablies.

Enfin, dans l'objectif de limiter le volume de déblais, la Société du Grand Paris étudiera la

possibilité de ne pas enterrer complètement l'ouvrage annexe, en lien avec une réflexion sur l'aménagement du stade portée par la Ville d'Aubervilliers.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend note de la réponse technique de la SGP montrant que : « La parcelle AU 87 d'une surface d'environ 1800m² était insuffisante pour implanter un chantier d'ouvrage annexe fonctionnant dans de bonnes conditions ».

Elle note également que le chantier de l'ouvrage annexe n'empêchera pas le fonctionnement du stade du Docteur Pieyre et qu'une fois le chantier achevé, les places de stationnement seront en grande partie reconstituées et les pistes de sprint impactées en phase chantier seront rétablies et qu'enfin, dans l'objectif de limiter le volume de déblais, la Société du Grand Paris étudiera la possibilité de ne pas enterrer complètement cet ouvrage annexe.

Sur le mail N° 57 : « 1- Déplacement de l'OA 714 qui a été renommé OA 7104P

Aucune explication, ni justification de ce déplacement, pire le lieu retenu initialement était sur des espaces verts et maintenant sur le terrain de 3 pavillons, que vont il devenir ? !!!

2- La modification du tracé de la ligne au niveau de l'avenue Jean Jaurès entre l'OA 7103P anciennement 713 et l'OA 7104P

Aucune justification de cette modification de tracé, pourtant lors des réunions publiques et lors des précédentes enquêtes il était bien précisé que le passage sous l'av. Jean Jaurès était privilégié afin de limiter les nuisances sur le bâti ancien de notre quartier !

... Déplacement de l'OA 712 qui a été renommé OA 7101P. Aucune explication pour le déplacement de cet OA et pourtant le site prévu initialement est toujours retenu pour la partie emplacement de base de vie, cela est surprenant qu'un site prévu initialement pour un OA devienne uniquement un emplacement de base Vie ! »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Depuis la déclaration d'utilité publique (DUP), l'ouvrage annexe 7101P a été mutualisé avec l'ouvrage annexe 7102P, ce qui implique un nouvel emplacement à ce stade des études. Cette mutualisation permet une réduction des nuisances pour le territoire de Rosny-sous-Bois (un chantier au lieu de deux).

Le nouvel emplacement de l'OA 7101P concerne 3 pavillons. La prise de contact entre l'opérateur foncier de la SGP et les propriétaires est en cours, en vue de l'acquisition des pavillons.

L'emprise de l'ancien emplacement de l'OA 7102P a été abandonnée à ce stade des études, la base vie, lors des travaux, n'y sera pas implantée.

L'ouvrage annexe 7104P n'a pas fait l'objet de déplacement depuis la déclaration d'utilité publique (DUP) et ne se situe pas dans une zone pavillonnaire. Il s'inscrit entre l'avenue Faidherbe et la route nationale 186 à l'ouest d'un concessionnaire automobile (page 119 du volet B2).

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne note des changements survenus depuis la DUP, mais regrette que ces changements n'aient pas été portés à la connaissance du public en amont de l'enquête, notamment, par exemple, par l'organisation par la SGP d'une réunion d'information publique des riverains concernés .

Sur la question N°1 : « Les changements envisagés pour la localisation de certains OA ont-

ils été portés à la connaissance de la population. Si oui, par quels moyens ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

OA 6502P

Au stade de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), l'ouvrage annexe 6502P était initialement implanté à l'angle des rues Elisée Reclus et Danielle Casanova. Au cours de la consultation inter-administrative relative au projet de la Ligne 15 Est, consultation préalable à la mise à disposition du dossier d'enquête publique au public, GRT Gaz a précisé à la Société du Grand Paris que « la position des ouvrages annexes OA652 [...] pourrait s'avérer incompatible avec la présence d'ouvrages GRT Gaz ».

Dans le cadre de la poursuite des échanges avec GRT Gaz, il s'est avéré que deux réseaux de gaz importants, ainsi qu'un poste, se situent au sein de l'emprise initialement envisagée pour implanter l'ouvrage annexe. Par conséquent, l'incompatibilité de la position initiale de l'ouvrage annexe 6502P de la Ligne 15 Est avec la présence des ouvrages GRT Gaz a été mise en exergue.

Suite aux échanges avec GRT Gaz, la Société du Grand Paris a mis à jour, dans le cadre du dossier d'enquête publique de la DUP initiale, l'étude d'impact pour prendre en compte le nouvel emplacement de l'ouvrage annexe, au sein du square de la Maladrerie. Le plan général des travaux et le dossier de mise en comptabilité du document d'urbanisme d'Aubervilliers n'ont pas été actualisés.

OA 6501P

L'ouvrage annexe 6501P, situé le long de la rue Henri Barbusse à Aubervilliers (page 104 du volet B2), n'a pas fait l'objet de modification d'emplacement depuis la déclaration d'utilité publique.

OA 7103P et 7104P

Les ouvrages annexes 7103P et 7104P n'ont pas été déplacés depuis la déclaration d'utilité publique. L'ouvrage annexe 7103P se situe à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de la rue de la Prévoyance dans le futur espace vert de la ZAC de la Mare Huguet (page 117 du volet B2). L'ouvrage annexe 7104P s'inscrit entre l'avenue Faidherbe et la route nationale 186 à l'ouest d'un concessionnaire automobile (page 119 du volet B2).

OA 7101P et 7102P

Les ouvrages annexes 7101P et 7102P ont été mutualisés depuis la déclaration d'utilité publique et le nouvel ouvrage 7101P résultant de cette mutualisation est implanté dans une zone pavillonnaire (page 116 du volet B2). Cette nouvelle implantation se situe dans le fuseau de DUP. Les trois pavillons concernés feront l'objet d'une acquisition par la SGP, la prise de contact entre l'opérateur foncier de la SGP et les propriétaires est actuellement en cours.

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant de l'ouvrage annexe 6502P initialement à l'angle des rues Elisée Reclus et Danielle Casanova, la commission d'enquête trouve surprenant qu'il ait fallu que la SGP attende le retour de la consultation inter-administrative pour s'apercevoir que deux réseaux de gaz importants, ainsi qu'un poste, se situaient au sein de l'emprise initialement envisagée pour implanter l'ouvrage annexe. Cela démontre, en effet, l'insuffisance des études préalables, lesquelles si elles avaient été davantage approfondies, auraient dû conduire à ne pas proposer l'emplacement initial pour cet ouvrage annexe 6502P.

Par ailleurs, la commission d'enquête regrette que le nouvel emplacement choisi pour cet ouvrage annexe (La Maladrerie) n'ait pas été porté plus tôt à la connaissance du public.

Sur la question N°2 : « S'agissant plus précisément de l'OA 6502P (La Maladrerie), peut-on envisager un autre emplacement quitte à procéder à une légère inflexion du tracé ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La position des ouvrages annexes se détermine en fonction des distances par rapport aux ouvrages encadrants (gare ou autre ouvrage annexe). La réglementation sur les tunnels (arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes) impose une distance maximale de 800m pour les ouvrages de secours. L'ouvrage annexe 6502P étant notamment un puits d'accès secours, il doit se situer à une distance maximale de 800m par rapport à l'ouvrage annexe 6501P et de 800m par rapport à la gare de Fort d'Aubervilliers.

A travers son positionnement actuel, au sein du square de la Maladrerie, l'ouvrage annexe 6502P se situe à une distance de 772m de la gare Fort d'Aubervilliers (page 105 du volet B2). Un décalage plus à l'ouest du tracé (vers l'ouvrage annexe 6501P) impliquerait la démolition de plusieurs pavillons, solution qui n'a pas été retenue par la Société du Grand Paris et les acteurs territoriaux.

Au cours de la phase d'avant-projet (AVP-b), il avait été également envisagé de déplacer l'ouvrage annexe 6502P sur la friche située à l'est de la rue de la Maladrerie. Comme l'illustre l'image ci-dessous, cette friche se situe en dehors du fuseau de déclaration d'utilité publique (DUP), à plus d'une centaine de mètres du tracé de la ligne.



La Société du Grand Paris a étudié cette solution sous deux hypothèses : avec et sans modification du tracé de la ligne :

- la modification du tracé de la ligne serait importante au regard des règles de conception du tunnel et impliquerait une modification de l'orientation de la boîte de la gare Fort d'Aubervilliers. Ces changements seraient incompatibles avec les projets d'aménagement développés par la ville d'Aubervilliers et par Grand Paris Aménagement dans le secteur du Fort d'Aubervilliers ;
- sans modification du tracé, le déplacement de l'ouvrage annexe 6502P sur cette friche, impliquerait la création d'un rameau d'une centaine de mètres de long. Cette

hypothèse ne peut pas être envisagée pour des raisons de sécurité lors d'interventions futures des services de secours, mais également pour des raisons de coût et de faisabilité technique.

La solution qui consiste à déplacer l'ouvrage annexe 6502P sur la friche située à l'est de la rue de la Maladrerie n'a, par conséquent, pas été retenue.

Afin de favoriser l'insertion paysagère de l'ouvrage annexe 6502P au sein du square de la Maladrerie, la Société du Grand Paris implantera un ouvrage totalement enterré. Cette solution représente un volume important de déblais à extraire, mais permet une fois les travaux finalisés de proposer un aménagement paysager, étudié en concertation avec les acteurs du territoire, intégrant au mieux les trappes/grilles au sol et leurs accès.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête regrette que des considérations liées aux projets d'aménagement développés par la ville d'Aubervilliers et par Grand Paris Aménagement dans le secteur du Fort d'Aubervilliers aient amené à renoncer à la modification du tracé de la ligne.

L'utilisation de la friche totalement inoccupée, située à l'est de la rue de la Maladrerie, à moins de 100 m du faisceau actuel de la DUP lui apparaissait, en effet, comme la solution idéale pour implanter cet ouvrage annexe 6502P.

Compte tenu de la très vive opposition des habitants du quartier à l'implantation de cet ouvrage annexe au sein du square de la Maladrerie et aux atteintes sensibles qu'elle entraînera à cet espace boisé, elle demande donc à la SGP d'associer étroitement les riverains et les associations de la Maladrerie à l'aménagement paysager, après travaux, du square de la Maladrerie intégrant au mieux les trappes/grilles au sol et leurs accès.



3.2.6. Thème 6 relatif au SMR-SMI de Rosny-sous-Bois

La Ligne 15 Est comprend l'implantation d'un centre d'exploitation situé au nord de la commune de Rosny-sous-Bois, à la limite de Bondy et de Villemomble. Il s'étend sur un site d'une longueur de près de 1,5 km dénommé site Montgolfier.

Cette nouvelle implantation sur le site Montgolfier fait suite à la déclaration d'utilité publique modificative du 20 juin 2018, le site de La Garenne également sur Rosny-sous-Bois ayant été abandonné.

Compte tenu de l'importance, de la superficie et du linéaire de ce centre impactant les territoires des 3 communes, la commission est surprise d'avoir reçu si peu d'observations le concernant.

3.2.6.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Mail N°52 du registre dématérialisé de M. TOURNOIS de Villemomble qui écrit :

*Concernant le projet d'implantation du SMR/SMI de Rosny-sous-Bois, nous attirons votre attention **sur les nuisances sonores et visuelles engendrées par ce projet** et donc la nécessité de mettre en place des équipements permettant de limiter au maximum ces nuisances pour les riverains de la rue du 8 mai 1945 (Villemomble) qui longe la voie ferrée de marchandises.*

En effet, pour ce projet, la végétation a déjà été enlevée le long de l'A103 et de la voie ferrée de marchandises et leur rôle d'absorption du bruit n'est plus rempli. Malheureusement, cela incite également des esprits retords à utiliser le vide créé pour y décharger leurs déchets.

Une solution pourrait être d'installer un mur antibruit suffisamment haut et efficace (et anti graffiti) le long de la voie ferrée qui longe la rue du 8 mai 1945.

Ayant échangé une rue arborée par une vue directe sur les voies et prochainement sur un centre de maintenance, il faut également que l'aspect esthétique soit pris en compte pour récupérer le cadre de vie que nous avons avant ce projet. Nous espérons que cette requête, essentielle pour retrouver et maintenir la qualité de vie des riverains, aboutira à une solution efficace et effective dès le démarrage du projet.

Mail N°56 du registre dématérialisé de M. BOUCHER Association BONDY Ecologie de Bondy qui écrit :

« La commune de Bondy possède peu d'espaces verts, en détruire un peu à chaque nouveau projet pose un problème.

1°) Parc de la mare à la veuve et ouvrage annexe OA 7001P (Page 307 du doc B1) il est précisé :

"Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier en partie inutilisée et colonisée par une végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur centre d'exploitation de Rosny Sous-Bois de la ligne 15 Est"

Nous tenons à faire remarquer que la zone Marcel Dassault est suffisamment grande pour accueillir ce bâtiment sans détruire des espaces naturels (nous signalons que la flore spontanée sert d'abri et de nourriture à un grand nombre d'insectes, d'oiseaux etc.

On peut éviter ainsi une diminution de notre pourcentage d'espaces verts sur la commune de Bondy (et donc sur le 93).

Nous espérons également que le parc de la mare à la veuve ne sera pas impacté par ces travaux. »

3.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Les 2 observations concernent les impacts que le centre d'exploitation est susceptible de générer, ainsi que ceux du puits ZI Marcel Dassault OA 7001P situé à proximité.

S'agissant des impacts sonores du centre d'exploitation :

Sur ce sujet, la SGP répond dans la pièce F p41 à la recommandation de l'autorité environnementale de compléter les études produites sur les impacts sonores autour du centre d'exploitation.

(§2.3.5 – page 21 de l'avis de l'AE) : « L'Ae recommande de reprendre complètement l'analyse des impacts sonores autour du centre d'exploitation :

- en fournissant une modélisation de l'ambiance sonore de nuit dans l'état initial ;
- en fournissant une modélisation, de jour et de nuit, bâtiment par bâtiment, de l'augmentation du bruit du projet dans son ensemble pour en déduire les tronçons homogènes de l'infrastructure sur lesquels la modification apportée par le projet doit être considérée comme significative ;
- en prévoyant des mesures de protection cohérentes pour tous les bâtiments d'habitation, pour lesquels la modélisation prévoit un dépassement des limites réglementaires.

L'AEM recommande à l'État de porter une attention particulière à la conformité du projet à la Réglementation relative au bruit au plus tard à l'occasion de l'autorisation environnementale du centre d'exploitation. »

L'étude acoustique réalisée par SNCF Réseau en 2017 dans le cadre de la future restructuration de la plateforme ferroviaire de Villemomble, en prenant en compte l'accueil du centre d'exploitation de la Ligne 15 Est, est une étude technique à un niveau avant-projet. Elle sera prolongée par une étude acoustique en phase de conception de niveau « projet » qui intégrera :

- d'une part, une définition plus précise des aménagements et du fonctionnement du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois avec un niveau de conception « projet » ;
- d'autre part, l'évolution de l'horizon de mise en service du centre d'exploitation de Rosny sous-Bois en 2030, en même temps que l'ensemble de la Ligne 15 Est, et non plus en 2025 dans le cadre d'une première phase de réalisation.

C'est dans ce cadre que l'étude acoustique sera reprise et complétée en tant que de besoin au cours des années 2019 / 2020.

S'agissant des impacts visuels du centre d'exploitation :

Sur ce sujet, les pages 132 à 141 du volet B2 présentent au stade d'avant-projet toutes ses caractéristiques.



Vue d'ensemble du site, depuis le sud-ouest

Des vues perspectives permettent de se faire une idée du traitement final et du soin apporté au traitement visuel du projet et aux interfaces avec les espaces urbains environnants. Ce document précise notamment que le projet vise une certification haute qualité environnementale (HQE) : la démarche HQE® Bâtiment Durable 2016

avec certification (version 1.0 applicable au 27/10/2016).

" Cette démarche volontaire pour la construction, la rénovation ou l'exploitation de tous les bâtiments traduit un équilibre entre respect de l'environnement (énergie, carbone, eau, déchets, biodiversité, etc.), qualité de vie et performance économique par une approche globale. C'est la meilleure manière d'attester des performances d'un bâtiment et de répondre aux grands enjeux de la ville durable."

S'agissant des impacts du puits OA 7001 P situé à proximité du centre

La page 307 du volet B1 décrit l'ouvrage annexe, le puits OA 7001 P situé à proximité du futur SMR SMI, mais côté Bondy.

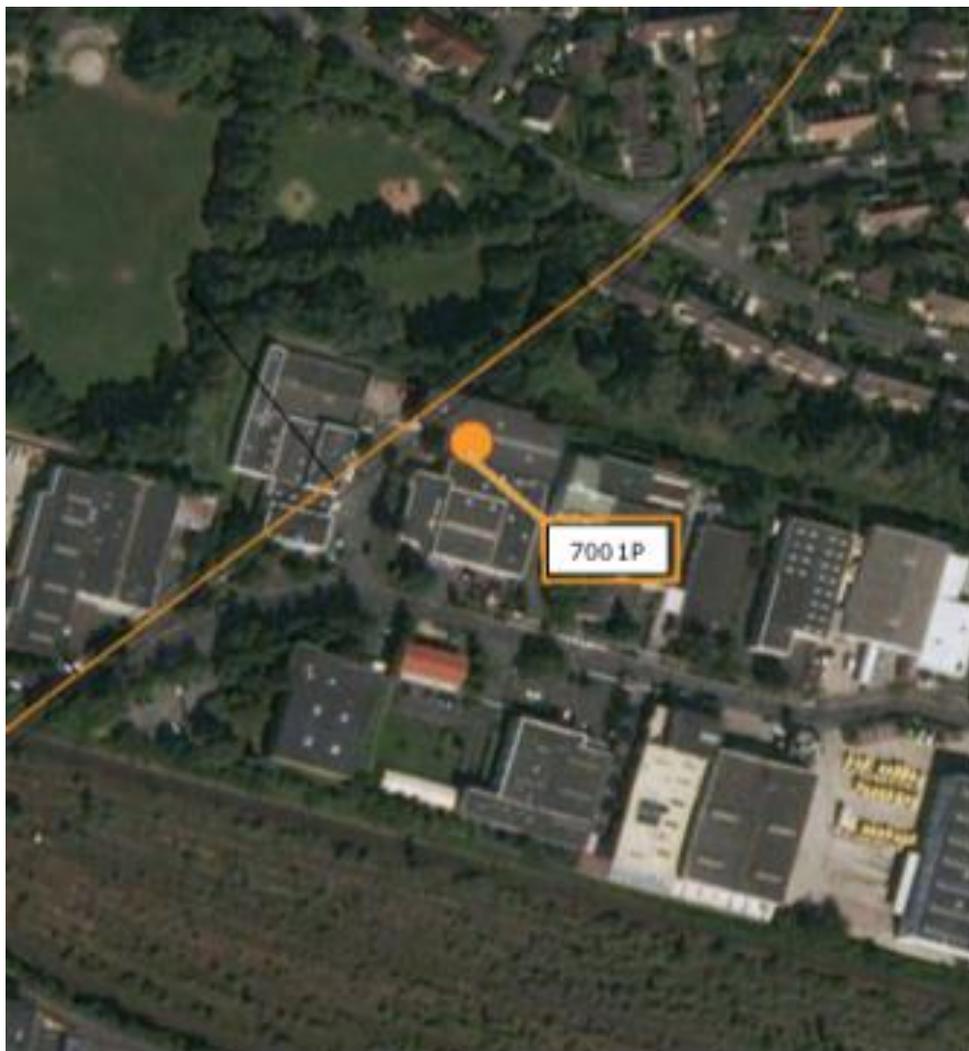
4.2.3.21 Ouvrage annexe 7001P

Le site de l'OA 7001P est localisé dans la zone d'activités Marcel Dassault desservie en impasse, dans le quartier de la Mare à la veuve, sur la commune de Bondy.

Un vaste parc urbain borde le site au nord et à l'ouest, dans lequel se trouve un bassin de gestion des eaux pluviales. Les bâtiments avoisinants au sud sont tous des bâtiments industriels.

La zone d'activités dans laquelle se trouve le site, accueille des entreprises telles que : Hourdain Service, Téléimpression.fr, Plastunion, Charles chocolatier, Dolce Nation, Mabarou France, Fercam France, SAPIMAC, ELECREPLAY, Les déménageurs bretons, etc.

Des zones pavillonnaires sont localisées au nord et à l'ouest. Au sud s'étend l'emprise ferroviaire Montgolfier, en partie inutilisée et colonisée par une végétation spontanée. Cette emprise accueillera le futur Centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois de la Ligne 15 Est.



L'OA 7001P se situe au sein d'une zone d'activités.



Source : Koruseo

Éléments paysagers représentatifs du site de l'OA 7001P à Bondy

Les pages 114 et 115 du volet B2 montrent également l'insertion future de l'ouvrage :

3.3.11. OA ZI Marcel Dassault / Puits 7001P

3.3.11.1 Localisation et contexte urbain

L'ouvrage annexe 7001P – Zone Industrielle (ZI) Marcel Dassault Bondy est implanté à l'extrémité sud de la commune de Bondy, au sein de la Z.I. Marcel Dassault. Les parcelles identifiées pour implanter l'ouvrage se trouvent entre la Rue Marcel Dassault et le parc communal de la Mare à la Veuve situé au nord, et entre les entreprises Hourdain Services à l'ouest et Confectionery à l'est. Aujourd'hui elles sont occupées par les bâtiments industriels de l'entreprise Computer Store. Une rue sans issue vers le parc dessert les bâtiments de part et d'autre, avec un aménagement de demi-tour à son extrémité.

Le projet s'insère dans une trame de bâtiments industriels, avec de grands volumes horizontaux, d'un niveau sur rez-de-chaussée maximum. Il s'agit de bureaux et d'entrepôts dont les emprises au sol sont supérieures à 2 000 m². Ce parc d'activité borde au sud le parc de la Mare à la Veuve, le plus grand parc public de la commune de Bondy. Ce parc très arboré est très fréquenté par les habitants. Le parc public sépare le parc d'activité d'un grand quartier pavillonnaire, fait de maisons individuelles entourées de jardins. Le tissu pavillonnaire s'étend vers l'est, l'ouest et le nord, entre de grands réseaux ferrés.



Plan masse de l'OA 7001P - ZI Marcel Dassault Bondy

Le concept architectural de l'édicule est de concevoir le volume technique le plus compact possible, en respectant le retrait de 4 m par rapport à la voie. Le volume créé a sensiblement les proportions des édifices existants dans la ZI, tant en surface qu'en hauteur. Il est massif ; cette caractéristique est affirmée par la conception de façades minérales en béton teinté dans la masse.

La création d'une entrée sécurisée et aménagée entre la ZI et le parc permet de canaliser et organiser les flux piétons aujourd'hui non contrôlés et de garantir la libération permanente de l'aire de maintenance devant l'édicule.

3.2.6.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : L'activité de ce SMR-SMI va générer des nuisances sonores non négligeables dans un environnement jusque-là relativement calme. Pouvez-vous préciser les dispositifs envisagés pour limiter les impacts sonores prévisibles induits par l'exploitation de ce centre SMR SMI à l'égard des espaces publics et des quartiers environnants ?

Q2 : Quelles autres garanties et/ou éléments d'appréciation pouvez-vous apporter sur la qualité et la nature des traitements des façades linéaires du site le long des voies publiques respectant le cadre de vie des quartiers environnants ?

Q3 : Quels sont les impacts prévisibles du chantier de mise en œuvre du puits OA 7001 P pour les usagers du parc et les habitations les plus proches, ainsi que les mesures prises pour les atténuer et/ou les limiter ?

3.2.6.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur la question N°1 : « *L'activité de ce SMR-SMI va générer des nuisances sonores non négligeables dans un environnement jusque-là relativement calme. Pouvez-vous préciser les dispositifs envisagés pour limiter les impacts sonores prévisibles induits par l'exploitation de ce centre SMR SMI à l'égard des espaces publics et des quartiers environnants ?* »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La question des nuisances sonores a été identifiée par le maître d'ouvrage et fait l'objet d'une attention particulière.

Un modèle acoustique permettant d'évaluer l'impact acoustique du projet au droit du site de Montgolfier a été réalisé. Ce modèle prend en compte les bruits liés :

- aux circulations ferroviaires sur la Grande Ceinture ferroviaire modifiée pour les besoins du projet (regroupement des voies au nord) et au sein du SMR/SMI ;
- aux circulations routières sur les bretelles d'accès à l'A103 modifiées ;
- aux activités sur le SMR/SMI dont les principales sources de bruit sont liées :

o au préchauffage des rames en stationnement ;

o au lavage des trains ;

o à la maintenance des trains.

Le respect des seuils réglementaires a pu être vérifié. En l'état des études, seule la modification des voies de la Grande Ceinture ferroviaire engendre des dépassements de seuils pour certains bâtiments.

Ainsi des protections font actuellement l'objet d'études spécifiques, qui se poursuivront dans les phases ultérieures du projet, en fonction notamment de l'avancement des études conduites par SNCF-Réseau sur le déplacement des voies ferrées. En tout état de cause, la SGP s'engage à mettre en œuvre un dispositif de protection acoustique à la suite du déplacement des voies de la Grande Ceinture. La solution privilégiée par la SGP est la réalisation, actuellement à l'étude, d'un écran acoustique situé entre les voies ferrées et les habitations. D'autres mesures pourraient être envisagées, et notamment la pose de double-

vitrage. SNCF-Réseau est très étroitement associée à cette démarche, notamment en ce qui concerne l'étude du mur anti-bruit.

Pour limiter les nuisances sonores sur le site, sont prévues la couverture partielle de la voie de raccordement du SMR/SMI, ainsi que des mesures qui restent à définir suite à une étude acoustique approfondie. Par ailleurs, les mouvements de trains en plein air se faisant à vitesse réduite, les nuisances sonores en phase exploitation seront minimisées. Les véhicules de maintenance des infrastructures seront également à traction électrique pour limiter les nuisances sonores. Les activités de chargement et déchargement se feront principalement pendant la journée.

En termes de suivi des mesures, la SGP pourra effectuer de nouvelles campagnes de mesures une fois les travaux réalisés. L'exploitant du site de maintenance devra réaliser périodiquement une mesure des niveaux d'émission sonore de son installation par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission considère que le maître d'ouvrage répond bien aux demandes de réduction des nuisances sonores exprimées par cet habitant de Villemomble sur ce site Montgolfier, demandes valant également pour les quartiers voisins de Rosny-sous-Bois et Bondy. Elle prend note des engagements évoqués et notamment de ceux de l'association de SNCF-Réseau pour les études et la mise en œuvre de limitations des impacts sonores pour tout le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER). C'est, en effet, un projet complexe, incluant différentes phases de chantiers, liées notamment aux déplacements de la Grande Ceinture ferroviaire, la bretelle de l'A103 et la mise en œuvre de l'OA 7001P, ces engagements paraissant nécessaires à la cohérence globale du projet.

La qualité de conception et le traitement des espaces en interface envisagées par la SGP devraient permettre de répondre aux demandes légitimes exprimées par cet habitant pour assurer une bonne qualité du cadre de vie des riverains et ceci même au-delà des normes réglementaires "bruits" à respecter.

Sur la question N°2 : « Quelles autres garanties et/ou éléments d'appréciation pouvez-vous apporter sur la qualité et la nature des traitements des façades linéaires du site le long des voies publiques respectant le cadre de vie des quartiers environnants ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La SGP, au travers des contrats établis pour la conception des ouvrages (exigences pour la conduite des études), apporte une attention particulière à l'insertion urbaine et à l'aménagement paysager du site ainsi qu'à l'architecture des bâtiments. Elle partage régulièrement l'avancement des études avec les collectivités, qui sont particulièrement concernées par ces thématiques.

En l'état des études en cours, à titre indicatif, les bâtiments sont situés dans les emprises à l'ouest et en partie centrale du site. L'emplacement précis et l'architecture des bâtiments et ouvrages composant le site de maintenance de Montgolfier n'ont pas encore été arrêtés et seront précisés au stade du dossier de permis de construire. Ces bâtiments respecteront les règles d'urbanisme imposées par le PLU.

Par ailleurs la SGP attachant de l'importance à la qualité environnementale des sites de maintenance, elle s'engage dans une démarche de certification HQE® pour chacun des sites de maintenance du Grand Paris Express dont elle assure la réalisation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission a bien noté que la conception du projet, des études en cours et des constructions envisagées n'est pas encore figée en fonction des différentes phases de mise au point nécessaires, mais fait l'objet d'échanges avec les collectivités et les autres partenaires concernés.

Cette collaboration, l'attention portée à l'insertion urbaine et architecturale du site et à son aménagement paysager, ainsi que l'engagement d'une certification HQE devraient contribuer à assurer sa qualité environnementale.

Sur la question N°3 : « *Quels sont les impacts prévisibles du chantier de mise en œuvre du puits OA 7001 P pour les usagers du parc et les habitations les plus proches, ainsi que les mesures prises pour les atténuer et/ou les limiter ?* »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Les impacts prévisibles des chantiers de la Ligne 15 Est font l'objet d'une évaluation continue durant toutes les phases du projet. Ainsi, pour chaque périmètre travaux concerné, les nuisances sont identifiées dès la phase de conception et actualisées à chaque phase.

Concernant l'ouvrage annexe 7001P, son implantation a été déterminée afin de limiter l'impact sur le parc de la Mare à la Veuve (page 114 du volet B2). L'ouvrage est situé dans la zone industrielle Marcel Dassault sur la commune de Bondy. Il occupera l'emplacement de la société Electronic Parts à l'Est du Parc de la Mare à la Veuve.

Le chantier de l'ouvrage annexe 7001P sera organisé de manière à limiter les nuisances pour les usagers du parc de La Mare à la Veuve et les riverains. Ainsi, l'entrée et la sortie de la zone chantier ainsi que le cheminement des engins se feront depuis la rue Marcel Dassault.

La « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier) de la SGP définit un ensemble de mesures génériques qui seront systématiquement mises en œuvre sur chaque chantier. Cette charte précise les exigences de la SGP envers les prestataires notamment en termes de réduction des nuisances sonores et des poussières. De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Une campagne d'information est prévue avant le démarrage du chantier, concernant la nature du chantier et sa durée prévisible, ainsi que les nuisances attendues et les actions menées pour limiter celles-ci.

Des réunions publiques et des réunions de quartiers seront également organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

Pendant les travaux, des mesures sur les niveaux sonores, vibratoires et sur l'émission des poussières pourront être réalisées pour évaluer l'efficacité des dispositions mises en œuvre, mais aussi assurer une information régulière du public, des maires et du préfet le cas échéant. Ces mesures sont à la fois un outil de contrôle et de communication.

Appréciations de la commission d'enquête :

La question des impacts de l'implantation de l'ouvrage annexe OA à l'Est du parc de la Mare à la Veuve pour ses usagers est importante, notamment en ce qui concerne les nuisances dues au chantier.

La commission note le rappel des engagements de la SGP sur tous ces chantiers pour en limiter les contraintes et apprécie les mesures évoquées pour une bonne information des riverains et des maires.



3.2.7. Thème 7 relatif aux impacts des travaux

Les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est génèrent des impacts sur les eaux et sur la biodiversité, objets de l'autorisation environnementale, ce qui n'exclut pas les impacts et nuisances que les riverains auront à subir des nombreux chantiers nécessités par leur mise en œuvre.

Leur durée liée à l'échéance de 2030 de livraison de la ligne et les descriptions des phases chantier données dans le dossier des émergences gares, ouvrages annexes et autres installations, leur font craindre des nuisances prolongées, incompatibles avec leur cadre de vie.

Le public a bien noté l'importance de ces impacts travaux, des nuisances induites et s'est fortement exprimé sur le sujet.

Le thème suivant N°8 aborde plus spécifiquement ce sujet du cadre de vie et des impacts environnementaux du projet, tandis que le thème N°5 explicite les ouvrages annexes dont les implantations et les conditions de chantier sont les plus contestées (en premier lieu l'OA Rue de la Maladrerie / puits 6502, mais aussi par exemple l'OA ZAC Mare Huguet / puits 7103 P et le thème N°4 l'implantation des gares au sein des tissus urbains communaux.

Le présent thème s'applique donc à examiner plus globalement les remarques sur les nuisances plus directes des travaux, celles des implantations nécessaires (bases vie, zones de stockage, d'accès des camions, de dégagement des grues, etc...), de leur conséquence sur la circulation routière, les espaces publics et les habitations proches, mais aussi les enjeux des rotations de camions d'évacuation des déblais des chantiers.

3.2.7.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°1 du registre d'Aubervilliers de Mmes COLLON, MESSANT, LAVAL qui posent beaucoup de questions sur les impacts des gares et des ouvrages annexes sur les deux gares d'Aubervilliers : « *Un certain nombre de plans et de descriptions ne correspondent pas aux dernières informations reçues de la part de la SGP par l'association Metro 'Auber. Ouvrage annexe de la Maladrerie, quel impact réel durant les travaux (espaces jeux, arbres abattus)* »

Limites de la zone de travaux sur la gare Fort d'Aubervilliers, déplacement du chantier par rapport au projet de la future piscine. Impacts sur les jardins familiaux, destruction. »

Observation N°2 du registre d'Aubervilliers de MM. OVANTIN, J.P BOIS, Mme CANNOD qui affirment : « *Rien n'oblige la SGP à démolir l'immeuble inscrit au patrimoine de la Seine St Denis ; l'accès à la ligne 15 peut se faire à partir du RDC de cet immeuble ou d'un accès (type métro parisien) à partir du square.* »

Le square Pesqué, seul du quartier, serait condamné pendant 10 ans

Page 56, le chantier nécessite l'abattage d'arbres.

Déroulement des travaux, importante circulation de camions de chantier = pollution accrue moins d'arbres et plus de camions. »

Observation N°2 du registre de Fontenay-sous-Bois ANONYME a écrit : « *... 2) Vouloir greffer un nouveau moyen de communication (ferroviaire) sur un réseau vieillissant, mal entretenu et engorgé est-ce vraiment bénéfique (tel une Ferrari entre 2 camionnettes) vieilliss*

et dans un embouteillage.

Pour moi, la priorité est de ramener le système en place à un niveau décent et de rationaliser les fréquences de trains (RER) pour transporter le maximum de personnes.

3) Comment reconstituer une biodiversité détruite ? flore, moineaux friquets, etc...

4) Problème de bruit : dire que l'impact est faible si le niveau de nuisance est déjà fort, n'est-ce pas cynique ?

Comme ajouter une autre piste pour les personnes déjà impactées par les pistes de l'aéroport.

De plus, quelle est la véracité des textes ?

En conclusion :

- Je m'oppose à la demande de dérogation, objet de cette enquête publique,
- Je pense que ce projet du Grand Paris ferroviaire ne peut aboutir sans l'amélioration du réseau actuel,
- Mais c'est le pot de terre contre le pot de fer comme dit le fabuliste.

Et quand la qualité de vie, le critère esthétique seront-ils intégrés pour le bénéfice commun ? »

Observation N°9 du registre de Le Perreux-sur-Marne de M. PERNIER qui a écrit :

« Le renvoi mentionné au § 5511 du B3 ne justifie rien, à notre avis, au niveau Val de Fontenay, en tout cas. On peut lire dans le dossier qu'à ce niveau seront évacués les déblais des tunneliers TBM 4 et TBM 4bis ainsi que ceux produits par le creusement de la gare elle-même. Voir pièce B2 page 16 et suivantes et page 149, soit un volume 198000 + 427000 + 175000 = 800000 m³ + foisonnement de terres. Cela représente de 60 à 100 camions de 40 tonnes par jour. C'est pourquoi il faudrait ne pas prévoir un préacheminement routier, mais une évacuation par bande transporteuse vers la ligne SNCF toute proche. Donc une négociation SGP/SNCF préalable au chantier pour rendre possible cette évacuation rail (de nuit) au lieu de la route. »

Observation N°10 du registre du Perreux-sur-Marne de Mme BRUCHET qui déclare :

« Concernés par les travaux qui vont être entrepris pour la ligne 15 dans la ZAC longeant la rue Pierre GRANGE au Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois, il serait intéressant de tenir compte des nuisances déjà présentes dans cette zone :

- La ligne RER E (bruits) et surtout l'autoroute A86 très utilisée par de nombreux camions (bruits et pollution de l'air) cela amène donc pollution auditive et atmosphérique ;
- En plus la petite ZAC est située au pied de la colline de Fontenay-sous-Bois et ces pollutions sont refoulées au creux et à l'est (donc côté Le Perreux)

Il serait alors logique d'envisager des dispositifs écologiques, ceux-ci peuvent être mécaniques et naturels comme des végétations arbustives. »

Observation N°11 du registre de Le Perreux-sur-Marne de Mme SAUNIER LAPORTE (Association Agir pour Le Perreux-sur-Marne a écrit :

« SUR LES POINTS TECHNIQUES

Aucune information sur les conséquences prévisibles pour les riverains ; c'est

pourtant leur devenir à moyen et long terme qui est en jeu.

Peu d'informations exploitables en l'état pour un public non spécialiste quant à l'impact et les nuisances des travaux de la gare NOGENT-LE PERREUX et des annexes.

*Notre Association est très sensible à la défense de la biodiversité et de ses composantes, notamment à la disparition dans notre paysage urbain de certaines d'espèces animales et de nombreux espaces verts. Toutefois nous ne pouvons que constater et regretter que **cette enquête ne prenne pas en considération l'élément humain** et les conséquences sur le cadre de vie de ce projet situé en zone d'habitation dense comme cela est le cas pour la gare de Nogent- Le Perreux*

CONSEQUENCES : NUISANCES ET CADRE DE VIE DEGRADE

Vu l'ampleur des 3 chantiers, des « effets négatifs notables » toucheront une grande partie de notre commune : bruit, noria de camions, encombrement des voies de circulation déjà saturées, pollution.

- Les déblais

Gare de Nogent-Le Perreux : l'« évacuation des déblais avec préacheminement routier » pour la Gare et les 2 ouvrages annexes du Perreux : 132 000 m³- soit au moins 7 500 camions. Il faut de plus ajouter les camions d'approvisionnement des chantiers qui ne sont pas évoqués.

La voirie actuelle est complètement inadaptée à un tel trafic et rien n'est prévu sur ce point.

Val de Fontenay : l'excavation gare et tunnels (TM4 et 4bis) représentent 800 000 m³ nécessiteraient 60 à 100 gros camions par jour dont certains pourraient être amenés à transiter par la ville du Perreux.

Seule la référence à l'augmentation de la circulation autoroutière (2 à 4% l) est évaluée alors même qu'aucune voie de ce type ne dessert le Port de Bonneuil, site d'évacuation des déblais par voie fluviale

- Le cadre de vie :

Les exemples déjà vécus à Champigny et Créteil/St Maur illustrent la dégradation prévisible du cadre de vie des habitants des rues avoisinantes et ce, pendant plusieurs années.

*La réalité des nuisances est évoquée, **mais les mesures prévues pour préserver leur cadre de vie sont dérisoires, voire inexistantes.***

NOS DEMANDES

- *Tout d'abord, une information/concertation rapide avec les propriétaires et résidents dont les logements devraient faire l'objet d'une démolition.*
- *Pendant le chantier, mettre en place des mesures de protections renforcées contre les nuisances visuelles et sonores.*
- *Le projet de la nouvelle Gare Ligne 15 Est devrait intégrer également un renforcement de la protection des riverains contre les nuisances acoustiques de la ligne RER E.*
- *Étudier des solutions d'enlèvement des déblais réduisant au maximum l'utilisation du "préacheminement routier", dont l'impact est sous-estimé.*
- *Notre Association demande que soit utilisée l'évacuation par bande transporteuse vers la ligne SNCF toute proche, le Port de Bonneuil étant relié au rail.*
- *Prévoir un plan de circulation incluant le renforcement des espaces de circulation*

piétonne place Belvaux, avenue Ledru-Rollin et rues avoisinantes. »

Observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois de M. LACOUR qui a écrit :

« Je viens de consulter l'ensemble des documents mis à disposition sur votre site internet, et j'ai pu apprécier l'importance du travail réalisé, tout en regrettant de ne pas pouvoir télécharger les nombreux documents de plusieurs centaines de pages, ce qui m'en aurait largement facilité l'analyse.

Ayant peu de connaissances environnementales sur les problèmes d'eau, espèces protégées, site Natura 2000 ..., je me suis limité à l'analyse des éléments concernant les chantiers proches de mon domicile, en l'occurrence les ouvrages OA 7101P et OA 7103P.

A la lecture des pages 115 à 118 du document B2, j'ai été très surpris par l'ampleur des travaux et leur impact sur l'environnement :

- Suppression de 3 pavillons et construction d'un bâtiment de 426 m² pour l'OA 7101P
- Importance dimensionnelle de l'ouvrage OA 7103 P et de l'emprise de son chantier qui n'apparaissait aucunement sur les principaux documents d'enquête précédent.

Habitant juste en face du terrain du futur chantier de l'OA 7103P (qui dans le cadre du projet de la Mare Huguet a été présenté aux acquéreurs de la ZAC, dans les années 2015, comme un square arboré réservé à la détente des habitants à partir des années 2019 2020 !!!). je suis particulièrement inquiet par l'importance de ce chantier et en conséquence par ses impacts sur la circulation et les habitants proches.

En effet, sauf erreur de ma part, il est prévu :

- L'abattage des arbres de chaque côté de l'avenue.
- La suppression des stationnements de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès
Le décalage des voies de circulation vers les habitations.
- La suppression du trottoir coté chantier.
- L'occupation de la « bande verte » qui était prévue pour accéder aux écoles rue Victor Hugo

Ceci conduira à de très sérieuses perturbations :

- Au niveau de la circulation de l'Avenue Jean Jaurès qui est très fréquentée, perturbée en permanence par d'autres chantiers, et qui sert parfois de dérivation pour l'autoroute A86.
- Au niveau des piétons, qui sont compte tenu des autres projets de construction, constamment obligés de changer de trottoir.
- Au niveau des habitants proches (pavillons, immeubles) qui vont souffrir des nuisances intrinsèques du chantier (bruit, pollution, passage incessant de camions pour évacuer les 17000 m³ de déblais prévus).
- Au niveau des habitants des pavillons face au chantier qui ne pourront même plus stationner 10 ou 15 mn devant leur portail pour décharger un véhicule (provisions, matériel, ...)

En résumé, je pense que l'IMPACT du chantier de l'ouvrage OA 7103P sera TRES IMPORTANT sur la qualité de vie (déjà très dégradée) des habitants proches du chantier. Et sauf erreur de ma part, je n'ai pas vu d'actions correctives pour en limiter l'impact.

Dans ce sens je me permets de vous transmettre trois suggestions :

- Ne pas décaler les voies de l'Avenue Jean Jaurès et ne neutraliser que le trottoir coté chantier.
- S'assurer de la mise en place des moyens nécessaires à la limitation du bruit et des pollutions (poussières, pollution visuelle ...) et interdire à la grue des rotations au-dessus des habitations.
- Garantir la limitation de vitesse par une signalisation largement dimensionnée (autre que les petits panneaux actuels ridicules plantés sur un piquet) et éventuellement par la mise en place de radars.

Mail N°2 du registre dématérialisé d'un ANONYME qui a écrit : « Quelle future qualité de vie pour les riverains de ce site ? Enfin, où trouver la durée des travaux par secteur ? Avant le report des travaux le calendrier faisait mention d'un début de travaux en 2018 pour une livraison en 2025 ! 7 ans de perturbations pour les riverains, je n'ose l'imaginer..."

Mail N°3 du registre dématérialisé M. CATTENOZ a écrit : « Je viens de prendre connaissance de l'existence du parcours de ligne 15 est et de son passage à Aubervilliers au niveau du fort.

J'ai pris connaissance également du projet de construction d'un tunnel de ventilation au niveau du parc de la Maladrerie.

Les conséquences de ce chantier me paraissent extrêmement importantes :

- C'est l'un des seuls espaces verts dans ce secteurs et il impliquerait de tout couper pour se faire. L'écosystème ne souffrirait énormément. Ces arbres ont 30 ans et représentent une zone boisée conséquente pour les usagers
- C'est l'un des seuls espaces de jeux pour les enfants du quartier, les enfants y ont accès très facile et en sécurité (accessible sans traverser les rues depuis la cité)
- En tant que riverain, l'idée d'avoir un puits et ses nuisances sonores est guère reluisante. L'envahissement et la gêne des travaux, sachant que l'histoire de la construction de métro à Aubervilliers est jalonnée d'échecs et de retards (ligne 12)

Un terrain vague (rue Rechoissière/ rue de la maladrerie/ rue Marcelin Berthot) est situé à quelques mètres, ne peut-on pas imaginer qu'il serait idéal pour l'implantation d'un tunnel de ventilation ?

Mail N°4 du registre dématérialisé d'Aubervilliers de M. NARRITSENS a écrit : « Je suis très surpris de la localisation proposée pour le puits d'aération primitivement prévu à l'angle des rues D. Casanova et E. Reclus.

Quelles sont les raisons de ce changement ? Et pourquoi n'avoir pas proposé une implantation sur le site de la friche Griset située à proximité ?

Il faut absolument que la SGP s'explique afin de justifier la nouvelle proposition d'implantation car les conséquences sont très importantes :

1 - l'implantation est prévue sur un terrain formant espace vert de la cité de la Maladrerie où poussent de grands arbres et qui constitue à la fois un lieu de passage et un espace de jeux pour les enfants (accessoirement c'est un accès à la maison de l'enfance Saint-Exupéry qui borde le terrain).

2/ si la localisation est maintenue (ce que je ne souhaite pas) il convient absolument de préciser quelle serait l'emprise au sol du chantier ainsi que les voies de dégagement des

gravats.

3 - si le chantier est implanté, un calendrier doit être précisé (et respecté) et des garanties doivent être données sur les nuisances provoquées ainsi que sur la préservation de l'espace au cours du chantier et au-delà. Ces engagements doivent être concrets et concertés avec les habitants ;

4 - en tout état de cause il n'est pas acceptable d'envisager une réduction d'espace vert et je suis déterminé à m'engager pour qu'il en soit ainsi.

Mail N°16 du registre dématérialisé de M. HUREL (et texte identique pour les n°17 anonyme et n°22 Mme MAIRESSE) qui font observer : « *Habitant la cité de la Maladrerie, non loin de la future implantation du puits de ventilation de ligne 15, je constate que l'impact de ce projet va détruire un lieu (abattage de 45 arbres, construction d'un puits de 20m de diamètre intérieur, construction d'une aire de transport pour l'évacuation des déblais etc.), qui depuis une quarantaine d'années, était tranquille et convenait pleinement à la population de la cité ainsi qu'aux habitants du quartier (square avec des aires de jeux pour les enfants, lieu d'échange pour les différentes catégories de population vivant dans ce secteur).*

Pourquoi détruire ce site, même si vous promettez de replanter le même nombre d'arbres ? Un jeune arbre ne remplacera jamais un arbre trentenaire qui accueille les différentes espèces d'oiseaux qui nichent dans leurs branchages.

...

Je vous ferai remarquer que le terrain sur lequel vous avez jeté votre dévolu appartient au patrimoine de notre ville (celui-ci est situé sur l'espace de la cité HLM d'Aubervilliers, c'est donc le bien commun de tous les Albertivillarien(ne)s soit près de 90000 habitants. Par contre le terrain cité plus haut, lui n'appartient qu'à une poignée de profiteurs !!! Est-ce cela l'intérêt général ?

Nous réclamons que ce square soit déclaré comme une OIM, (Opération d'intérêt Municipal), et que dans le cadre d'une OIN, Opération d'intérêt National, cela aurait un certain impact. Mettant à profit ce choix vous en ressortiriez grand, et vous feriez une œuvre d'intérêt de salut public en installant ce puits au milieu du terrain actuellement en friche (entre les rues de la Maladrerie, Berthelot et Réchossière), en le dépolluant et en aménageant cet ensemble avec des jeux d'enfants, d'adolescents, en plantant de la végétation, ainsi que des essences d'arbres diverses et variées.

La population de notre ville serait considérée comme des citoyens normaux et non comme des « zonards », des ajustements de variables comme certains osent nous traiter !!! »

Mail N°40 du registre dématérialisé de M. LACHAUD, député de la 6ème circonscription de la Seine-Saint-Denis au nom des associations : Jardins à Tous les Etages, CNL Maladrerie, la Régie de Quartier, et les habitants du quartier de la Maladrerie a écrit : « *Observations portant sur l'Ouvrage Annexe 6502 (OA 6502) : puits de ventilation prévu sur le site du Square de la Maladrerie à Aubervilliers.*

... qui soulève en effet trois principaux ensembles de questions et problèmes :

1) *Les réserves les plus importantes portent sur l'impact écologique du projet :*

... Voir traitement en Thème 8

2) *Par ailleurs, le projet de l'OA 6502 soulève d'importantes réserves ayant trait à la qualité de vie des habitant(e)s, qui doivent également être mentionnées :*

- *Le Square de la Maladrerie constitue en effet un lieu apprécié de l'ensemble des*

Page N° 113 sur 188

habitant(e)s d'Aubervilliers, un lieu rare et précieux pour le lien social et intergénérationnel. Les habitant(e)s s'y promènent et s'y rafraîchissent l'été, et le square est qui plus est très prisé des enfants du quartier et de la ville, auxquels il offre une aire de jeux et un city stade. L'impact de la disparition, même temporaire, d'un pareil lieu de sociabilité ne saurait être sous-estimé.

- *Il faut également souligner que le chantier occasionnerait des nuisances sonores et visuelles considérables pour les habitant(e)s. Tant pour les riverain(e)s dont les habitations se situeraient en proximité immédiate du site de construction, que pour l'ensemble des habitant(e)s du quartier. Les habitant(e)s d'Aubervilliers, qui ont déjà beaucoup souffert des nuisances liées aux travaux de la ligne 12 revendiquent légitimement de se voir épargner le poids de nouveaux travaux d'une durée de plusieurs années.*

Mail N°41 du registre dématérialisé de MM GROSLEAU et DESMARS qui ont écrit : « *Nous sommes riverains de la rue l'abeille et dénonçons vivement ces travaux à venir. Ce projet touche autant la maladrerie que la rue de l'abeille.*

Rappelons que ce lieu est le seul espace vert où les enfants du quartier peuvent jouer et se retrouver en sécurité. Privés de cet espace pendant plusieurs années, nos enfants vont se retrouver à jouer dans des rues dangereuses, on pourra redouter un nombre croissant d'accidents.

Rappelons que ce lieu est aussi un vrai poumon vert et qu'il est précieux pour le bien-être de ses habitants dans une ville en pleine densification, et qui se dit verte..... de plus en plus de constructions et d'habitants, de moins en moins d'îlots de verdure.

Nous demandons davantage d'espaces verts et en aucun cas n'acceptons la destruction du moindre m² de verdure ni l'abattage de ces arbres.

Rappelons que ces arbres ont entre 30 et 50 ans. Ils contribuent fortement à la régulation des températures, notamment en période caniculaire. Ils sont indispensables !

Promettre la plantation de 3 jeunes arbres pour l'abattage d'un arbre de 50 ans n'est pas une mesure compensatoire honnête car ces jeunes arbres mettront des dizaines d'années à avoir le même impact écologique que leurs aînés !

Rappelons que ces arbres sont vivants et qu'ils abritent tout un écosystème à sauvegarder.

...

Si nous n'obtenons pas gain de cause nous exigerons des mesures compensatoires fortes pour le quartier, telles que l'aménagement avant les travaux d'un vrai parc sur le grand terrain en friche dont une partie sera annexée pour le chantier. Si la SGP a la possibilité d'en utiliser une partie pour la zone de chantier elle doit bien pouvoir acheter de quoi faire un vrai parc pour le quartier, et ce avant le lancement des travaux ! Nous savons que ce projet est d'intérêt public et qu'il sera utile, néanmoins, le besoin de verdure et nos grands arbres sont également d'intérêt public ! »

Extrait Mail N°44 du registre dématérialisé d'un ANONYME qui a écrit : « *L'étude fait complètement abstraction : ...*

- *des énormes surfaces définitivement détruites en périphérie de banlieue (en Seine et Marne et Est de L'IDF particulièrement) pour fournir matériaux, pour stocker les déblais générés par ces chantiers de métro (même si l'étude reprend ce thème de manière théorique qui s'apparente plus à un vœu pieux), pour stocker les gravats générés par les démolitions,*

conséquences de cette densification, stocker les engins et véhicules du BTP, ainsi que pour stocker les déchets ultimes générés par cette concentration humaine. De même, zones industrielles et logistiques sont repoussées par la densification et la sur-urbanisation de la proche banlieue vers des zones agricoles en périphérie, de préférence dans des lieux dépourvus de transports en commun.

Allez voir en Seine et Marne l'état du paysage : l'étalement urbain s'il ne se fait pas par l'habitat, il se fait par ces activités induites (stockages, exploitation de matériaux, zones d'activités). »

Extrait Mail N°54 du registre dématérialisé de M. REDON a écrit : « Les effets cumulatifs des différents chantiers concernant Aubervilliers aussi bien pour la ligne 12 que pour la ligne 15 doivent être pris en compte pour ne pas ajouter des dégâts « évitables » à des impératifs que la SGP annonce comme incontournables.

Réhabilitation de l'existant et préservation des ressources naturelles de base doivent rester toujours la première option dans la doctrine « éviter, réduire, compenser ».

C'est aussi l'aménagement des gares qui doit être réactualisé pour éviter les emprises rejetées par les habitants, comme en particulier sur l'îlot Ferragus à la mairie d'Aubervilliers.

Aucune solution alternative ne peut être éludée, telle la station Mairie d'Aubervilliers, située plus au Nord sous l'avenue Franklin Roosevelt, écartée sans étude approfondie alors que la SGP doit la retravailler pour limiter ses emprises dans l'espace et dans le temps. »

3.2.7.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

S'agissant des déblais et les rotations de camions nécessaires :

La réponse à la recommandation de l'autorité environnementale en pièce F explicite ce sujet:

(§2.3.2 – page 15 de l'avis de l'AE) : « L'AE réitère sa recommandation de préciser les modalités d'élimination des déblais, ainsi que les risques éventuels de saturation des installations susceptibles de les accueillir, notamment pour les déchets pollués ou les déchets inertes susceptibles de bénéficier de modalités de gestion dérogatoires. L'AE réitère également sa recommandation d'évaluer l'ensemble des impacts correspondant, en particulier ceux générés par leur transport au regard de l'éloignement de plusieurs sites. »

Le schéma directeur d'évacuation des déblais produit à l'échelle du Grand Paris Express définit les grands principes de gestion et de valorisation des déblais et décline les premières réflexions sur les modalités d'évacuation des déblais ainsi que les premières pistes sur les solutions de valorisation. Cette démarche est élargie dans le schéma de gestion et de valorisation des déblais avec la mise en place de partenariats spécifiques notamment au niveau des exutoires et avec l'appel à projets innovants. La Société du Grand Paris poursuit aujourd'hui sa recherche d'exutoires, de solutions de transport par mode alternatif et de valorisation. Les engagements de la Société du Grand Paris en termes de gestion et de valorisation des déblais se traduiront sur la Ligne 15 Est de manière opérationnelle dans les contrats de marché de génie civil à travers des clauses contractuelles incitatives ou prescriptives. Sont visés :

- l'obligation de caractérisation et de pesée systématiques, et de l'utilisation de l'outil de traçabilité ;
- les objectifs de valorisation ;
- les objectifs de transport modal alternatif à la route.

Par ailleurs le chapitre 4 de la pièce B2 (p147 à 153) présente la gestion des déblais de la ligne :

4.1. Déblais générés par les travaux de la Ligne 15 Est

Les travaux de terrassement des gares, ouvrages spéciaux, ouvrages annexes et d'excavation des tunnels vont générer un volume conséquent de déblais, de l'ordre de :

- 1,792 million de m³ (3,942 millions de tonnes) de déblais pour les sections de tunnel ;
- 1,242 million de m³ (2,484 millions de tonnes) de déblais pour les gares ;
- 0,845 million de m³ (1,690 million de tonnes) de déblais pour les ouvrages annexes et ouvrages spéciaux ;
- et environ 150 000 de m³ (300 000 tonnes) de terrassement préalables à l'implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois.

Soit **plus de 4 millions de m³ de terre excavées** pour l'ensemble du projet. Ce qui représente environ 8,5 millions de tonnes de matériaux, sur la base d'une densité de 2 t/m³ pour les déblais de gares, OA et terrassement et 2,2 t/m³ pour les déblais de tunneliers.

4.2. Modes d'évacuation des déblais de la Ligne 15 Est

Les différents modes de transport envisageables pour les déblais issus des gares, des ouvrages annexes et des tunneliers de la Ligne 15 Est sont les suivants :

- le transport par poids lourds qui emprunte les grands axes de la voirie urbaine ;
- le transport par voie fluviale à partir de ports de chargement ;
- le transport par voie ferrée qui est réservé aux sites embranchés fer ;
- le transport par convoyeur à bande, des puits de sorties vers les plates-formes de chargement ; à noter que le transport des matériaux par câble peut également être envisagé dans certaines configurations.

Le schéma de gestion et de valorisation des déblais de juillet 2017 est rappelé en annexe E10 du volet E – Annexes. Il rappelle en partie III le SDED, le schéma directeur d'évacuation des déblais.

En le parcourant on a accès p770 à un lien vers le site de la SGP à la pièce G 4.2 des dispositifs opérationnels pour la ligne 15 Est.

S'agissant des ouvrages dont les impacts chantiers sont les plus contestés:

La pièce B2 du dossier présente tous les ouvrages du projet et notamment certaines phases des installations de chantier nécessaires et leurs impacts, en l'état des études et avant-projet des maîtrise d'œuvres responsables.

OA Rue de la Maladrerie / puits 6502

L'ouvrage annexe 6502P – Rue de la Maladrerie Aubervilliers est situé au sein de l'espace vert de l'ensemble d'habitat de la Maladrerie à Aubervilliers.

Les ouvrages à proximité de l'ouvrage sont essentiellement des pavillons (rue de l'Abeille) et des immeubles de la Maladrerie.

Aucune démolition de bâti n'est nécessaire. Les arbres existants dans l'emprise seront abattus. Un terrain de jeux pour enfants et un city stade seront déplacés pour permettre l'installation de travaux.



L'emprise travaux de l'OA 6502P comporte une emprise déportée au sud-est permettant de mettre la base vie, le stockage des déblais et les silos de bentonite. Ce site n'est pas occupé actuellement.

Extrait du plan de phasage travaux – Terrassement et structures internes de l'OA 6502P - Rue de la Maladrerie Aubervilliers

3.3.5.3 Processus de construction

Les travaux de réalisation du puits 6502P s'organisent selon le phasage présenté ci-après :

- dégagement des emprises ;
- installations de chantier ;
- réalisation des parois moulées ;
- terrassement à ciel ouvert ;
- réalisation du radier ;
- réalisation des structures internes ;
- réalisation du rameau ;
- réalisation des finitions, équipements et second œuvre ;
- réalisation des aménagements en surface.

3.3.13.3 Processus de construction

Les travaux de réalisation du puits 7103P s’organisent selon le phasage présenté ci-après :
(Identique à exemple précédent)

Gare de Mairie d’Aubervilliers

La boîte semi-profonde, permettant l’interconnexion avec la Ligne 12 du métro, s’inscrit sous le square du Docteur Pesqué, la rue Ferragus et les bâtiments au sud de cette dernière – dit îlot Ferragus.

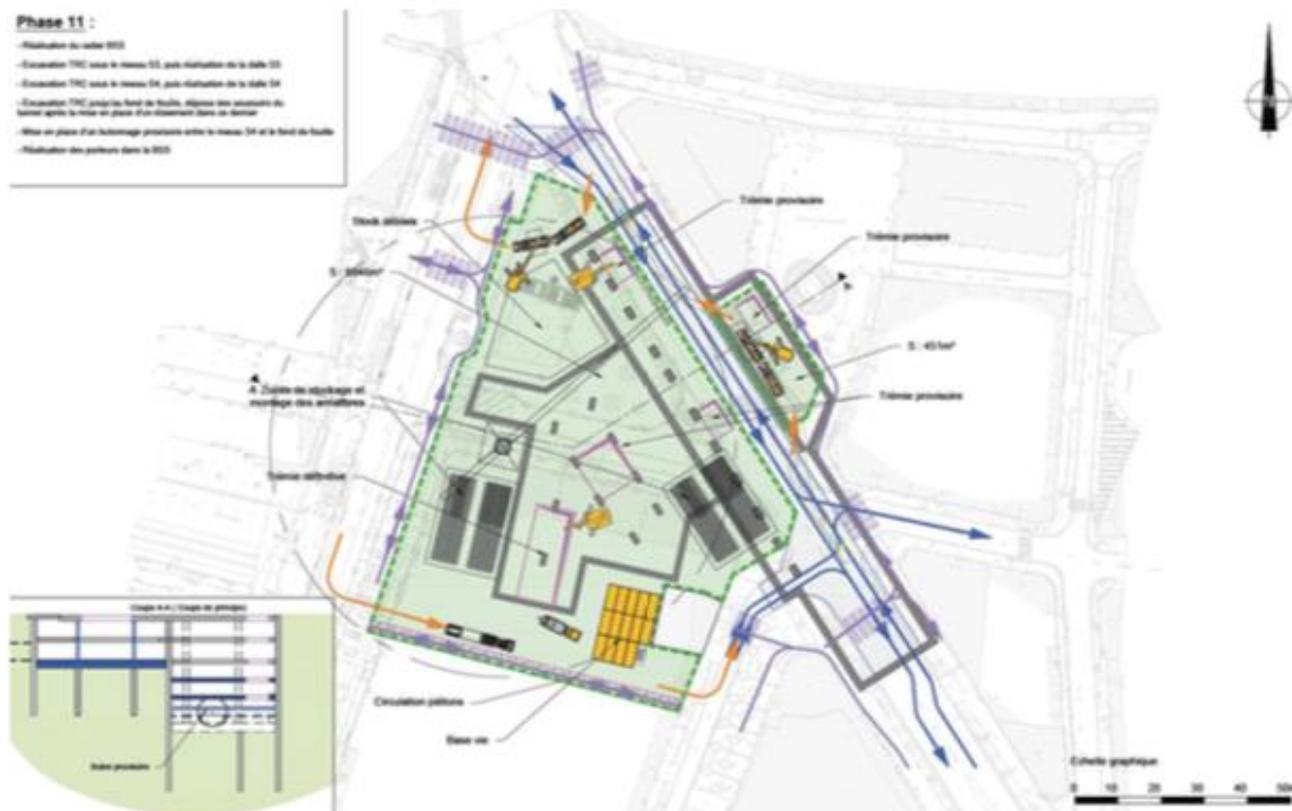
Pour les besoins d’emprise chantier, les immeubles de l’îlot Ferragus devront être acquis et démolis par la Société du Grand Paris. Le projet de gare est conçu en continuité du tissu urbain existant, avec un objectif de reconstitution de l’îlot Ferragus, par l’insertion d’un projet connexe bureau- logement associé à l’émergence de la gare. Le projet retenu a fait l’objet d’un travail de concertation avec les différents acteurs des collectivités locales et l’étude de pole, et prend en compte :

...

a) Travaux préalables

Les travaux préparatoires concernent l’ensemble des tâches réalisées avant le début des travaux par l’entreprise de génie civil :

- démolitions des bâtiments de l’îlot Ferragus (R+1 au R+5 ; structures béton armé, mixtes pierre de taille / briques, pierre de taille) ;
- réalisation d’un diagnostic archéologique ;
- déviation des réseaux ;
- modification de l’aménagement de l’avenue Victor Hugo.



Extrait du plan de phasage travaux – Excavation et réalisation des dalles S2, S3 et S4 alternées entre boîtes profonde et semi-profonde de la gare Mairie d’Aubervilliers

b) Travaux de la gare

Le phasage de réalisation de la gare Mairie d’Aubervilliers a été construit autour de la nécessité de maintenir l’avenue de la République circulée pendant l’intégralité des travaux. Ainsi, le phasage retenu est un phasage de type « top-down » : les différentes dalles sont réalisées à l’avancement de l’excavation des boîtes formant l’infrastructure de la gare, soutenues par des préfondés métalliques fondés sur des barrettes de paroi moulée. Les travaux de réalisation de la gare Mairie d’Aubervilliers s’organisent selon le phasage présenté

Gare de Nogent – Le Perreux (NLP)

Le site borde donc la limite communale qui sépare la ville du Perreux-sur-Marne de celle de Nogent-sur-Marne et qui suit la ligne de chemin de fer du RER E jusqu’à la Marne en contre-bas au sud. Coté Nogent, l’autoroute

A86, ici souterraine, qui longe également l'infrastructure ferroviaire permet de relier les deux villes au grand territoire. On accède aussi plus directement à Paris par la D120 via le bois et la porte de Vincennes. A l'échelle communale, le site de la gare est caractérisé par un environnement résidentiel principalement pavillonnaire et très homogène. Le terrain se trouve en centre-ville et s'inscrit dans un environnement urbain relativement dense, en mutation douce, fortement caractérisé par la présence d'espaces verts privés.



Extrait du plan de phasage travaux de la gare Nogent - Le Perreux – Terrassement en taupe

Compte-tenu du caractère très contraint en termes de surface disponible du site de la gare Nogent – Le Perreux localisée en zone urbaine dense, une emprise déportée d'environ 1 300 m² sera utilisée pour une base vie pendant les travaux de la gare. Elle sera située à environ 300 m au sud de la gare, au pied du viaduc SNCF, au niveau du carrefour avenue de Bry / boulevard Albert 1er.

b) Travaux de la gare

Il s'agit d'un phasage de type « Bottom-up » : les structures porteuses sont réalisées depuis le fond de fouille, « en remontant » :

- installation du chantier (abattage d'arbre, mise en place des circulations de chantier, installation base vie) ;
- réalisation des parois moulées (injection préalable par jet grouting) ;
- réalisation de la dalle supérieure ;
- terrassements en taupe (réalisation du radier) ;
- passage du TBM4bis ;
- réalisation des structures internes de l'ensemble des niveaux (poteaux et voiles porteurs) ;
- réalisation du second œuvre et des locaux techniques de la gare ;
- réalisation de l'émergence (+édicule technique au nord) ;
- aménagement extérieurs, travaux systèmes, mise en service (essais, mise en service, repli du chantier, restitution des voiries et des cheminements piétons)

S'agissant des abattages d'arbres :

Voir le thème 8 Cadre de vie – impacts environnementaux pour les abattages d'arbres nécessaires aux chantiers. Cette conséquence environnementale est un dégât collatéral largement relevé par le public, qui développe des arguments importants pour les préserver et ne croit pas à l'efficacité des nouvelles plantations prévues en réaménagement après travaux des sites utilisés (voir aussi le thème 3).

3.2.7.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Beaucoup d'observations notamment celles des riverains concernés par les différents chantiers font état de calculs opérés sur les rotations de camions en fonction des volumes et des tonnages des déblais. Pouvez-vous confirmer ou infirmer ces données, communiquer vos estimations relatives aux poids et les volumes transportés par camions et préciser le nombre prévisible de rotations journalières de camions par chantier ?

Q2 : Pouvez-vous rappeler les dispositifs prévus pour minimiser les impacts de ces chantiers sur le cadre de vie des quartiers et équipements sensibles concernés (concertation avec les usagers, les services communaux et les chambres des métiers et du commerce, diffusion des informations, des interventions les plus bruyantes telles que celle des hydrofraises et autres engins, agent de proximité, etc...) ?

Q3 : S'agissant plus précisément de l'OA 6502P (La Maladrerie), pouvez-vous apporter des précisions sur le déplacement du terrain de jeux pour enfants et du city stade pour permettre l'installation des travaux ? N'est-il pas possible de rationaliser tout cette zone de chantier afin d'en rendre plus acceptables les impacts, largement décriés par le public ?

3.2.7.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Observation N°2 du registre de Fontenay-sous-Bois ANONYME : « 3) Comment reconstituer une biodiversité détruite ? flore, moineaux friquets, etc... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La question relative à la biodiversité est traitée à travers le thème 2. Les sujets liés aux nuisances sonores et au cadre de vie sont abordés dans les thèmes 7 et 8.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette observation anonyme est assez critique sur la nature même du projet du Grand Paris (voir thème 10) et évoque une destruction inéluctable de la biodiversité, points abordés effectivement en thème 2, mais aussi pour tous ses impacts en thèmes 6, 7 et 8.

- *Sur les impacts sonores des travaux, elle conteste plus spécifiquement l'impact jugé faible par le dossier alors que le niveau existant est déjà fort. La loi retient bien cet aspect d'émergence par rapport à l'état initial, ce qui est cohérent et logique avec les lois physiques acoustiques et la perception réelle des bruits. Cependant elle protège également les riverains des niveaux trop élevés de bruit, néfastes pour la santé.*
- *Sur la prise en compte de "la qualité de vie et du critère esthétique", la commission estime que ce sont bien des éléments importants retenus en conception de tous les bâtiments émergents comme évoqués dans le dossier et en tout cas qu'elle retient pour juger de ces différents projets.*

Observation N°10 du registre de Le Perreux sur Marne de Mme BRUCHET : Concernés par les travaux qui vont être entrepris pour la ligne 15 dans la ZAC longeant la rue Pierre GRANGE au Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois, il serait intéressant de tenir compte des nuisances déjà présentes dans cette zone :

- *La ligne RER E (bruits) et surtout l'autoroute A86 très utilisée par de nombreux camions (bruits et pollution de l'air) cela amène donc pollution auditive et atmosphérique ;*

- En plus la petite ZAC est située au pied de la colline de Fontenay-sous-Bois et ces pollutions sont refoulées au creux et à l'est (donc côté Le Perreux)

Il serait alors logique d'envisager des dispositifs écologiques, ceux-ci peuvent être mécaniques et naturels comme des végétations arbustives.

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La Ligne 15 Est étant enterrée, elle ne générera pas de nuisances sonores supplémentaires.

Appréciations de la commission d'enquête :

La remarque de la SGP est globalement appropriée pour le tunnel, au vu de la situation de la rue Pierre Grange qui subira toutefois, mais à distance, les nuisances du chantier OA 7301P.

Observation N°1 du registre d'Aubervilliers de Mmes COLLON, MESSANT, LAVAL :

« Un certain nombre de plans et de descriptions ne correspondent pas aux dernières informations reçues de la part de la SGP par l'association Metro 'Auber. Ouvrage annexe de la Maladrerie, quel impact réel durant les travaux (espaces jeux, arbres abattus

Limites de la zone de travaux sur la gare Fort d'Aubervilliers, déplacement du chantier par rapport au projet de la future piscine. Impacts sur les jardins familiaux, destruction. »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le présent dossier soumis à l'enquête publique a été réalisé sur la base des études d'avant-projet (AVP) de la Ligne 15 Est, finalisées fin 2017. Depuis cette date, dans le cadre de la concertation avec les territoires (élus mais également riverains), la Société du Grand Paris a été amenée à rencontrer l'association Métr'Auber afin d'échanger sur les pistes d'amélioration relatives à l'insertion de la gare Fort d'Aubervilliers dans le contexte urbain. Les éléments présentés lors de ces réunions de travail n'ont pas fait l'objet d'études approfondies et ne remettent pas en cause les éléments fondamentaux présentés dans le présent dossier soumis à enquête publique.

Concernant les impacts des travaux de l'ouvrage annexe 6502P, il convient de se reporter à la réponse de la question n°3 du présent thème et à la réponse au mail N°57 du thème 2.

Concernant la future gare Fort d'Aubervilliers et ses impacts chantiers, le présent dossier soumis à enquête publique a été réalisé avant que le projet du centre aquatique d'entraînement olympique, porté par la ville d'Aubervilliers, soit situé au sud de la gare du GPE.

Depuis la décision de créer ce centre aquatique, la Société du Grand Paris a travaillé avec la Ville d'Aubervilliers et Grand Paris Aménagement (aménageur de la ZAC) pour que l'emprise chantier de la gare soit compatible avec l'équipement aquatique, en phases chantier et exploitation des deux équipements.

Après les travaux de la gare, l'emprise chantier sera réaménagée, en concertation avec Grand Paris Aménagement et la ville d'Aubervilliers pour retrouver dans la mesure du possible sa vocation initiale, à savoir les jardins familiaux.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend note des réponses apportées à l'association Métr'Auber (ayant participé à la concertation) sur les impacts travaux de plusieurs sites, notamment ceux du centre aquatique et de l'OA 6502 de la Maladrerie.

Observation N°2 du registre d'Aubervilliers de MM. OVANTIN.P BOIS, Mme CANNOD :

« Rien n'oblige la SGP à démolir l'immeuble inscrit au patrimoine de la Seine St Denis ; l'accès à la ligne 15 peut se faire à partir du RDC de cet immeuble ou d'un accès (type métro parisien) à partir du square.

Le square Pesqué, seul du quartier, serait condamné pendant 10 ans

Page 56, le chantier nécessite l'abattage d'arbres.

Déroulement des travaux, importante circulation de camions de chantier = pollution accrue moins d'arbres et plus de camions. »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La gare Mairie d'Aubervilliers s'intègre dans un milieu urbain dense, qui connaît depuis de nombreuses années les travaux liés au prolongement de la ligne 12 du métro parisien principalement sur le domaine public.

Le positionnement et l'insertion de la gare de la Ligne 15 Est ont fait l'objet de nombreux échanges avec les collectivités territoriales, en particulier avec la commune d'Aubervilliers. Il a été acté entre la Société du Grand Paris et la commune d'Aubervilliers de libérer au maximum l'espace public, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation. Ainsi, la gare Mairie d'Aubervilliers telle qu'elle sera livrée à la fin des travaux ne présente pas d'émergence au sein du square Pesqué afin de répondre à la demande des territoires, à savoir disposer d'un espace public lisible entre les trois places du centre-ville (place de l'Hôtel de ville – square Pesqué – place du Marché). Par ailleurs, un recul de 7 mètres de la façade du futur bâtiment voyageurs de la gare par rapport aux façades existantes de la rue Ferragus, a été acté. Enfin, l'ensemble des locaux nécessaires à l'exploitation de la gare doivent se trouver en RDC du bâtiment voyageurs, ce qui implique la démolition de bâtiments de l'îlot au sud de la rue Ferragus.

Ces acquisitions et démolitions rendues nécessaires pour l'aménagement du bâtiment voyageurs permettent également d'isoler au maximum le chantier de la gare de l'espace public afin que ce dernier demeure le plus praticable pour les riverains.

Dans le cadre des travaux préparatoires, des arbres devront être abattus. Ces opérations auront lieu en dehors de la période de nidification des oiseaux. Une fois les travaux de réalisation de la gare achevés, la SGP revégétalisera les emprises libérées qui ne feront pas l'objet d'aménagements urbains spécifiques.

Concernant l'évacuation des déblais lors de l'excavation de la boîte gare, au vu de la distance importante entre la future gare et le canal Saint-Denis et de la cinématique des tunneliers, aucune alternative au transport routier n'est envisageable. Il a été convenu avec les collectivités territoriales que les camions rejoindraient l'A86 en passant par l'avenue Roosevelt.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission a bien conscience des nuisances subies par les riverains notamment du fait des divers chantiers en cours ou prévus dans cette zone : prolongement de la ligne 12 du métro (notamment suite à l'incident du puits Pesqué ayant bloqué le chantier) et son raccordement avec la ligne 15 Est (gare de Mairie d'Aubervilliers).

Au vu de l'espace contraint de la place centrale d'Aubervilliers, les explications techniques fournies par la SGP montrent que le sous-sol présente un réseau complexe dont l'étanchéité doit être renforcée et garantie suite à l'incident évoqué ci-dessus.

La commission estime que les données du dossier sont convaincantes et montrent que le nécessaire a été fait pour conserver un espace public urbain suffisant tout en mettant en valeur l'accès à cette gare d'interconnexion importante.

Observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois de M. LACOUR : « *En résumé, je pense que l'IMPACT du chantier de l'ouvrage OA 7103P sera TRES IMPORTANT sur la qualité de vie (déjà très dégradée) des habitants proches du chantier. Et sauf erreur de ma part, je n'ai*

pas vu d'actions correctives pour en limiter l'impact.

Dans ce sens je me permets de vous transmettre trois suggestions :

- *Ne pas décaler les voies de l'Avenue Jean Jaurès et ne neutraliser que le trottoir coté chantier.*
- *S'assurer de la mise en place des moyens nécessaires à la limitation du bruit et des pollutions (poussières, pollution visuelle ...) et interdire à la grue des rotations au-dessus des habitations.*
- *Garantir la limitation de vitesse par une signalisation largement dimensionnée (autre que les petits panneaux actuels ridicules plantés sur un piquet) et éventuellement par la mise en place de radars. »*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Concernant l'impact du chantier au niveau de l'avenue Jean Jaurès, les mesures nécessaires seront prises en phase chantier pour garantir une circulation en toute sécurité et avec un niveau de fluidité acceptable aussi bien pour les piétons que pour les automobilistes.

La Société du Grand Paris mettra également en œuvre lors des travaux toutes les mesures nécessaires pour limiter les émissions de poussières, ainsi que les nuisances visuelles et sonores pour les riverains. Les entreprises de travaux mandatées par la SGP devront se conformer à la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier). A titre d'exemple, sont citées ci-dessous quelques mesures qui seront systématiquement déployées sur les chantiers du Grand Paris Express :

- les engins de chantier sont conformes à la législation s'y rapportant en termes d'émissions sonores ;
- les études d'exécution intègrent une réflexion sur la limitation des activités bruyantes ;
- les horaires de travaux réalisés en surface sont déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux ;
- le transport des matériaux pulvérulents est réalisé par des camions bâchés ;
- les stockages de matériaux fins et pulvérulents ont lieu à l'abri du vent ;
- le chantier est maintenu dans un état propre et ordonné ;
- les palissades entourant le chantier sont homogènes, conformes aux chartes graphiques définies et d'une hauteur suffisante pour limiter les nuisances visuelles ;
- etc.

De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Concernant les grues, dans le respect de la réglementation sur les moyens de levage, aucune charge ne survolera les habitations ou les voies circulées pendant le déroulement du chantier des ouvrages annexes 7101P et 7103P.

Quant à la mise en place de limitations de vitesse pour les véhicules et de radar, la SGP n'est pas compétente.

Appréciations de la commission d'enquête :

Résidant dans une maison face au futur chantier du puits OA 7103P, situé au nord de la ZAC de la Mare Huguet, M. Lacour expose en détail ses inquiétudes relatives aux nuisances futures, compte tenu des nuisances actuelles dues aux nombreux chantiers de la ZAC le long de l'avenue Jean Jaurès. Le plan de phasage des travaux du dossier lui fait notamment craindre de disposer d'un espace trop restreint pour une sortie sécurisée de sa voiture car il n'a pas vu dans le dossier de mesures correctives pour atténuer les impacts du chantier.

La commission d'enquête estime que la SGP répond de manière suffisante sur ce chantier, sur celui évoqué de l'OA 7101P ainsi que sur le rappel de ses engagements généraux pour

l'ensemble des chantiers.

Elle considère qu'elle répond également précisément à la question posée sur le fonctionnement de la grue de chantier et les précautions d'usage prises.

Observation N°11 du registre de Le Perreux-sur-Marne de Mme SAUNIER LAPORTE (Association Agir pour Le Perreux-sur-Marne) : « NOS DEMANDES

- *Tout d'abord, une information/concertation rapide avec les propriétaires et résidents dont les logements devraient faire l'objet d'une démolition.*
- *Pendant le chantier, mettre en place des mesures de protections renforcées contre les nuisances visuelles et sonores.*
- *Le projet de la nouvelle Gare Ligne 15 Est devrait intégrer également un renforcement de la protection des riverains contre les nuisances acoustiques de la ligne RER E.*
- *Étudier des solutions d'enlèvement des déblais réduisant au maximum l'utilisation du "préacheminement routier", dont l'impact est sous-estimé.*
- *Notre Association demande que soit utilisée l'évacuation par bande transporteuse vers la ligne SNCF toute proche, le Port de Bonneuil étant relié au rail.*
- *Prévoir un plan de circulation incluant le renforcement des espaces de circulation piétonne place Belvaux, avenue Ledru-Rollin et rues avoisinantes. »*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Information et concertation :

Dans le cadre des acquisitions nécessaires à la réalisation des travaux à Le Perreux-sur-Marne, l'opérateur foncier de la SGP prendra contact avec les propriétaires concernés.

Nuisances visuelles et sonores :

Afin de limiter les nuisances générées par les travaux, la SGP a défini un ensemble de mesures génériques au travers de la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier) qui seront systématiquement mises en place sur chaque chantier. Cette charte précise les exigences de la SGP envers les prestataires notamment en termes de réduction des nuisances visuelles et sonores. De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Evacuation des déblais :

Concernant les déblais de la gare Nogent-Le-Perreux, les études technico-économiques ont conduit à retenir l'évacuation routière. En effet, une évacuation par bande transporteuse jusqu'à la voie ferrée la plus proche, puis une évacuation ferroviaire jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne pour enfin utiliser la voie fluviale, engendre des ruptures de charge et un coût prohibitif.

Par ailleurs, l'évacuation ferroviaire nécessite en plus de la présence d'une voie ferrée à proximité du site, la mise en œuvre d'une ITE (Installation Terminale Embranchée). Cette dernière requiert un foncier important, notamment pour le stockage des déblais, qui n'est pas disponible dans le secteur.

Circulation :

Comme indiqué page 727 de la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8), l'approvisionnement des chantiers ainsi que les évacuations se feront selon un plan de circulation limitant les nuisances tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes aux chantiers. Ce plan de circulation sera établi en concertation avec les collectivités locales. De plus, dans les contrats des entreprises de travaux, des mesures supplémentaires seront imposées afin de garantir l'accessibilité et le maintien ou le rétablissement des axes de circulation aux abords des chantiers.

Appréciations de la commission d'enquête :

La SGP répond de façon suffisamment explicite à toutes les demandes de cette association du Perreux-sur-Marne, car beaucoup de riverains ont interpellé la commission pour savoir s'ils étaient concernés par une possible expropriation, qu'elle soit partielle, en tréfonds ou totale.

Observation N°9 du registre de Le Perreux-sur-Marne de M. PERNIER : « Le renvoi mentionné au § 5511 du B3 ne justifie rien, à notre avis, au niveau Val de Fontenay, en tout cas. On peut lire dans le dossier qu'à ce niveau seront évacués les déblais des tunneliers TBM 4 et TBM 4bis ainsi que ceux produits par le creusement de la gare elle-même. Voir pièce B2 page 16 et suivantes et page 149, soit un volume 198000 + 427000 + 175000 = 800000 m³ + foisonnement de terres. Cela représente de 60 à 100 camions de 40 tonnes par jour. C'est pourquoi il faudrait ne pas prévoir un préacheminement routier, mais une évacuation par bande transporteuse vers la ligne SNCF toute proche. Donc une négociation SGP/SNCF préalable au chantier pour rendre possible cette évacuation rail (de nuit) au lieu de la route. »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Concernant le secteur de Val de Fontenay, les études technico-économiques ont conduit à retenir l'évacuation routière. En effet, une évacuation par bande transporteuse jusqu'à la voie ferrée la plus proche, puis une évacuation ferroviaire jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne pour enfin utiliser la voie fluviale, engendrent des ruptures de charge et un coût prohibitif. Par ailleurs, l'évacuation ferroviaire nécessite en plus de la présence d'une voie ferrée à proximité du site, la mise en œuvre d'une ITE (Installation Terminale Embranchée). Cette dernière requiert un foncier important, notamment pour le stockage des déblais, qui n'est pas disponible dans le secteur.

Appréciations de la commission d'enquête :

La SGP explique pourquoi la solution routière pour éviter les rotations de camions pour l'évacuation des importants déblais générés par le projet sur le secteur de Val de Fontenay a été choisie et non la solution ferroviaire ou ensuite fluviale : trop de ruptures de charges, nécessité de fonciers suffisants disponibles pour installer une ITE et coût prohibitif de tous ces dispositifs nécessaires.

La commission estime que les nuisances du trafic routier induit par cette évacuation des déblais mais aussi l'apport des matériaux de chantier et la mise en place du tunnelier (voussoirs pour le tunnel, béton et granulats, équipements divers, etc...) sont effectivement un point environnemental essentiel compte tenu des contextes urbains des chantiers.

Le dossier lui semble toutefois avoir bien pris en compte cet enjeu important de la réalisation de la ligne ainsi que la collaboration nécessaire avec toutes les collectivités, notamment pour respecter la qualité de vie des nombreux riverains concernés et la qualité de l'air de la région.

Sur le mail N° 2 : « Quelle future qualité de vie pour les riverains de ce site ? Enfin, où trouver la durée des travaux par secteur ? Avant le report des travaux le calendrier faisait mention d'un début de travaux en 2018 pour une livraison en 2025 ! 7 ans de perturbations pour les riverains, je n'ose l'imaginer... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Les travaux se décomposent en plusieurs phases (travaux préparatoires, génie civil, tous corps d'état, systèmes) avec des nuisances et des durées variables.

Le calendrier de mise en service du Grand Paris Express est disponible en permanence sur

le site web de la Société du Grand Paris (www.societedugrandparis.fr). La carte interactive du réseau affichée en page d'accueil permet de bien comprendre l'enchaînement des livraisons successives des différents tronçons du réseau. Il est bien précisé que la Ligne 15 Est sera mise en service à l'horizon 2030.

Une page spécifique pour la Ligne 15 Est est également consultable :

<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/ligne/ligne-15-est>.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le dossier offre un planning prévisionnel de l'enchaînement des travaux pour la livraison pour essai de la ligne en 2029 et ouverture à l'exploitation un an après. Il ne cache pas les nuisances inhérentes aux différentes mises en chantier nécessaires qui, rappelons-le, peuvent se faire dès que la SGP aura la maîtrise foncière des lieux et obtenu toutes les autorisations nécessaires : il s'agit notamment des permis de construire et de la présente autorisation environnementale soumise à la décision du Préfet à l'issue de l'enquête.

Les informations fournies par la SGP montrent bien les différentes phases de conception et d'études de plus en plus détaillées nécessaires à la mise au point de chaque chantier et communique les liens vers son site internet de façon utile pour les riverains souhaitant s'informer sur l'actualité de la ligne et du réseau.

Sur le mail N° 44 : « L'étude fait complètement abstraction : ...

- des énormes surfaces définitivement détruites en périphérie de banlieue (en Seine et Marne et Est de L'IDF particulièrement) pour fournir matériaux, pour stocker les déblais générés par ces chantiers de métro (même si l'étude reprend ce thème de manière théorique qui s'apparente plus à un vœu pieux), pour stocker les gravats générés par les démolitions, conséquences de cette densification, stocker les engins et véhicules du BTP, ainsi que pour stocker les déchets ultimes générés par cette concentration humaine. De même, zones industrielles et logistiques sont repoussées par la densification et la sur-urbanisation de la proche banlieue vers des zones agricoles en périphérie, de préférence dans des lieux dépourvus de transports en commun.

Allez voir en Seine et Marne l'état du paysage : l'étalement urbain s'il ne se fait pas par l'habitat, il se fait par ces activités induites (stockages, exploitation de matériaux, zones d'activités). »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La gestion des déchets en Ile-de-France est encadrée par le Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantier (PREDEC). Un nouveau plan est en cours de finalisation : le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD). La Société du Grand Paris respecte les exigences définies dans ces documents.

Appréciations de la commission d'enquête :

L'étalement urbain n'est pas le sujet de l'enquête en cours, le métro automatique du Grand Paris ayant plutôt vocation à mieux relier des zones urbaines défavorisées de la petite couronne parisienne.

Concernant la question de la gestion des déblais, la commission estime cohérent d'anticiper et de prendre en compte ce nouveau plan dont l'enquête publique devrait bientôt avoir lieu.

Sur le mail N°54 : « ...C'est aussi l'aménagement des gares qui doit être réactualisé pour éviter les emprises rejetées par les habitants, comme en particulier sur l'îlot Ferragus à la mairie d'Aubervilliers.

Aucune solution alternative ne peut être éludée, telle la station Mairie d'Aubervilliers, située

plus au Nord sous l'avenue Franklin Roosevelt, écartée sans étude approfondie alors que la SGP doit la retravailler pour limiter ses emprises dans l'espace et dans le temps. »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le projet de la gare Mairie d'Aubervilliers a fait l'objet d'une large concertation entre la SGP, la ville d'Aubervilliers et l'EPT Plaine Commune. Cette concertation a permis de définir le projet figurant dans le présent dossier d'enquête publique. Ainsi le bâtiment voyageur porte l'identité du réseau du Grand Paris Express, est accessible à tous les usagers et permet de libérer davantage d'espace public.

Appréciations de la commission d'enquête :

L'auteur de ce mail expose ici les effets cumulatifs sur Aubervilliers des nuisances des chantiers lignes 12 et 15 Est, qui expliquent en partie les réactions de la population riveraine, notamment sur l'îlot Ferragus.

Sans éluder les difficultés de ces chantiers, la SGP exprime bien les choix actuels retenus en collaboration avec les collectivités locales concernées, choix auxquels la commission d'enquête souscrit.

Sur la question N°1 : « *Beaucoup d'observations notamment celles des riverains concernés par les différents chantiers font état de calculs opérés sur les rotations de camions en fonction des volumes et des tonnages des déblais. Pouvez-vous confirmer ou infirmer ces données, communiquer vos estimations relatives aux poids et les volumes transportés par camions et préciser le nombre prévisible de rotations journalières de camions par chantier ?*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Au niveau de Val de Fontenay, le volume de déblais à évacuer sera de l'ordre de 800 000 m³ (page 149 du volet B2) :

- 198 000 m³ issus du creusement du tunnelier TBM4 ;
- 427 000 m³ issus du creusement du tunnelier TBM4bis ;
- 175 000 m³ issus de l'excavation de la gare.

Au niveau de Le Perreux-sur-Marne, le volume de déblais à évacuer sera de l'ordre de 133 000 m³ :

- 111 000 m³ pour la réalisation de la gare Nogent - Le Perreux (page 149 du volet B2) ;
- 9 000 m³ liés à l'excavation de l'ouvrage annexe 7302P (page 150 du volet B2) ;
- 13 000 m³ liés à l'excavation de l'ouvrage annexe 7401P (page 150 du volet B2).

Dès le lancement du programme du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche de planification de la gestion des déblais issus des travaux, à l'échelle du GPE, qui prend en compte l'ensemble du processus de gestion, de la production à la destination finale de ces terres, en passant par la logistique de transport (Annexe E.10 : Schéma de gestion et de valorisation des déblais).

Cette stratégie s'articule autour des trois axes suivant :

- privilégier les modes de transports alternatifs (fluvial et ferré) et établir une logistique durable de l'évacuation des déblais (massification des flux, recherche de solutions innovantes, mise en place d'outils logistiques spécifiques) ;
- promouvoir l'économie circulaire et la valorisation des terres excavées à hauteur de 70% du volume global des déblais du GPE en application de la directive cadre européenne et de la loi de transition énergétique ;
- assurer la traçabilité de la totalité des déblais.

Comme précisé dans les réponses précédentes, sur les secteurs de Nogent-Le-Perreux et Val de Fontenay, les études technico-économiques ont conduit à retenir l'évacuation routière. L'étude fiabilisée des flux d'entrée/sortie de poids lourds de chacune des emprises de

chantier dépend du planning de réalisation des ouvrages et de l'organisation de chaque chantier. Or, la définition détaillée du planning de réalisation des ouvrages ainsi que de l'organisation de chacun des chantiers ne saurait être actée avant la notification du marché de travaux et les études d'exécution des entreprises titulaires des travaux. Ces dernières restent à l'initiative sur ces dimensions du projet.

Des échanges seront engagés avec les communes concernées afin de déterminer les itinéraires les plus adaptés pour limiter au maximum les nuisances pour les riverains et les établissements sensibles. Le cas échéant, le passage des camions dans certaines rues pourra être interdit dans les dossiers de consultations des entreprises.

La présence sur les sites d'agents de proximité auprès des riverains permettra de renforcer l'information au plus près du terrain mais également de relayer auprès de la Société du Grand Paris les situations pour lesquelles les nuisances s'avèreraient problématiques.

Appréciations de la commission d'enquête :

Concernant l'évacuation des déblais et en complément de la réponse précédente, la SGP redonne ici les principaux éléments du dossier, problématique bien prise en compte dès le lancement du projet du métro automatique du Grand Paris et formalisée dans le schéma évoqué de gestion et de valorisation des déblais (Annexe E10).

Elle explique notamment les raisons pour lesquelles elle ne peut aujourd'hui, en l'état de l'avancement des différentes études, donner un nombre précis de rotations de camions par chantier.

R : *La commission aurait toutefois souhaité en savoir plus sur les types de camions utilisés, leur nombre et tonnage pour pouvoir juger du bien-fondé des affirmations données par beaucoup de contributeurs et souhaite que ces données soient ultérieurement communiquées pour mieux connaître les flux de camions qui seront nécessaires à l'évacuation de ces déblais.*

Sur la question N°2 : « *Pouvez-vous rappeler les dispositifs prévus pour minimiser les impacts de ces chantiers sur le cadre de vie des quartiers et équipements sensibles concernés (concertation avec les usagers, les services communaux et les chambres des métiers et du commerce, diffusion des informations, des interventions les plus bruyantes telles que celle des hydrofraises et autres engins, agent de proximité, etc...) ? »*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Lorsqu'un projet entre en phase travaux (comme c'est le cas pour la Ligne 15 Sud, la Ligne 16 et la Ligne 17 Nord), la SGP poursuit le dialogue avec les acteurs locaux via notamment la mise en place des comités de suivi des travaux, instances de dialogue au plus près du territoire, qui constituent la porte d'entrée des élus et des citoyens pour disposer d'un regard global et transversal de l'ensemble des travaux sur chaque commune. Ces comités, qui se traduisent par la tenue de réunions, permettent :

- d'anticiper les stratégies à mettre en œuvre ;
- d'assurer la cohérence des actions à mener ;
- de fédérer les différents acteurs.

Ce dispositif vise ainsi à expliquer, atténuer les inquiétudes et améliorer l'acceptabilité des chantiers sur les territoires concernés.

Les comités de suivi des travaux sont organisés avec une fréquence adaptée en fonction de la complexité de chaque chantier. Ces réunions constituent des moments d'échange privilégié pour aborder les sujets suivants :

- le calendrier et l'état d'avancement des travaux ;

- les impacts liés aux chantiers ;
- le plan de management de chantier qui anticipe les possibles gênes et identifie les moyens pour les atténuer ;
- l'état des lieux des attentes et avis des riverains et commerçants ;
- le pilotage de la communication chantier, avec une articulation entre le plan de communication de la SGP et ceux des collectivités locales.

La gestion des nuisances passe également par l'information auprès des riverains. Ainsi, sur l'ensemble des chantiers du Grand Paris Express, des réunions publiques et réunions de quartiers sont organisées en lien avec les villes afin d'informer régulièrement les habitants de l'avancement des travaux.

Par ailleurs, afin d'accompagner les riverains pendant toute la phase de chantier, la SGP peut déployer des agents de proximité dès la réalisation des travaux préparatoires. Ces agents, présents sur le terrain et joignables par téléphone et par courriel, ont les missions suivantes :

- assurer la médiation avec les riverains, usagers, commerçants et acteurs des chantiers (entreprises notamment) pour les informer sur l'avancée des travaux ;
- assurer la remontée d'information vers la SGP ;
- apporter des réponses aux questions posées (en face à face, par téléphone, sur rendez-vous ou par mail) et orienter vers le bon interlocuteur selon le type de question posée ;
- assurer des permanences sur site, téléphonique et par mail ;
- veiller au respect des règles de bonne tenue des chantiers (panneautique, propreté, respect des horaires de chantier, etc.) ;
- participer aux réunions publiques de leur secteur ainsi qu'en tant que de besoin aux visites de chantier et aux réunions de chantier.

De même, à chaque phase importante de travaux, des lettres info riverains sont systématiquement diffusées à l'échelle du périmètre impacté pour informer les habitants des perturbations et des nouveaux itinéraires à l'aide de plans. Des panneaux d'information routière seront également mis en place en amont de ces perturbations pour informer les automobilistes des difficultés de circulation.

La SGP met également en ligne un formulaire de contact et s'engage à répondre dans les meilleurs délais à chaque question posée.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit pleinement à la mise en place de comités de suivi des travaux et au dispositif de médiation avec les riverains. Elle partage l'avis de la SGP sur l'utilité d'une information en temps réel des riverains pour une bonne gestion des nuisances de chantier.

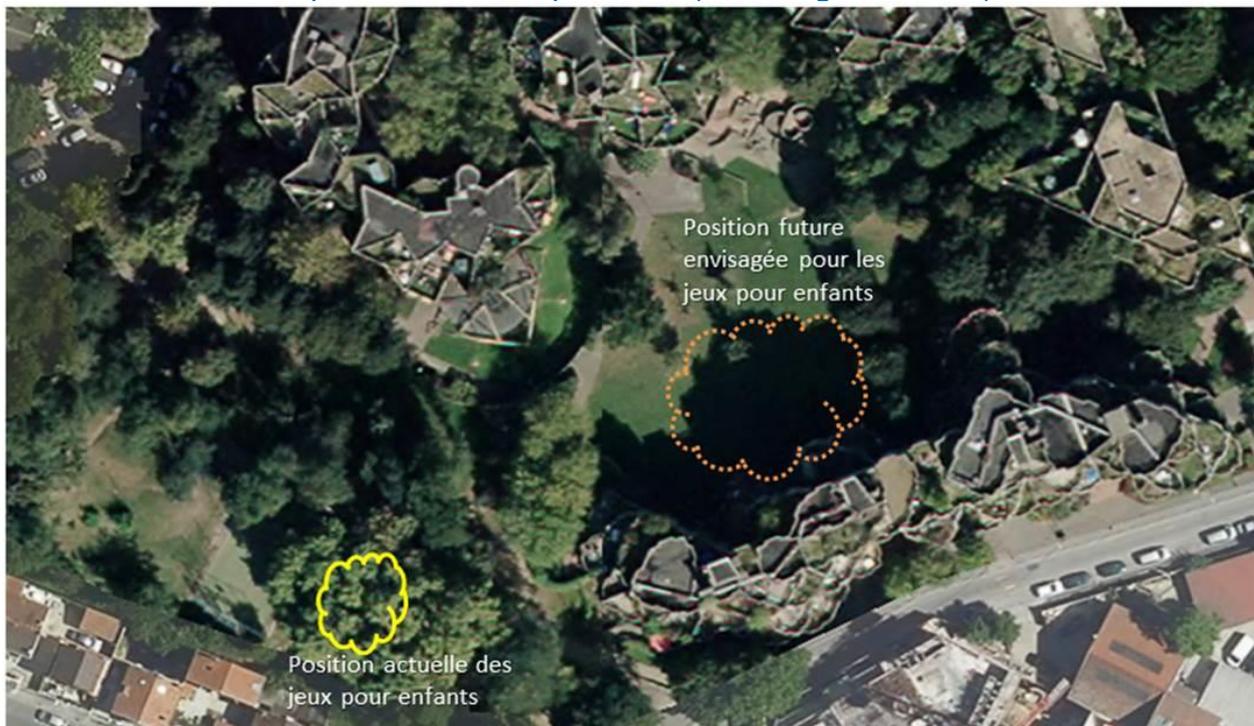
C'est notamment tout l'intérêt des agents de proximité qui permettront de mieux faire accepter par la population cette phase indispensable mais difficile des chantiers nécessaires à la réalisation de la future ligne.

Sur la question N°3 : « S'agissant plus précisément de l'OA 6502P (La Maladrerie), pouvez apporter des précisions sur le déplacement du terrain de jeux pour enfants et du city stade pour permettre l'installation des travaux ? N'est-il pas possible de rationaliser tout cette zone de chantier afin d'en rendre plus acceptables les impacts, largement décriés par le public ?

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La Société du Grand Paris a engagé des échanges avec les acteurs territoriaux, notamment la commune d'Aubervilliers et l'Etablissement public territorial Plaine Commune, afin

d'étudier le déplacement du terrain de jeux et du city stade, pendant le chantier. A ce jour, il a été convenu que l'aire de jeux sera reconstituée dès le début du chantier de l'ouvrage annexe 6502P, sur l'espace en herbe à proximité (voir image ci-contre) :



En phase chantier, le city stade pourra être reconstitué provisoirement. Son emplacement reste à déterminer en concertation avec la ville d'Aubervilliers et l'établissement public territorial Plaine Commune. A l'issue des travaux de l'ouvrage annexe, le city stade sera repositionné à proximité de son emplacement actuel.

Une réflexion est engagée pour optimiser l'emprise chantier. Cependant la configuration du site et l'emplacement de l'ouvrage prévu à l'extrémité du site nécessitent une emprise chantier importante.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris mettra en place lors de la phase chantier toutes les mesures nécessaires pour limiter les nuisances visuelles et sonores pour les riverains. Les entreprises de travaux désignées par la SGP devront se conformer à une « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier). Cette charte précise les exigences de la SGP envers les prestataires notamment en termes de réduction des nuisances visuelles et sonores. A titre d'exemple, sont citées ci-dessous quelques mesures qui seront systématiquement mises en œuvre sur les chantiers du Grand Paris Express :

- les engins de chantier sont conformes à la législation s'y rapportant en termes d'émissions sonores ;
- les études d'exécution intègrent une réflexion sur la limitation des activités bruyantes ;
- les horaires de travaux réalisés en surface sont déterminés de manière fixe et impérative en prenant en compte les contextes locaux ;
- le chantier est maintenu dans un état propre et ordonné ;
- les palissades entourant le chantier sont homogènes, conformes aux chartes graphiques définies et d'une hauteur suffisante pour limiter les nuisances visuelles. ..

De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les réactions ont été très nombreuses sur les impacts du chantier de l'ouvrage annexe de la

Maladrerie OA 6502P, qu'ils portent sur les aspects environnementaux où sur les équipements existants. Le peu de m2 d'espaces verts par habitant sur la commune d'Aubervilliers a notamment été mis en exergue pour exiger la préservation, au minimum, des existants, ou l'utilisation, en compensation des friches.

La SGP détaille ce qui a été envisagé, en concertation avec les acteurs territoriaux, pour permettre aux usagers de continuer à bénéficier d'espaces verts pendant la phase travaux :

- *un emplacement de terrain de jeux pour enfants ;*
- *un emplacement du City stade restant à déterminer, mais prévu à proximité.*

Compte tenu des nombreux avis exprimés sur cet ouvrage annexe, mais également des contraintes techniques mises en avant par la SGP, réaffirmant la nécessité de le réaliser à cet endroit, la commission d'enquête suggère de porter une attention toute particulière au traitement de ce secteur sensible pour les habitants et d'expliquer les contraintes auxquelles elle doit faire face.



3.2.8. Thème 8 relatif au cadre de vie et aux impacts environnementaux

Les observations sur ce thème portent essentiellement sur la crainte d'une altération de la qualité de vie aux alentours de l'OA du square de la Maladrerie. On retrouve en grande partie les mêmes intervenants que pour le thème N°2,

Pour ces personnes, leur cadre de vie est subordonné à « *l'espace respirant* » que leur offrent les grands arbres du square. Les quelques oiseaux qui fréquentent ce square, et le caractère verdoyant du site leur permettent de s'évader du décor urbain bétonné qui les entoure. Ils craignent les nuisances de toutes sortes qui pourraient porter atteinte à leur environnement.

Ils affirment également leur attachement à la conservation des aires de jeux très fréquentées par les nombreux enfants de la cité, et de cet espace vert, lieu de détente et d'échanges pour les habitants du quartier. Beaucoup d'entre eux contestent l'emplacement de l'ouvrage qu'il trouve non approprié.

D'une façon ponctuelle, nuisances sonores générées par le passage du train et l'impact sur le stationnement et la circulation ont été évoqués.

3.2.8.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°1 du registre d'Aubervilliers de Mmes COLLON, MESSANT, LAVAL :
« ...Déplacement du chantier par rapport au projet de la future piscine. Impacts sur les jardins familiaux, destruction de la végétation ».

Observation N°2 du registre d'Aubervilliers de MM. OVANTIN, BOIS, CANNOD :
« ...Le square Pesqué, seul du quartier, serait condamné pendant 10 ans...Page 56, le chantier nécessite l'abattage d'arbres »

Observation N°6 du registre d'Aubervilliers de l'ASSOCIATION JTE, LA REGIE DU QUARTIER ET LES HABITANTS DU QUARTIER DE LA MALADRERIE : « ... La Ville et les habitants de la Maladrerie se sont toujours mobilisés pour préserver leurs espaces verts et leurs terrasses jardins qui constituent le patrimoine végétal de la Maladrerie lui conférant le statut de poumon de la Ville. Ce square par sa taille représente à lui seul le programme de plantation d'arbres de la ville d'Aubervilliers pendant un an...Liée à une population infantine importante sur le quartier, la Maladrerie est aussi appelée la Cité des enfants, ce square boisé et calme est très utilisé par les nombreux enfants pas seulement de la Maladrerie et de la Maison de l'Enfance Saint Exupéry, mais également par les enfants du quartier environnant. Quelles exigences techniques ou autres justifient que les enfants et les adultes soient privés de ce lieu de jeux et de promenade ».

Observation N°1 du registre de Fontenay- sous- bois d'un ANONYME : « ...Et quand la qualité de vie, le critère esthétique seront-ils intégrés pour le bénéfice commun ? »

Observation N°8 du registre du Perreux -sur-Marne de M. GAULIER/MERCIER : « Quel sera l'impact des vibrations générées par le passage du train (fer contre fer) pour les riverains de la rue des Thillard /rue du Bel Air...Quelles sont les mesures techniques pour les minimiser (coussin de caoutchouc) »

Observation N°10 du registre du Perreux- sur- Marne de Mme BRUCHET : « , il serait intéressant de tenir compte des nuisances déjà présentes dans cette zone :

- La ligne RER E (bruits) et surtout l'autoroute A86 très utilisée par de nombreux camions (bruits et pollution de l'air) cela amène donc pollution auditive et atmosphérique ;
- En plus la petite ZAC est située au pied de la colline de Fontenay-sous-Bois et ces pollutions sont refoulées au creux et à l'est (donc côté Le Perreux)

Il serait alors logique d'envisager des dispositifs écologiques, ceux-ci peuvent être mécaniques et naturels comme des végétations arbustives ».

Observation N°11 du registre du Perreux- sur- Marne de Mme SAUNIER LAPORTE «. *Le cadre de vie : Les exemples déjà vécus à Champigny et Créteil/St Maur illustrent la dégradation prévisible du cadre de vie des habitants des rues avoisinantes et ce, pendant plusieurs années...La réalité des nuisances est évoquée, **mais les mesures prévues pour préserver leur cadre de vie sont dérisoires, voire inexistantes.***

Circulation et stationnement : *La circulation, qu'elle soit piétonne ou automobile, sera très dégradée pendant la durée du chantier. Son augmentation est par ailleurs prévisible après la mise en service de la ligne 15 Est et de la nouvelle gare.....Alors qu'il s'agit d'environnement aucune mesure n'est prévue dans le dossier...À cela s'ajoute **la suppression de 100 places de stationnement** dès le début du chantier de la Gare Nogent-Le Perreux, suppression qui sera **pérenne** car aucun parc de stationnement n'est prévu dans l'enceinte ou à proximité de la future gare. Dans ce quartier dense et qui, du fait d'un habitat en partie ancien, manque déjà de places de stationnement la situation sera infernale ».*

Mail N°6 du registre dématérialisé de Mme PICQUART : « *Habitante de la cité jardin La Maladrerie, classée Patrimoine du XXe siècle, un des rares lieux où les espaces verts sont très présents, je suis extrêmement choquée du projet de l'ouvrage annexe de la ligne 15 Est qui se situerait à l'emplacement d'un square qui est une aire de jeux pour les enfants (près de la Maison de l'Enfance Saint-Exupéry), pour les plus grands avec un city stade et qui comporte un espace appelé le "petit bois" comprenant une quarantaine d'arbres plantés il y a près de 40 ans »*

Mail N°10 du registre dématérialisé d'un ANONYME : « *Il me semble impératif de conserver notre espace promenade où chacun - de la Maladrerie et du voisinage, petits et grands- peut venir respirer, se mettre à l'ombre l'été... Aubervilliers a assez peu d'espaces verts eu égard au nombre d'habitants pour se voir encore amputée de ces 4000m² de verdure ».*

Mail N°12 du registre dématérialisé de Mme POTHIER : « *Alors que la Maladrerie est un exemple d'éco quartier, vous ne pouvez pas nous priver de notre patrimoine végétal.... Pourquoi l'option précédente (carrefour D. Casanova-rue Elysée Reclus) semble être mise de côté ? Il est impératif de conserver notre espace où petits et grands peuvent venir respirer, se mettre à l'ombre l'été..... Aubervilliers a assez peu d'espaces verts eu égard au nombre d'habitants pour se voir encore amputée de 4000m² de verdure de surcroît boisée d'arbres de plus de trente ans ».*

Mail N°20 du registre dématérialisé de Mme BUREAU : « *Avec la ligne 15, je constate que ce projet va détruire un lieu de mieux être (abattage de 45 arbres par la construction d'un puits de 20m de diamètre intérieur, construction d'une aire de transport pour l'évacuation des déblais etc.) Un square avec des aires de jeux pour les enfants, lieu d'échange pour les différentes catégories de population vivant dans ce secteur, vous réclamez la mixité sociale ce sont des endroits comme cela qui la permette »*

Mail N°26 du registre dématérialisé de M. BOSSARD : « *La gare du RER E côté Le Perreux sur Marne est actuellement un espace ouvert quasi totalement dépourvu de végétations.*

Le seul îlot de verdure dans cet espace bétonné est situé à l'angle des rues de Colmar et de Nancy. Quatre somptueux marronniers y ont été plantés il y a environ 40 ans et égayent par leur verdure cet endroit plutôt gris.

A l'heure où les enjeux écologiques sont majeurs, nous connaissons maintenant l'importance de l'arbre en milieu urbain

Nous ne pouvons pas rester inactifs face à ce qui apparaît comme une future bétonisation du quartier, nous devons préserver notre environnement pour le bien de tous et des générations futures. En conséquence, nous demandons le maintien et la préservation de ces

marronniers ».

Mail N°32 du registre dématérialisé de Mme LOMBARDE : *parlant du square de la Maladrerie « Il s'agit - du seul espace vert du quartier...- zone de jeu pour tous les enfants du quartier avec un petit terrain de basket et toboggan...- Maison de l'enfance Saint-Exupéry est situé au pied de ce stade, ce terrain est leur outil de travail »*

Mail N°34 du registre dématérialisé de M. OGE : *« Sur le quartier et l'ensemble d'Aubervilliers nous sommes déficitaire en espace vert. Il faut garder ce petit bout d'espace vert qui est une aire de jeux pour les enfants, mais aussi de respiration pour tous les citoyens du quartier »*

Mail N°35 du registre dématérialisé de Mme ROBY-BRAMI : *« La Maladrerie, est une cité exceptionnelle à bien des égards par son architecture, reconnue patrimoine du XXème siècle. Les arbres du square de la maladrerie représentent un des rares lieux verts du quartier pour les enfants et les habitants. La destruction de ce square risquerait de fragiliser encore plus l'équilibre social de ce quartier »*

Mail N°37 du registre dématérialisé de M. BRAMI : *« ce square, fait partie de ce patrimoine, avec ses 4000 m² de surface..._Liée à une population enfantine importante sur le quartier, la Maladrerie est aussi appelée la Cité des enfants, ce square boisé et calme est très utilisé par les nombreux enfants pas seulement de la Maladrerie et de la Maison de l'Enfance Saint Exupéry, mais également par les enfants du quartier environnant....Quelles exigences techniques ou autres justifient que les enfants et les adultes soient privés de ce lieu de jeux et de promenade ».*

Mail N°38 du registre dématérialisé de Mme ZERMILI : *« ...En plus d'être un lieu de sociabilité intergénérationnel, il est un espace vert apaisant reliant la rue de la Maladrerie à la rue du Long Sentier/Jules Guède, qui transforme le parcours du piéton en déambulation poétique..... Cet espace fait partie à part entière des espaces verts de la Maladrerie et participe à la couverture végétale de la ville. De plus, il est traversé toute la journée par les enfants qui se rendent au centre de loisir Saint Exupéry...Le quartier de la Maladrerie est un quartier de logements sociaux. Il offre à ses habitants des logements d'architectes, un urbanisme novateur fait pour le piéton et une nature riche qui en fait un des deux poumons de la ville. Pourquoi dénaturer ce quartier alors que des potentialités foncières existent à proximité ? ...Je refuse que mon cadre de vie perde en qualité. Pourquoi devoir choisir entre mobilité et nature ? Entre droit au transport public et droit aux espaces verts ? Je suis convaincue qu'il est possible d'avoir les deux »*

Mail N°40 du registre dématérialisé des associations JARDINS A TOUS LES ETAGES CNL MALADRERIE, LA REGIE DE QUARTIER et LES HABITANTS QU QUARTIER DE LA MALADRERIE : *« ...Le projet de l'OA 6502 soulève d'importantes réserves ayant trait à la qualité de vie des habitant(e)s, qui doivent également être mentionnées : - Le Square de la Maladrerie constitue en effet un lieu apprécié de l'ensemble des habitant(e)s d'Aubervilliers, un lieu rare et précieux pour le lien social et intergénérationnel. Les habitant(e)s s'y promènent et s'y rafraichissent l'été, et le square est qui plus est très prisé des enfants du quartier et de la ville, auxquels il offre une aire de jeux et un city stade. L'impact de la disparition, même temporaire, d'un pareil lieu de sociabilité ne saurait être sous-estimé ».*

Mail N°40 du registre dématérialisé de MM. GROSLEAU et DESMARS *« ...Nous sommes riverains de la rue l'abeille et dénonçons vivement ces travaux à venir. Ce projet touche autant la maladrerie que la rue de l'abeille...Rappelons que ce lieu est le seul espace vert où les enfants du quartier peuvent jouer et se retrouver en sécurité. Privés de cet espace pendant plusieurs années, nos enfants vont se retrouver à jouer dans des rues dangereuses, on pourra redouter un nombre croissant d'accidents*

Mail N°44 du registre dématérialisé d'un ANONYME : *«..Il n'est fait aucunement référence à l'impact final et bien plus important de l'existence même de cette ligne et des projets du Grand Paris, sur l'environnement et le cadre de vie des habitants de tout le secteur desservi. En effet*

ce projet n'est pas fait pour améliorer la vie de ses habitants, déjà bien desservis (Ligne E, ligne A, tram) Une rocade inter banlieue est nécessaire, mais plus loin de Paris, et permettant de desservir des villes dépourvues de transport (Neuilly sur Marne - Montfermeil par exemple). Le véritable but de ce projet est d'urbaniser, imposer une collectivisation de l'habitat, et bétonner à outrance la banlieue parisienne, au détriment des zones pavillonnaires, du cadre de vie de ses habitants, du patrimoine architectural et naturel, et d'une harmonieuse répartition de la population sur le territoire national. ... L'étude fait complètement abstraction : - des conséquences de l'urbanisation induite, destruction de zones pavillonnaires donc du cadre de vie et de la biodiversité existante dans les jardins constitués en majeure partie, contrairement aux emprises de la ligne étudiées, de surfaces naturelles et non remaniées des conséquences de la concentration humaine sur les conditions de vie »

Mail N°45 du registre dématérialisé de Mme WEITH : « ...De là à nous supprimer les arbres, la totalité d'une parcelle pour griser encore au-delà ce paysage de béton...Il est important de prendre en compte que nous vivons quotidiennement ce paysage urbain et que nous avons à cœur de le défendre ! Pour tous les enfants qui habitent mon immeuble et jouent dehors, qui ne sortent que rarement de la cité, il me paraît nécessaire qu'ils aient accès à ce brin de nature et non pas un paysage plus hostile qu'il n'est déjà ».

Mail N°52 du registre dématérialisé de M. TOURNOIS : « Le projet d'implantation du SMR/SMI de Rosny-sous-Bois, pour ce projet, la végétation a déjà été enlevée le long de l.A103 et de la voie ferrée de marchandises et leur rôle d'absorption du bruit n'est plus rempli. Malheureusement, cela incite également des esprits retords à utiliser le vide créé pour y décharger leurs déchets. Une solution pourrait être d'installer un mur anti-bruit suffisamment haut et efficace (et anti-graffiti) le long de la voie ferrée qui longe la rue du 8 mai 1945...Ayant échangé une rue arborée par une vue directe sur les voies et prochainement sur un centre de maintenance, il faut également que l'aspect esthétique soit pris en compte pour récupérer le cadre de vie que nous avons avant ce projet ».

Mail N°52 du registre dématérialisé de Mme FIUMANI : « ...Dans un des rapports de la SGP « Synthèse des enjeux » page 97, la Maladrerie est décrite comme « petit patrimoine bâti » !!! Je rappelle qu'elle est labellisée Architecture Contemporaine Remarquable faisant antérieurement l'objet du label « Patrimoine du XXème siècle ».....Il serait positif que la SGP aborde de façon plus sensible cette architecture, qu'elle prenne en considération avec la plus grande attention la spécificité de la Maladrerie avec sa composante végétale qui lui confère la particularité d'avoir été un écoquartier 40 ans avant l'heure, de reconnaître et de préserver le travail précurseur de son architecte Renée GAILHOUSTET ».

Mail N°55 du registre dématérialisé de l'ATELIER MALON : «..Le square de la maladrerie :améliore la santé publique, - rend la ville plus résiliente, - crée du lien social, - créé des emplois locaux, - renforce l'attractivité de notre cité.....Votre plan technique bouche d'aération et de rejet de particules polluantes du super métro : - est à 10 m de la maison de l'enfance Saint Exupéry, - est à 20 m de la crèche Bruno Munari - n'a jamais fait l'objet d'une concertation locale avec les habitants concernés, - met en péril les constructions début XXème adjacentes, - a changé d'emplacement réf : ventilation 0A6502P.... Pourquoi un tel diamètre (20m) si proche de la gare du fort... »

3.2.8.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

Le tracé de la Ligne 15 Est est entièrement souterrain sur sa partie commercialement exploitée, ce qui a permis d'éviter les enjeux environnementaux présents en surface.

Seuls les gares, ouvrages annexes et ouvrages spéciaux sont situés en émergences, et sont susceptibles d'être en interface avec des enjeux en surface. C'est également le cas du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois, qui accueillera un site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel roulant et un site de maintenance des infrastructures (SMI). Toutefois, ils ont été positionnés de telle manière qu'ils évitent :

- les milieux naturels d'intérêt et protégés (zonages d'inventaire du patrimoine naturel, espaces protégés,

sites Natura 2000, réservoirs de biodiversité) ; -

- les sites patrimoniaux remarquables, les secteurs sauvegardés, les sites inscrits ou classés ;
- les sites inventoriés dans la base de données BASOL (sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics) ; -
- les captages d'eau souterraine et d'eau de surface destinés à l'alimentation en eau potable (AEP) et leurs périmètres de protection associés. Le tracé souterrain et la réflexion sur le positionnement des émergences a ainsi permis

Généralités sur les ouvrages annexes – OA - (Fascicule B2 2.2.4)

Ces ouvrages, situés en dehors des gares et des tunnels, sont nécessaires à l'exploitation et assurent une fonction d'accès au tunnel pour les secours et, dans certains cas, également de ventilation du tunnel. Les accès de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en n'importe quel endroit, en cas de sinistre. Pour les tunnels, des puits d'accès de secours sont disposés avec un intervalle maximum de 800 mètres, et à moins de 800 mètres d'une gare, conformément à l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport publics guidés urbains de personnes.

Implantation des ouvrages annexes

Pour définir ou préciser les sites d'implantation des ouvrages annexes, plusieurs critères ont été pris en compte :

- les prescriptions de l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes ;
- l'implantation préférentielle sur des parcelles publiques, lorsque le contexte le permet
- l'éloignement des grilles de ventilation à plus de 8 mètres de façades avec ouvertures d'autres bâtiments existants (en cas de puits de secours et de ventilation) ; -
- l'accessibilité aisée des ouvrages de sécurité aux engins de secours ; ils doivent être situés à moins de 50 m d'une voie routière ; -
- la minimisation de la distance entre l'ouvrage de sécurité et le tunnel pour réduire les coûts de construction des rameaux de liaison ; -
- la nécessité d'évacuer les eaux d'exhaure en tunnel avec implantation des puits concernés en point bas du tunnel et donc en tenant compte du profil en long du tracé du tunnel.

Le positionnement de chaque ouvrage annexe, et ses caractéristiques (notamment l'implantation de locaux techniques en surface) ont fait l'objet de nombreux échanges avec les collectivités locales concernées, afin que ces ouvrages s'intègrent au mieux dans le tissu urbain existant.

Boisements (Fascicule B3 3.9.1)

Sur la base des observations de terrain réalisées en septembre et novembre 2017 et de la caractérisation des boisements exposée dans l'état initial de la présente étude d'impact (cf. volume B.1), l'enjeu sur les boisements apparaît comme faible, sauf pour trois sites de la Ligne 15 Est qui présentent des entités boisées significatives : leur enjeu est considéré comme modéré. Il s'agit notamment :

- du square de La Maladrerie (OA 6502P – rue de la Maladrerie Aubervilliers) ; l'entité boisée est un espace vert ouvert au public adossé à l'ensemble d'habitat social de la Maladrerie. Ce boisement a plus de 30 ans ; -
- au niveau de l'ouvrage 6502P, de l'emprise chantier située dans le square de la Maladrerie et non concernée par l'emprise finale de l'ouvrage annexe, sera reboisée en concertation avec la ville d'Aubervilliers.
- de l'emprise SNCF-Réseau Montgolfier (7101M - centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois) ; l'entité boisée est localisée sur une emprise ferroviaire dont la partie centrale a été irrégulièrement entretenue depuis le début des années 2000 et qui est amenée à être reconfigurée par SNCF-Réseau dans le cadre du déplacement de la Grande Ceinture ferroviaire préalable à l'implantation du centre d'exploitation de Rosny. Une végétation spontanée arbustive, puis arborée dans la partie est, s'est développée ; elle est constituée essentiellement d'espèces exotiques envahissantes. Le boisement a moins de 30 ans ; -
- du talus A 103 Montgolfier (7101M - centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois) : deux entités boisées se localisent sur un talus, à l'interface de l'autoroute A 103 et de la plateforme ferroviaire SNCF-Réseau. Il s'agit de boisements spontanés apparus à partir de 1987. L'âge de ces deux entités boisées est d'environ 30 ans. Par ailleurs, les entités boisées ayant fait l'objet d'expertise ne sont pas des boisements au sens du code forestier puisqu'elles ne remplissent pas tous les critères requis (surface minimale, âge moyen des arbres, etc.)

Généralités sur les impacts et mesures concernant le patrimoine culturel, le paysage et l'archéologie

(Fascicule B3 4.1)Impacts sur les monuments historiques

La réglementation sur les monuments historiques encadre la modification des abords des monuments protégés, afin de préserver leur environnement proche. Peuvent être concernées la qualité architecturale, la composition urbaine dans laquelle s'inscrit le monument, les perspectives monumentales, etc.

En phase exploitation et compte tenu du fait que le projet sera souterrain, les éléments pouvant porter atteinte au caractère monumental d'un bâtiment ou à l'identité des éléments du patrimoine protégé au titre des monuments historiques en intervenant dans leur champ de visibilité sont localisés au niveau des émergences aériennes du réseau (gares, puits, etc.). Leurs impacts, liés à la phase exploitation, seront pérennes.

Cheminée de l'ancienne manufacture d'allumettes (OA 6501P et OA 6502P)Petit patrimoine bâti directement impacté

Cité verte de la Maladrerie (Aubervilliers) L'ouvrage annexe 6502P et son emprise travaux sont prévus notamment dans la partie sud du square de la cité verte de la Maladrerie. Le bon fonctionnement de ce square sera maintenu et l'ouvrage est situé sur le point topographique prédominant du site pour garder l'esprit du relief existant. Ainsi, les impacts de cet ouvrage sur la cité verte de la Maladrerie sont faibles;

**Plan de situation de l'OA 6502P**

Le concept de l'intégration visuelle de cet ouvrage annexe est de maintenir un espace vert au droit de celui-ci ainsi que le bon fonctionnement du square de la Maladrerie (par la création d'un city stade et d'une aire de jeux pour enfants)



Plan de situation de l'OA 6502P

Les ouvrages à proximité de l'ouvrage sont essentiellement des pavillons (rue de l'Abeille) et des immeubles de la Maladrerie.

Aucune démolition de bâti n'est nécessaire. Les arbres existants dans l'emprise seront abattus. Un terrain de jeux pour enfants et un city stade seront déplacés pour permettre l'installation de travaux.



Vue aérienne projetée de l'OA 6502P (scénario 1)

Les ouvrages annexes qui sont de taille réduite regroupent les puits de ventilation et les accès secours.

Les émergences en surface ne seront « visuellement » pas rattachées à un tracé et donc ne seront pas reconnues comme telles. En ce sens, elles doivent à minima être discrètes et être intégrées à l'existant. Les études architecturales en cours et à venir favoriseront une bonne insertion urbaine et paysagère de ces ouvrages.

Lorsqu'ils sont dans un contexte de jardin ou de milieux plus naturels, les plantations et reboisements sont des mesures simples d'intégration paysagère.

Il convient notamment de donner une fonction (square, aire de jeux, esplanade, etc.) aux abords des puits, notamment s'ils ne s'inscrivent pas directement dans l'espace public. Il a été convenu d'éviter également l'usage de matériaux ou de formes trop standardisées qui paraîtraient trop « industriels » ; voire, au cas par cas, d'insérer les ouvrages dans des édifices assurant d'autres fonctions nécessaires à chaque site.

Impact sur les riverains au niveau des ouvrages annexes et des gares (Fascicule B3 5.6.2)

Bruit

Afin de respecter la réglementation sur le bruit de voisinage et de réaliser une étude d'impact conforme à la réglementation, il est préconisé des niveaux de bruit à ne pas dépasser en sortie des grilles de ventilation des émergences. Ces niveaux de bruit sont des objectifs, conformes aux émergences acoustiques autorisées, que la maîtrise d'œuvre devra respecter. Un dimensionnement précis des protections phoniques permettant de respecter ces émergences réglementaires sera réalisé au cours des études PRO.

Afin de qualifier de manière plus précise l'environnement sonore existant autour des gares et des ouvrages annexes de la Ligne 15 Est, deux campagnes de mesures de bruit ont été réalisées en 2015 et 2017.

L'analyse des niveaux sonores mesurés indique que l'ambiance sonore actuellement ressentie par les riverains du projet de la Ligne 15 Est est principalement bruyante.

La partie nord du projet est soumise aux nuisances sonores induites par le RER B et par les axes routiers structurants des communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Les riverains du projet sur la commune de Bobigny sont actuellement soumis aux bruits provenant des voies SNCF mais également de voies routières fortement fréquentées comme la RN 186 ou l'A86.

Les communes de Noisy-le-Sec et de Bobigny sont principalement impactées par l'A3 et les voies ferrées existantes. Le RER E et les voies routières structurantes des communes de Noisy-le-Sec, de Rosny-sous-Bois et de Le Perreux-sur-Marne sont les sources de bruit dominantes actuellement sur ces secteurs. Enfin la commune de Champigny-sur-Marne est soumise aux nuisances sonores provenant de l'A4, de la RD4 et des voies ferroviaires existantes.

Les zones les plus calmes identifiées au droit des futurs ouvrages annexes construits dans le cadre du projet sont le square de la Maladrerie sur la commune d'Aubervilliers et le parc de la Mare à la Veuve sur la commune de Bondy.

3.2.8.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Beaucoup de contributions déplorent l'abattage des arbres anciens principalement sur les 3 chantiers cités plus haut, considérant la rareté des espaces verts des quartiers impactés et le fait que les nouvelles plantations d'arbres n'offriront pas les mêmes services, notamment au niveau de leur participation à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) de ces zones urbaines. Que pouvez-vous répondre à cette critique environnementale et ne faut-il pas compenser ces abattages par des mesures adaptées (voir Thème 3) ?

Q2 : Plusieurs observations estiment que l'enquête ne prend pas en considération l'élément humain, que la réalité des nuisances est bien évoquée, mais que les mesures prévues pour préserver leur cadre de vie sont dérisoires, voire inexistantes. Que répondez-vous à ces critiques ? Quelles sont les mesures prises vis à vis des riverains pour respecter leur qualité de vie, notamment pendant les travaux ? Est-il prévu un point de rencontre ou d'échanges pour évoquer ces nuisances ?

3.2.8.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur l'observation N°8 du registre du Perreux -sur-Marne de M. GAULIER/MERCIER :

« Quel sera l'impact des vibrations générées par le passage du train (fer contre fer) pour les riverains de la rue des Thillard /rue du Bel Air...Quelles sont les mesures techniques pour les minimiser (coussin de caoutchouc) ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La SGP s'est engagée dans une démarche globale de maîtrise des vibrations en phase d'exploitation qui est applicable pour l'ensemble des lignes placées sous sa maîtrise d'ouvrage.

La circulation des matériels roulants des lignes de métro est à l'origine de vibrations qui se propagent à l'environnement. Ces vibrations sont en effet créées par le contact entre le rail et la roue du train en mouvement et se diffusent dans les terrains environnants par l'intermédiaire de la voie ferrée et du tunnel. Des dispositions sont déjà prises sur les trains par la limitation de la charge à l'essieu. S'agissant des infrastructures de la Ligne 15 Est, exploitée avec un matériel à roulement fer, la Société du Grand Paris s'engage en outre à réaliser, sur la totalité du linéaire, un système de pose de voie ferrée permettant de réduire les vibrations au plus près de la source. Ce système sera composé, a minima, sur le réseau du Grand Paris Express de semelles filtrantes disposées entre le rail et la plateforme béton et d'attaches de rail de type élastique.

Des études concernant les niveaux de vibrations engendrés par les trains ont déjà été réalisées. Elles seront complétées au cours des études d'avant-projet et de projet.

Pour ce faire, est mise en place une méthode dont l'objectif est d'identifier, le long de la Ligne 15 Est, les zones particulières où le risque d'impact vibratoire peut exister lors de l'exploitation. Cette méthode prend en compte le tracé géométrique du tunnel, les caractéristiques envisagées pour le futur métro (longueur, charge à l'essieu, nombre de voitures,...), la nature des terrains encaissants et s'appuie sur des simulations numériques et relevés géologiques.

Dans les cas où ces études mettraient en évidence que, dans telle ou telle zone sensible, des dispositions complémentaires sont nécessaires pour diminuer le niveau des vibrations transmises, des systèmes de pose de voies antivibratoires plus performants seront mis en place.

Pour confirmer les résultats des simulations, puis l'efficacité des dispositions complémentaires identifiées, des essais pourront être réalisés sur site avant et pendant la phase des travaux de même qu'avant la mise en exploitation commerciale.

Quant aux vibrations transmises lors de l'exploitation commerciale dans les zones résidentielles, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction envisagées, la Société du Grand Paris vise un objectif de niveau vibratoire qui correspond à une absence de gêne pour la grande majorité de la population dans la zone d'influence de l'ouvrage.

Pour certaines situations exceptionnelles (constructions atypiques) où le niveau vibratoire en zone d'habitat engendré par la circulation du métro serait au-delà de l'objectif ci-dessus, la Société du Grand Paris examinera les mesures compensatoires possibles.

Afin de garantir la maîtrise du risque vibratoire, un organisme indépendant et qualifié contrôlera les résultats des études réalisées, notamment celles pour la détermination des zones sensibles, ainsi que les solutions de systèmes antivibratoires retenues.

Lesdites règles de maintenance de la voie et du matériel roulant et les contrôles ci-dessus du risque vibratoire permettront le suivi de la réalisation des mesures destinées à éviter et réduire les vibrations et le suivi de leurs effets.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les mesures prises par la SGP, telles que définies ci-dessus, pour maîtriser les nuisances inhérentes au risque vibratoire le prennent en compte dans toutes ses phases : étude préparatoire, identification du risque, essais sur site, détermination des zones sensibles et mises en place de systèmes antivibratoires. Ces mesures qui font intervenir un organisme indépendant de la SGP ont d'ailleurs déjà été mises en œuvre pour la ligne 15 Sud et ont permis de traiter efficacement ce risque.

La commission d'enquête prend également note de la volonté de SGP d'examiner des mesures compensatoires dans le cas où les systèmes antivibratoires envisagés ne sont pas suffisants pour atteindre l'objectif poursuivi, à savoir l'absence de gêne pour les riverains.

Sur l'observation N°11 du registre du Perreux- sur- Marne de Mme SAUNIER LAPORTE :

« Le cadre de vie : Les exemples déjà vécus à Champigny et Créteil/St Maur illustrent la dégradation prévisible du cadre de vie des habitants des rues avoisinantes et ce, pendant plusieurs années...La réalité des nuisances est évoquée, **mais les mesures prévues pour préserver leur cadre de vie sont dérisoires, voire inexistantes.**

Circulation et stationnement : La circulation, qu'elle soit piétonne ou automobile, sera très dégradée pendant la durée du chantier. Son augmentation est par ailleurs prévisible après la mise en service de la ligne 15 Est et de la nouvelle gare.....Alors qu'il s'agit d'environnement aucune mesure n'est prévue dans le dossier...À cela s'ajoute **la suppression de 100 places de stationnement** dès le début du chantier de la Gare Nogent-Le Perreux, suppression qui sera **pérenne** car aucun parc de stationnement n'est prévu dans l'enceinte ou à proximité de la future gare. Dans ce quartier dense et qui, du fait d'un habitat en partie ancien, manque déjà de places de stationnement la situation sera infernale ».

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La construction de la gare de Nogent-Le Perreux entrainera la suppression d'un parking public de 49 places ainsi que de 46 places situées le long des rues de Nancy, de Belfort et de Colmar (page 88 du volet B2 du présent dossier).

Les prévisions de trafic de la gare prévoient que les voyageurs se rendront sur place pour la très grande majorité (>90%) en bus ou à pied.

L'étude de pôle, menée en 2017-2018, a permis de définir les besoins d'amélioration des cheminements vélo et piétons pour accéder à la gare, ainsi que les besoins en stationnement aux alentours de la gare. Par conséquent, un nombre plus important de stationnement pour les vélos est prévu afin de répondre à la forte demande (page 88 du volet B2 du présent dossier).

De plus, des places de stationnement seront toujours accessibles dans les rues avoisinantes.

Appréciations de la commission d'enquête :

La suppression du parc de stationnement a été traitée ci-avant dans le thème 4. La commission d'enquête rappelle sa position sur ce sujet et considère que le parking vélos ne peut pas compenser à lui seul la suppression du parking voitures.

Elle demande donc qu'une étude soit faite pour pallier cette suppression.

Sur le mail N°55 : « Le square de la maladrerie :améliore la santé publique, - rend la ville plus résiliente, - crée du lien social, - créé des emplois locaux, - renforce l'attractivité de notre cité.....Votre plan technique bouche d'aération et de rejet de particules polluantes du super métro : - est à 10 m de la maison de l'enfance Saint Exupéry, - est à 20 m de la crèche Bruno Munari - n'a jamais fait l'objet d'une concertation locale avec les habitants concernés, - met en péril les constructions début XXème adjacentes, - a changé d'emplacement réf : ventilation 0A6502P.... Pourquoi un tel diamètre (20m) si proche de la gare du fort... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Comme expliqué dans la réponse à la question 2 du thème 5, plusieurs sites avaient été envisagés pour l'implantation de l'ouvrage annexe 6502P. Les études menées par la SGP ont conduit à retenir le square de la Maladrerie.

La Société du Grand Paris prêtera une attention particulière à la réduction des nuisances engendrées par les travaux de cet ouvrage au sein du square de la Maladrerie. Elle a défini un ensemble de mesures génériques au travers de la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier) qui seront systématiquement mises en place sur chaque

chantier. De plus, des mesures de protection renforcées pour cet ouvrage pourront être définies et imposées dans les contrats des entreprises.

A l'issue des travaux un aménagement paysager sera réalisé. Pour ce faire, un travail partenarial étroit sera conduit entre la Société du Grand Paris et la commune d'Aubervilliers, en concertation avec les associations locales, les habitants et le bailleur social, en vue de recréer de manière optimisée le square de la Maladrerie.

La recherche de milieux les plus favorables à l'accueil de la biodiversité en milieu urbain, avec une palette végétale diversifiée, sera étudiée. La plantation de quelques arbres au port et à la hauteur importants sera étudiée par la Société du Grand Paris, néanmoins la reprise de grands sujets dans leur nouvel environnement n'est pas optimale. C'est pourquoi la Société du Grand Paris s'est engagée à replanter 3 arbres d'âge jeune pour 1. Il est reconnu que la reprise de sujets jeunes est bien plus couronnée de succès.

Par ailleurs, afin de favoriser l'insertion paysagère de l'ouvrage annexe 6502P au sein du square de la Maladrerie, la Société du Grand Paris plantera un ouvrage totalement enterré.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le site de la Maladrerie a été très souvent évoqué (thème 2, notamment)

La commission d'enquête a pris note des contraintes qui ont présidé au changement d'implantation de cet ouvrage et accueille favorablement la volonté de la SGP de favoriser l'insertion paysagère de ce site en implantant un ouvrage totalement enterré et rappelle sa suggestion de mettre en œuvre un partenariat local pour construire un aménagement paysager susceptible de répondre aux besoins de la biodiversité et de satisfaire le « bien vivre » de la population locale.

Sur la question N°1 : « *Beaucoup de contributions déplorent l'abattage des arbres anciens principalement sur les 3 chantiers cités plus haut, considérant la rareté des espaces verts des quartiers impactés et le fait que les nouvelles plantations d'arbres n'offriront pas les mêmes services, notamment au niveau de leur participation à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU) de ces zones urbaines. Que pouvez-vous répondre à cette critique environnementale et ne faut-il pas compenser ces abattages par des mesures adaptées (voir Thème 3) ?* »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La SGP réfléchit à la possibilité de pouvoir planter, de manière ciblée, quelques arbres présentant un port et une taille relativement importants, qui auront grandi dans la même zone biogéographique. Ceci étant, il est reconnu que les jeunes végétaux s'adaptent plus facilement à leur nouvel environnement qu'un arbre plus âgé. Le taux de reprise des végétaux jeunes est ainsi supérieur, ce qui concourt à recréer une ambiance paysagère et un espace vert de qualité en quelques années.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête privilégie, autant que faire se peut, la plantation d'arbres de « hautes tiges » afin de préserver le plus possible l'environnement paysager existant, cadre de vie très apprécié des habitants et également de la faune locale.

Sur la question N°2 : « *Plusieurs observations estiment que l'enquête ne prend pas en considération l'élément humain, que la réalité des nuisances est bien évoquée, mais que les mesures prévues pour préserver leur cadre de vie sont dérisoires, voire inexistantes. Que répondez-vous à ces critiques ? Quelles sont les mesures prises vis à vis des riverains pour respecter leur qualité de vie, notamment pendant les travaux ? Est-il prévu un point de rencontre ou d'échanges pour évoquer ces nuisances ?* »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

A l'image de tous travaux de génie civil, les chantiers du Grand Paris Express pourront générer des nuisances. La Société du Grand Paris s'attache à répondre au mieux à cette question en établissant une stratégie d'anticipation et d'atténuation de ces nuisances en lien avec les collectivités territoriales et les habitants.

Cette stratégie s'articule autour de plusieurs axes : concertation continue avec les collectivités pour adapter au mieux le chantier aux spécificités de chaque territoire, atténuation des nuisances de chantier par l'entreprise de génie civil et information auprès des riverains.

Ces trois axes sont détaillés dans la réponse à la question n°2 du thème 7.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête confirme cette réponse.



3.2.9. Thème 9 relatif à la concertation et à l'information du public

Pour une enquête de cette ampleur, il apparaît qu'en définitive peu de personnes se sont mobilisées pour y participer.

La raison parfois évoquée est celle d'un manque d'information, principalement de la part des communes, lieux d'enquête, qui n'auraient pas fait le nécessaire pour informer leurs administrés ou même qui se seraient désintéressées de l'enquête en cours.

3.2.9.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°5 du registre d'Aubervilliers de l'ASSOCIATION JTE, LA REGIE DU QUARTIER ET LES HABITANTS DU QUARTIER DE LA MALADRERIE qui déclare : « **Alertées** par l'impact de l'implantation de l'Ouvrage Annexe 6502 (ventilation) dans un des squares de la Maladrerie, les associations Jardins à Tous les Etages, CNL et Régie de Quartier ont réuni les habitants du quartier le 28 mars 2019 »

Observation N°2 du registre de Fontenay-sous-Bois d'un ANONYME qui évoque : le « Manque de communication en amont ? ».

Observation N°1 du registre de Le Perreux-sur-Marne de M. SMAGUE qui observe que : « les nogentais ne sont nullement impactés puisque l'enquête publique n'est pas destinée à la ville de Nogent/Seine ».

Observation N°6 du registre de Le Perreux-sur-Marne de M. QUERIN qui déclare : « Je me demande à quelle date nous serons informés ».

Observation N°11 du registre de Le Perreux-sur-Marne de Mme SAUNIER LAPORTE qui affirme : « Les obligations d'affichage à la charge de la commune du Perreux n'ont pas toutes été respectées. L'arrêté inter-préfectoral annonçant l'enquête et les permanences a été affiché dans le seul panneau d'information administrative de la Mairie alors qu'il en existe d'autres sur la commune, notamment à proximité de la Gare.

L'affiche officielle "AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE" n'a été posée dans ce panneau Mairie qu'après le début de l'enquête.

Aucune communication n'a été faite lors du Conseil Municipal du Perreux le 28 mars 2019 alors que « les conseils municipaux...sont appelés à donner leur avis... ».

L'affiche produite par le Maître d'Ouvrage accrochée sur des poteaux est difficilement lisible dans sa totalité du fait des caractères trop petits ».

Observation N°1 du registre de Noisy-le-Sec de M. SIMON qui déclare : « ...Il est donc plus que contestable de soutenir — comme certains osent ainsi le faire — que le tracé de cette ligne résulterait de débats démocratiques, puisque la concertation ne prévoyait explicitement rien sur ce fuseau Est ».

Mail N°6 du registre dématérialisé de Mme PICQUART qui écrit : « Je souhaite aussi que les habitants de la ville soient entièrement informés des projets de la ligne 15 Est dans leur intégralité et de leurs impacts dans la partie située entre le Fort et la Mairie d'Aubervilliers »

Mail N°27 du registre dématérialisé de Mme DUPUIS qui déclare : « Tout d'abord sur l'enquête elle-même. Elle fait suite à l'enquête sur le tracé de la ligne 15 Est et je regrette amèrement de ne pas m'y être penchée. Il faut dire entre l'affichette jaune d'information « Enquête publique », illisible, incompréhensible, propice à décourager le citoyen, même motivé, et les tergiversations sur le projet et les dates de mise en service de la ligne.

Beaucoup trop de confusion, rien pour stimuler le citoyen et l'amener à se sentir concerné par ces grands travaux d'intérêt PUBLIC qui pourtant dessine sa ville de demain ! »

Mail N°40 du registre dématérialisé des associations : Jardins à Tous les Etages, CNL

Maladrerie, la Régie de Quartier, et les habitants du quartier de la Maladrerie qui déclarent : « Il faut enfin souligner que le projet a soulevé un grand nombre de questions et de critiques portant sur l'absence de transparence entourant la procédure :

- Les associations de riverain(e)s n'ont appris qu'en mars dernier l'emplacement définitif de l'OA 6502 : Les études préliminaires prévoyaient que l'ouvrage en question fût placé rue Danielle-Casanova, à l'intersection avec la rue Elisée-Reclus. Ce n'est qu'à l'occasion de la présente Enquête publique, ouverte le 15/03/2019, que les riverain(e)s auraient découvert le déplacement de l'OA 6502 au niveau du Square de la Maladrerie, sans que les raisons exactes de ce changement ne soient explicitées ;
- En tout état de cause, il est incontestable que le projet n'a pas été entouré de la publicité, de la transparence et des concertations nécessaires ».

Mail N°57 du registre dématérialisé des M. THISSE - ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DES PAVILLONS DE L'AV JEAN JAURES ET DES RUES VOISINES qui écrit : « Certes si l'objet cette nouvelle enquête traite de l'autorisation environnementale, elle met au jour des nouveaux éléments totalement passés sous silence par la SGP mais aussi encore plus grave par la ville de Rosny sous-bois, qui n'informe même pas sur le site internet de la ville de la tenue de cette nouvelle enquête !

Il nous a fallu passer beaucoup de temps à étudier plusieurs centaines pages de dossier pour pouvoir prendre connaissance de modifications substantielles qui auraient dû être mis en avant dans l'objet de l'enquête publique, comme cela a pu être fait précédemment uniquement pour l'élargissement de l'espace des travaux pour la création de l'OA 671 par exemple !

On souhaiterait tenir sous silence ces modifications que l'on ne s'y serait pas pris autrement et l'absence de remarques lors des permanences en Mairie en est certainement la criante preuve ! »

3.2.9.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

S'agissant de la concertation préalable à l'enquête :

A la lecture du dossier mis à l'enquête, il ne semble pas que cette enquête d'autorisation environnementale ait fait l'objet d'une concertation spécifique avec le public sous l'égide ou non d'un garant.

Et il n'apparaît pas notamment que des réunions publiques aient eu lieu pour présenter le dossier d'enquête et répondre aux questions du public.

Cependant il est fait état dans le dossier de concertations techniques effectuées avant l'enquête avec les communes :

Page 424 du dossier B3 (Etude d'impact)

Mesures d'évitement retenues par le maître d'ouvrage

Le choix de l'emplacement des ouvrages annexes est réfléchi afin d'éviter la proximité des zones et bâtiments sensibles. Leur positionnement a notamment été affiné lors des concertations techniques avec les communes.

S'agissant des mesures d'information du public :

Le présent rapport fait état des différentes insertions dans la presse et des affichages, tant dans les mairies que sur les lieux du projet qui semblent conformes aux dispositions réglementaires (Cf. Partie 2 du rapport relatif au déroulement de l'enquête).

Par ailleurs, la commission d'enquête a bien noté qu'un dossier d'information de 16 pages (en **pièce jointe**) avait été mis en place dans les mairies à l'attention des personnes venant consulter le dossier

3.2.9.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Cette enquête a-t-elle fait l'objet d'une concertation préalable :

- Avec le public sous forme de réunions publiques, par exemple ?
- Avec les communes concernées par l'implantation des gares et/ou des ouvrages annexes ?

Q2 : Le dossier d'information a-t-il été uniquement mis en place dans les mairies ou a-t-il fait

l'objet d'une plus large distribution préalable ?

Y-a-t-il eu une publicité complémentaire préalable : Tractage sur voie publique, panneaux lumineux, etc...

Q3 : Les communes ont paru peu concernées par cette enquête et semblent avoir fait le minimum imposé (Cf. Partie 2 du rapport sur le déroulement des permanences). La SGP les avait-elle sensibilisées préalablement. Y avait-il eu des réunions préalables avec les communes intéressées pour les informer sur cette enquête ?

Q4 : Beaucoup de propriétaires riverains rencontrés souhaitent légitimement savoir s'ils étaient impactés sur leur foncier, savoir s'ils allaient être expropriés et quand, notamment pour pouvoir entreprendre ou non de travaux chez eux. Ils ne comprenaient pas que les services de la mairie ne puissent les renseigner sur le tracé exact du tunnel et toutes les emprises concernées.

Est-il possible de donner dès maintenant des dates probables de lancement des parcelaires sur cette ligne et de pouvoir transmettre un contact à la SGP ou son partenaire de gestion du foncier pour pouvoir les renseigner ?

3.2.9.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur la question N°1 : « Cette enquête a-t-elle fait l'objet d'une concertation préalable :

- Avec le public sous forme de réunions publiques, par exemple ?
- Avec les communes concernées par l'implantation des gares et/ou des ouvrages annexes ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La Société du Grand Paris est engagée dans une démarche de concertation continue avec les élus, les partenaires et les habitants des territoires concernés par le Grand Paris Express.

Aussi la Ligne 15 Est du Grand Paris Express a fait l'objet de plusieurs phases de concertation préalable, avec à la fois les débats publics consacrés aux projets Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris qui ont eu lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, et une concertation du 11 février au 30 mars 2013, avec l'organisation de 10 réunions, répertoriées ci-après :

- le 12 février 2013, à Bobigny : réunion publique d'ouverture ;
- le 18 février 2013, à Neuilly-sur-Marne ;
- le 25 février 2013, à Champigny-sur-Marne ;
- le 27 février 2013, à Saint-Denis ;
- le 28 février 2013, à Rosny-sous-Bois ;
- le 19 mars 2013, à Aubervilliers ;
- le 20 mars 2013, à Noisy-le-Grand ;
- le 21 mars 2013, à Drancy ;
- le 22 mars 2013, à Nogent-sur-Marne ;
- le 27 mars 2013, à Fontenay-sous-Bois : réunion publique de clôture.

Lors de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique de la Ligne 15 Est, qui s'est tenue du 23 mai au 27 juin 2016, 3 réunions publiques ont été organisées :

- le 1er juin 2016, à Bobigny ;
- le 13 juin 2016, à Fontenay-sous-Bois ;
- le 22 juin 2016, à Aubervilliers.

Enfin, lors de l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est, qui s'est déroulée du 19 octobre au 23 novembre 2017, une réunion publique s'est déroulée le 14 novembre 2017.

Par ailleurs, dans le cadre des relations régulières qu'entretient la Société du Grand Paris avec les collectivités territoriales, celle-ci tient informé ses interlocuteurs (élus et services) des différentes enquêtes publiques à venir sur leurs territoires respectifs et met à disposition au sein de chaque collectivité concernée le dossier d'enquête et les registres afférents.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que par rapport à la tenue de cette enquête environnementale, les débats publics et les réunions relatives au réseau de transport du Grand Paris Express se sont déroulés en 2010, 2011 et 2013, soit pour les réunions, il y a près de 6 années.

Pour ce qui concerne spécialement cette ligne 15 Est les réunions se sont déroulées il y a près de 3 années.

De fait il n'y a pas eu de réunions publiques spécifiques pour les aspects environnementaux de cette ligne 15 Est, et nombre de personnes ont découvert certaines modifications du projet initial à la lecture du dossier d'enquête.

La commission d'enquête regrette donc qu'une réunion d'information n'ait pas eu lieu dans les mois précédant cette enquête pour informer le public des changements intervenus à la suite de la DUP puis de la DUP complémentaire

Sur la question N°2 : « Le dossier d'information a-t-il été uniquement mis en place dans les mairies ou a-t-il fait l'objet d'une plus large distribution préalable ?

Y-a-t-il eu une publicité complémentaire préalable : Tractage sur voie publique, panneaux lumineux, etc... »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La Société du Grand Paris a mis en place un plan de communication conforme à la réglementation en vigueur pour ce type d'enquête. Ce plan de communication prévoyait la mise à disposition du dossier d'information :

- imprimé en 50 exemplaires pour chacune des 15 communes concernées ;
- imprimé en 150 exemplaires pour la préfecture de Seine-Saint-Denis (93) ;
- imprimé en 50 exemplaires pour chacune des préfectures du Val-de-Marne (94) et du Val d'Oise (95) ;
- consultable et téléchargeable sur le site internet dédié à l'enquête : <http://autorisationenvironnementale.ligne15est.enquetepublique.net> .

Ce plan de communication prévoyait également des insertions dans la presse nationale et départementale en amont de l'enquête avec :

- 1 publicité dans Le Monde du 25 février 2019 ;
- 1 publicité dans Les Echos du 26 février 2019 ;
- 1 publicité dans Aujourd'hui en France du 25 février 2019 ;
- 1 publicité dans chaque édition départementale du Parisien (93 / 94 / 95) le 26 février 2019.

Une importante campagne d'affichage a été mise en œuvre sur le territoire ; ainsi 319 affiches ont été déployées les 27 et 28 février 2019.

Au regard de l'ampleur du dispositif, aucun tractage sur la voie publique ou diffusion de l'information par les panneaux lumineux des communes n'a été réalisé.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que le plan de communication mis en place par la SGP pouvait correspondre à ce qu'on est en droit d'une telle enquête et que notamment des documents d'information en nombre suffisant ont été mis à la disposition des communes concernées par l'enquête.

Malheureusement les communes lieux d'enquête et/ou de permanences se sont de manière générale peu impliquées dans cette enquête, considérant peut-être, à tort, que les enquêtes de DUP ayant déjà eu lieu, cette enquête présentait peu d'intérêt !

Cette attitude est fort regrettable, car sans le relai et l'implication active des communes concernées par l'enquête, la publicité réglementaire (annonces dans les journaux et affiches) atteint rapidement ses limites.

Il conviendra donc que la SGP s'implique davantage auprès des communes concernées par cette ligne 15 Est pour que celles-ci communiquent plus largement sur ce projet auprès de leurs concitoyens.

Sur la question N°3 : « Les communes ont paru peu concernées par cette enquête et semblent avoir fait le minimum imposé (Cf. Partie 2 du rapport sur le déroulement des permanences). La SGP les avait-elle sensibilisées préalablement. Y avait-il eu des réunions préalables avec les communes intéressées pour les informer sur cette enquête ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Dans le cadre de ses relations régulières avec les collectivités territoriales, la Société du Grand Paris tient informée ses interlocuteurs (élus et services) des différentes enquêtes publiques à venir sur leurs territoires respectifs et met à disposition au sein de chaque collectivité concernée le dossier d'enquête et les registres afférents.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter à l'appréciation de la commission exprimée sous la question N°2 ci-dessus.

Sur la question N°4 : « Beaucoup de propriétaires riverains rencontrés souhaitent légitimement savoir s'ils étaient impactés sur leur foncier, savoir s'ils allaient être expropriés et quand, notamment pour pouvoir entreprendre ou non de travaux chez eux. Ils ne comprenaient pas que les services de la mairie ne puissent les renseigner sur le tracé exact du tunnel et toutes les emprises concernées. Est-il possible de donner dès maintenant des dates probables de lancement des parcellaires sur cette ligne et de pouvoir transmettre un contact à la SGP ou son partenaire de gestion du foncier pour pouvoir les renseigner ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le tracé exact du tunnel n'est pas encore stabilisé à ce jour et ne peut donc être communiqué aux habitants. La Société du Grand Paris invite les habitants à consulter le dossier d'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est (laquelle utilité publique a été déclarée par arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 en date du 20 juin 2018) dans lequel peut être observé le fuseau de DUP au sein duquel passera le tunnel.

Le calendrier des enquêtes parcellaires est déterminé au fur et à mesure de l'avancée des négociations amiables et des dates de besoin de mise à disposition du foncier pour la réalisation des travaux. Deux enquêtes parcellaires sont actuellement en cours de traitement : l'une portant sur les gares de Mairie d'Aubervilliers et Pont de Bondy, la seconde sur l'emprise du tunnel entre l'ouvrage annexe 6401P et gare de Saint-Denis Pleyel. Une troisième enquête parcellaire est programmée pour la fin de l'année et concernera les parcelles de surface entre la gare de Saint-Denis Pleyel jusqu'à la gare de Rosny Bois Perrier, les propriétaires sont actuellement contactés par l'opérateur foncier. Les autres enquêtes parcellaires portant sur le

département du Val de Marne et la totalité des tréfonds sur les deux départements concernés s'échelonneront entre fin 2020 et 2023. Toutes les informations utiles seront transmises préalablement aux propriétaires par l'opérateur foncier.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a bien noté que les enquêtes parcellaires en cours et à venir permettent d'identifier les propriétaires concernés par les expropriations de surface.

S'agissant du département du Val-de-Marne et des enquêtes parcellaires portant sur le tréfonds, elle a bien noté qu'elles s'échelonneront entre 2020 et 2023 et que les propriétaires concernés seront directement contactés par l'opérateur foncier ?



3.2.10. Thème 10 relatif aux autres problématiques

Ce thème regroupe des problématiques évoquées ne rentrant pas dans les 9 autres thèmes et souvent décalées par rapport aux objets de cette enquête environnementale.

En effet beaucoup portent sur des modifications apportées au projet de la ligne 15 Est, à son tracé, aux territoires traversés ou à la logique globale des transports du Grand Paris Express, remettant en cause sa déclaration d'utilité publique qui n'est plus d'actualité à ce stade de la concertation et de la consultation du public.

En revanche et à l'opposé de ces expressions générales, beaucoup de riverains auraient souhaité avoir connaissance d'un tracé plus précis du tunnel et de tous les ouvrages émergents, de plans parcellaires leur permettant de savoir si leur propriété est concernée par les futures enquêtes parcellaires.

Au niveau des gares, beaucoup s'interrogent sur leur implantation et sur leur importance, notamment remettant en cause les projets connexes qui leurs sont associés.

Des projets alternatifs notamment pour l'implantation de plusieurs ouvrages annexes sont aussi proposés en plus des raisons environnementales et de préservation des espaces verts et des arbres pour des considérations patrimoniales.

3.2.10.1. Analyse et synthèse des observations et des courriers ou courriels relatifs à ce thème

Observation N°2 du registre de Fontenay-sous-Bois d'un ANONYME qui a écrit : « 2) *Vouloir greffer un nouveau moyen de communication (ferroviaire) sur un réseau vieillissant, mal entretenu et engorgé est-ce vraiment bénéfique (tel une Ferrari entre 2 camionnettes) vieilliss et dans un embouteillage.*

Pour moi, la priorité est de ramener le système en place à un niveau décent et de rationaliser les fréquences de trains (RER) pour transporter le maximum de personnes.

Observation N°3 du registre de Fontenay-sous-Bois de M. ABRAHAM qui a écrit :

- *Gain en vies humaines 185/Gd Paris Express*
- *Gain en énergie 1.500 000 tonnes équivalent pétrole/Gd Paris Express*

Souhait que le calendrier soit avancé car 2030 c'est bien loin pour un projet si utile que la ligne 15 Est. Il est urgent de désaturer la gare de Val de Fontenay.

Plus le projet tarde, plus il y aura de morts car les quais sont étroits et la gare est souvent fermée pour raison de sécurité.

L'interopérabilité et l'accélération de la ligne 15 Est permettraient d'accélérer le prolongement de la ligne 1 et ainsi réellement décharger le RER A entre Val de Fontenay et Nation, tronçon devenu inhumain biens des ??...entre 07h30 et 9h00 vers Paris.

Observation N°3 du registre du Perreux de M. PERNIER qui a écrit : « *Pour l'évacuation des déblais les gares Val de Fontenay et Nogent Le Perreux ainsi que du tunnelier TMB 4 Bis prendre les dispositions au niveau SGP et SNCF pour éviter le préacheminement routier figurant p149 de la pièce B2.*

La SGP pourrait-elle préciser l'étude d'impact et l'autorisation environnementale pour les ouvrages annexes concernant les gares Val de Fontenay et Nogent Le Perreux réalisés comme maître d'ouvrage ou comme aménageur de l'espace foncier acquis. »

(Note de la commission qui estime que M. Pernier évoque ici les ouvrages dits connexes de ces gares et non les OA des puits de ventilation).

Observation N°6 du registre du Perreux de M. QUERIN a écrit : « *Demeurant au N°12 de la rue de Nancy, je reste dans l'incertitude du projet d'expropriation de mon pavillon pour démolition. Je me demande à quelle date nous serons informés ?*

Observation N°11 du registre du Perreux de Mme SAUNIER LAPORTE (Association Agir pour Le Perreux-sur-Marne) qui formule les demandes suivantes :

- « Tout d'abord, une information/concertation rapide avec les propriétaires et résidents dont les logements devraient faire l'objet d'une démolition.
- Pendant le chantier, mettre en place des mesures de protections renforcées contre les nuisances visuelles et sonores.

Le projet de la nouvelle Gare Ligne 15 Est devrait intégrer également un renforcement de la protection des riverains contre les nuisances acoustiques de la ligne RER E.

- Étudier des solutions d'enlèvement des déblais réduisant au maximum l'utilisation du "préacheminement routier", dont l'impact est sous-estimé.

Notre Association demande que soit utilisée l'évacuation par bande transporteuse vers la ligne SNCF toute proche, le Port de Bonneuil étant relié au rail.

- Prévoir un plan de circulation incluant le renforcement des espaces de circulation piétonne place Belvaux, avenue Ledru-Rollin et rues avoisinantes.
- Eau : prévoir dans les marchés de travaux que des dispositions contraignantes soient prises pour le recyclage des eaux industrielles et de ruissellement.
- Établir un projet d'utilisation des surfaces libérées après chantiers qui privilégie les espaces verts et les constructions de faible hauteur, en particulier pavillons.

En tout état de cause, les nouvelles constructions ne doivent pas déroger aux règles courantes du P.L.U. en application dans la zone.

- Prévoir la construction d'un ou plusieurs parkings accessibles dès la mise en service de la Gare Nogent-Le Perreux.

Aménager des parkings provisoires permettant aux riverains d'avoir une solution de stationnement pendant les travaux. »

Observation N°1 du registre de Noisy-le-Sec de M. SIMON, vice-président de Tram-Non qui a écrit et longuement développé : « La ligne Est du M15 : un tracé absurde, un coût exorbitant. A l'origine, le tracé du métro périphérique M15 retenu en priorité passait par Bobigny, (Long développement plan joint nouveau d'un tracé alternatif jugé plus pertinent) »

Observation N°1 du registre de Rosny de M. BOULLET qui a écrit : « Le planning de l'ensemble de l'opération de réalisation de la ligne 15 Est prévoit que les acquisitions foncières se font du 2^{ème} trimestre 2017 jusqu'à la fin du 2^{ème} trimestre 2021.

Une enquête parcellaire est nécessaire. Quand va-t-elle avoir lieu ? »

Observation N°3 du registre de Rosny M. PIRONNEAU (observation orale) a évoqué : « La construction de l'A86 en disant qu'ils auraient dû à l'époque construire un métro en même temps en rocade. Il précise que les problèmes de stationnement doivent être pris en compte par les gares, car, par exemple, les habitants du Plateau d'Avron ne vont pas venir à pied. Il voit là une contradiction pour le projet. »

Mail N°1 du registre dématérialisé de M. BLANC qui a écrit : « Cette ligne 15 EST me paraît très importante afin d'équilibrer la masse d'emplois entre Paris Ouest et Paris Est. Son couplage avec le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay permettra de rendre ce pôle incontournable et de rendre la vie des franciliens meilleures en leur évitant de tous faire le même trajet de l'Est vers l'Ouest et ainsi saturer le RER A.

Il serait idéal de ne pas avoir à changer de métro à Champigny afin de lier la Seine Saint Denis au Val de Marne dans des temps records. »

Mail N°7 du registre dématérialisé de M. BOULLET qui affirme : « A la sortie de la gare Bois-Perrier vers le sud les rails sont à une profondeur d'environ 20 m sous le sol naturel. Dans cette partie du tracé, sachant que le diamètre du tunnel est d'environ 10 m à quelle distance

minimum des infrastructures d'éventuelles constructions d'immeubles (pieux, parking sous terrain,), devront être éloignées horizontalement de part et d'autre du tunnel ? Des servitudes autour du tracé devront ainsi être énoncées. A quel moment de l'étude du dossier de réalisation ces servitudes apparaîtront-elles dans le PLU de la commune (actuellement elles n'y apparaissent pas) ? »

Mail N°16 du registre dématérialisé de M. HUREL (et texte identique pour les N°17 ANONYME et N°22 Mme MAIRESSE) qui réclament : « ... Nous réclamons que ce square soit déclaré comme une OIM, (Opération d'intérêt Municipal), et que dans le cadre d'une OIN, Opération d'intérêt National, cela aurait un certain impact. Mettant à profit ce choix vous en ressortiriez grand, et vous feriez une œuvre d'intérêt de salut public en installant ce puits au milieu du terrain actuellement en friche (entre les rues de la Maladrerie, Berthelot et Réchossière), en le dépolluant et en aménageant cet ensemble avec des jeux d'enfants, d'adolescents, en plantant de la végétation, ainsi que des essences d'arbres diverses et variées.

La population de notre ville serait considérée comme des citoyens normaux et non comme des « zonards », des ajustements de variables comme certains osent nous traiter !!! ... »

Mail N°44 du registre dématérialisé d'un ANONYME qui a écrit : « ENVIRONNEMENT ET PROJET LIGNE 15 :

Dans l'étude environnementale seul l'impact de la ligne en elle-même est abordé (emprise, chantier). Outre l'ampleur du document, où l'on se demande parfois si cela ne sert pas à noyer le poisson, l'attachement à répertorier les espèces qui en fait n'ont fait que recoloniser des zones fortement ravagées par les activités humaines (friches, talus, emprises ferroviaires en déshérences,) frise le ridicule lorsque l'on tient compte des enjeux indirects de la ligne 15. Car il n'est fait aucunement référence à l'impact final et bien plus important de l'existence même de cette ligne et des projets du Grand Paris, sur l'environnement et le cadre de vie des habitants de tout le secteur desservi. En effet ce projet n'est pas fait pour améliorer la vie de ses habitants, déjà bien desservis (Ligne E, ligne A, tram) Une rocade inter banlieue est nécessaire, mais plus loin de Paris, et permettant de desservir des villes dépourvues de transport (Neuilly sur Marne - Montfermeil par exemple). Le véritable but de ce projet est d'urbaniser, imposer une collectivisation de l'habitat, et bétonner à outrance la banlieue parisienne, au détriment des zones pavillonnaires, du cadre de vie de ses habitants, du patrimoine architectural et naturel, et d'une harmonieuse répartition de la population sur le territoire national.

* *L'étude fait complètement abstraction*

- *des conséquences de l'urbanisation induite : destruction de zones pavillonnaires donc du cadre de vie et de la biodiversité existante dans les jardins constitués en majeure partie, contrairement aux emprises de la ligne étudiées, de surfaces naturelles et non remaniées*
- *des conséquences économiques du coût de la ligne dans une région où toutes les études mettent en évidence le poids exorbitant et déficitaire du budget transport : augmentation des charges déplacements et fiscales des habitants, nécessitant toujours plus de "course aux revenus", au travail, donc plus de mal-être.*
- *des conséquences de la concentration humaine sur les conditions de vie.*

* *Le projet est défendu dans l'étude par l'argument fallacieux de "la lutte contre l'étalement urbain" de manière tronquée car elle fait complètement abstraction :*

- *du gâchis des habitations, locaux et surfaces industrielles de plus en plus inoccupés dans la plupart de nos provinces en l'absence de réelle décentralisation, couplée avec la concentration de l'emploi sur l'île de France (concentration largement responsable de la sur-urbanisation).*
- *des énormes surfaces définitivement détruites en périphérie de banlieue (en Seine et*

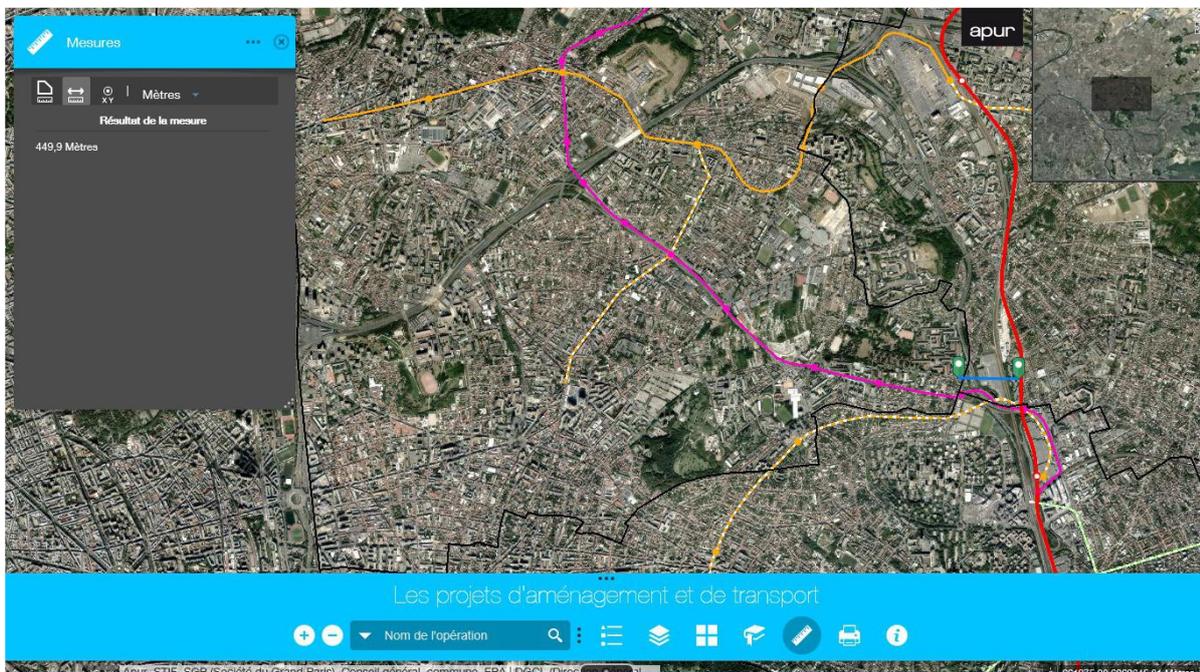
Marne et Est de L'IDF particulièrement) pour fournir matériaux, pour stocker les déblais générés par ces chantiers de métro (même si l'étude reprend ce thème de manière théorique qui s'apparente plus à un vœu pieux), pour stocker les gravats générés par les démolitions, conséquences de cette densification, stocker les engins et véhicules du BTP, ainsi que pour stocker les déchets ultimes générés par cette concentration humaine. De même, zones industrielles et logistiques sont repoussées par la densification et la sur-urbanisation de la proche banlieue vers des zones agricoles en périphérie, de préférence dans des lieux dépourvus de transports en commun.

Allez voir en Seine et Marne l'état du paysage : l'étalement urbain s'il ne se fait pas par l'habitat, il se fait par ces activités induites (stockages, exploitation de matériaux, zones d'activités)

Habitants de la banlieue Est, nous ne pouvons que désapprouver les objectifs de ce programme de transport !

Mails N°50 et 51 du registre dématérialisé de M. JUVIAL de Pantin qui a écrit : « ...il serait plus que nécessaire de faire en sorte que le Grand Paris Express ait une gare à Montreuil. Ça l'est d'autant plus que c'est une ville de plus de 100 000 habitants.

Une hypothèse d'autant plus envisageable qu'il y aura très probablement une déclaration d'utilité modificative de la 15 Est !



Remettre une gare à l'est du faisceau. L'emplacement de la gare Pleyel est acté.

Pour autant, il est indispensable de créer une gare à l'est. C'est non seulement plus utile pour les habitants du Val d'Oise, mais aussi pour les parisiens vivants au nord et surtout ceux de Seine-Saint-Denis ! »

3.2.10.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à ce thème

S'agissant de la chronologie des procédures :

La pièce A (p31 et 32) qui présente le dossier de demande d'autorisation environnementale, rappelle les 2 déclarations d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet et la place de la présente enquête environnementale se situant en aval au niveau de la procédure

3.2. Contexte réglementaire

3.2.1. Chronologie des procédures de la Ligne 15 Est

Déclaration d'utilité publique initiale

Suite à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique organisée du 23 mai au 27 juin 2016, les travaux nécessaires à la réalisation de la Ligne 15 Est ont été déclarés d'utilité publique et urgents, au bénéfice de la

Société du Grand Paris, le 13 février 2017 par arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325.

Cette déclaration d'utilité publique tenait lieu de déclaration de projet conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 a emporté la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Drancy, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois et Le Perreux-sur-Marne.

Déclaration d'utilité publique modificative

Afin de tenir compte de la nouvelle implantation du centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois sur le site Montgolfier et des besoins d'élargissement de certaines emprises travaux, une procédure de déclaration d'utilité publique modificative a été engagée en 2017. Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative a été organisée du 19 octobre au 23 novembre 2017.

Les travaux correspondant aux évolutions du projet ont été déclarés d'utilité publique et urgents, au bénéfice de la Société du Grand Paris, par arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018.

Cette déclaration d'utilité publique modificative tenait lieu de déclaration de projet conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'arrêté inter-préfectoral n°2018-1438 a emporté la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Rosny-sous-Bois.

Au-delà de la déclaration d'utilité publique

En application des arrêtés inter-préfectoraux mentionnés ci-dessus, la Société du Grand Paris :

- peut engager les procédures d'expropriation des immeubles nécessaires à la réalisation du projet dans un délai de cinq ans à compter de la signature de l'arrêté initial ;
- assure la réalisation et le suivi des mesures destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Les procédures après la déclaration d'utilité publique

Pour permettre la réalisation des travaux, la Société du Grand Paris doit obtenir préalablement les autorisations administratives nécessaires au titre des différentes législations applicables au projet (code de l'environnement, code forestier, code de l'urbanisme, code du patrimoine, etc.).

L'autorisation environnementale, définie au chapitre suivant, rassemble notamment les autorisations, dérogations, absences d'opposition et déclarations requises au titre du code de l'environnement.

Le présent dossier a pour objet de solliciter l'autorisation environnementale des travaux de la Ligne 15 Est.

D'autres autorisations et démarches nécessaires, en particulier au titre du code de l'urbanisme et du code du patrimoine, feront l'objet de procédures distinctes ultérieurement (permis de démolir, permis de construire, travaux dans les abords de monuments historiques, archéologie préventive, etc.).

S'agissant des projets connexes :

Réponse à la recommandation de l'Ae page 26 pièce F

" (§1.2.2 – page 9 de l'avis de l'AE) : « L'Ae recommande d'analyser dans quelles mesure les projets connexes des gares et de certains ouvrages annexes font partie ou non du projet et de préciser les modalités à prévoir pour une actualisation ultérieure de l'étude d'impact. »

Comme précisé au chapitre 1.1.7.7 du volet B2 - Etude d'impact, parallèlement à la conception du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris a conduit en lien avec les collectivités, des études sur les conditions techniques permettant le développement futur de projets immobiliers à proximité des gares du Grand Paris.

La Société du Grand Paris souhaite ainsi contribuer à la dynamique urbaine rendue possible par l'implantation des gares, en mettant son patrimoine foncier au service des projets urbains envisagés par les collectivités.

Les objectifs de réalisation de ces projets immobiliers, dit « projets connexes » car situés en surplomb ou à proximité immédiate des gares et ouvrages annexes du Grand Paris Express, sont multiples et visent notamment à accompagner ou renforcer le processus de renouvellement urbain des quartiers riverains, à assurer l'insertion urbaine de la gare dans un contexte futur plus ou moins dense, et à contribuer à l'échelle des parcelles concernées par ces projets immobiliers, à la création de logements et/ou d'activités en Ile-de-France.

La définition de ces projets immobiliers potentiels dépend de chaque contexte urbain et s'effectue en application des dispositions des plans locaux d'urbanisme en vigueur. Ainsi, la programmation comme la volumétrie de ces projets immobiliers sont définies au regard de chaque site, en cohérence avec les orientations urbaines souhaitées par la collectivité.

Afin d'assurer une bonne information du public, la description du projet des gares et ouvrages annexes présentée aux chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 du volet B2 - Etude d'impact, présente les intentions urbaines prévisionnelles des

projets connexes, afin de pouvoir visualiser l'insertion urbaine indicative des gares ou des ouvrages annexes dans leur environnement à terme. A ce stade, les gares et ouvrages identifiés par une opportunité de projet connexe sont :

- Gares : Mairie d'Aubervilliers ; Fort d'Aubervilliers ; Bondy ; Val de Fontenay ; Nogent - Le Perreux ;
- Ouvrages annexes : 6402P ; 6702P ; 7101P ; 7301P ; 7302P ; 7401P ; 7402P ; 7403P.

Les conditions permettant la réalisation future de ces projets sur les parcelles directement concernées par l'implantation de l'infrastructure de transport, à proximité immédiate ou en surplomb des gares et ouvrages annexes, ont été étudiées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre de niveau avant-projet de la Ligne 15 Est.

A ce stade de la conception du projet, il n'existe pas d'éléments supplémentaires. Les concertations avec les collectivités sont toujours en cours.

3.2.10.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Q1 : Beaucoup de riverains et de propriétaires voudraient savoir si leur propriété est concernée au niveau du foncier nécessaire à la réalisation de toutes les installations de la ligne et être informés des dates des enquêtes parcellaires. Est-il possible de transmettre les coordonnées d'un contact qui pourrait leur apporter à défaut de réponses précises suivant l'état d'avancement des avant-projets de ces installations, des renseignements utiles à ces expropriés potentiels. ?

Q2 : Le mail N°7 fait état de servitudes qui impacteraient d'éventuelles constructions sur pieux ou des parkings souterrains situés au droit ou à proximité immédiate du futur tunnel, notamment lorsque celui-ci passe à une relative faible profondeur (20 mètres, par exemple)

Est-il prévu de telles servitudes ? Si oui comment devront-elles être reportées sur les documents d'urbanisme des communes traversées ?

Q3 : Les services communaux souvent sollicités n'ont pas tous les éléments pour répondre à leurs administrés sur ces questions foncières, sur les expropriations partielles (indemnisation du tréfond) ou totales. La ligne 15 Est ne fait pas partie des lignes prioritaires avec son échéance de 2030, mais n'est-il pas possible de leur fournir dès que possible des éléments ou au moins un plan localisant la future emprise du tunnel, leur permettant sans s'engager de répondre aux demandes, ces documents et ces renseignements étant données à titre indicatif non officiel et avec des précautions précisées sur un document écrit par la SGP en attente du lancement officiel des procédures d'expropriation ?

Q4 : Le projet d'une gare plus à l'écart du faisceau actuel et pouvant desservir Montreuil ville de plus de 100.000 habitants et appelée à se développer notamment sur des terrains encore libres dans la partie est de cette commune a-t-il été étudié ?

Si oui quelles sont les raisons ayant conduit à ne pas le retenir ?

3.2.10.4. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Sur l'observation N°3 du registre du Perreux de M. PERNIER : « Pour l'évacuation des déblais les gares Val de Fontenay et Nogent Le Perreux ainsi que du tunnelier TMB 4 Bis prendre les dispositions au niveau SGP et SNCF pour éviter le préacheminement routier figurant p149 de la pièce B2.

La SGP pourrait-elle préciser l'étude d'impact et l'autorisation environnementale pour les ouvrages annexes concernant les gares Val de Fontenay et Nogent Le Perreux réalisés comme maître d'ouvrage ou comme aménageur de l'espace foncier acquis. »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Concernant les secteurs de Val de Fontenay et de Nogent Le Perreux, les études technico-économiques ont conduit à retenir l'évacuation routière. En effet, une évacuation par bande transporteuse jusqu'à la voie ferrée la plus proche, puis une évacuation ferroviaire jusqu'au

port de Bonneuil-sur-Marne pour enfin utiliser la voie fluviale, engendrent des ruptures de charge et un coût prohibitif.

Par ailleurs, l'évacuation ferroviaire nécessite en plus de la présence d'une voie ferrée à proximité du site, la mise en œuvre d'une ITE (Installation Terminale Embranchée). Cette dernière requiert un foncier important, notamment pour le stockage des déblais, qui n'est pas disponible dans le secteur.

Concernant les ouvrages connexes des gares Val de Fontenay et Nogent Le Perreux, la SGP n'étant pas maître d'ouvrage, ils ne sont pas concernés par le présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

Appréciations de la commission d'enquête :

Voir le thème 6 sur les questions liées à la gestion des déblais.

Concernant celles portant sur les projets connexes des gares ayant suscité de nombreuses réactions notamment pour la gare de Nogent-le-Perreux, ils sont hors champ de la présente enquête, mais la commission espère que les études ont bien déjà pris en compte tous leurs impacts environnementaux potentiels, ceux liés aux expropriations étant conditionnés par la mise au point de ces projets avec les collectivités locales.

Sur l'observation N°11 du registre du Perreux de Mme SAUNIER LAPORTE : «

- *« Tout d'abord, une information/concertation rapide avec les propriétaires et résidents dont les logements devraient faire l'objet d'une démolition.*
- *Pendant le chantier, mettre en place des mesures de protections renforcées contre les nuisances visuelles et sonores.*

Le projet de la nouvelle Gare Ligne 15 Est devrait intégrer également un renforcement de la protection des riverains contre les nuisances acoustiques de la ligne RER E.

- *Étudier des solutions d'enlèvement des déblais réduisant au maximum l'utilisation du "préacheminement routier", dont l'impact est sous-estimé.*

Notre Association demande que soit utilisée l'évacuation par bande transporteuse vers la ligne SNCF toute proche, le Port de Bonneuil étant relié au rail.

- *Prévoir un plan de circulation incluant le renforcement des espaces de circulation piétonne place Belvaux, avenue Ledru-Rollin et rues avoisinantes.*
- *Eau : prévoir dans les marchés de travaux que des dispositions contraignantes soient prises pour le recyclage des eaux industrielles et de ruissellement.*
- *Établir un projet d'utilisation des surfaces libérées après chantiers qui privilégie les espaces verts et les constructions de faible hauteur, en particulier pavillons.*

En tout état de cause, les nouvelles constructions ne doivent pas déroger aux règles courantes du P.L.U. en application dans la zone.

- *Prévoir la construction d'un ou plusieurs parkings accessibles dès la mise en service de la Gare Nogent-Le Perreux.*
- *Aménager des parkings provisoires permettant aux riverains d'avoir une solution de stationnement pendant les travaux. »*

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Information et concertation :

Dans le cadre des acquisitions foncières, l'opérateur foncier de la SGP prendra contact avec

les propriétaires concernés.

Mesures contre les nuisances visuelles et sonores :

Afin de limiter les nuisances générées par les travaux, la SGP a défini un ensemble de mesures génériques au travers de la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8 du présent dossier) qui seront systématiquement mises en place sur chaque chantier. Cette charte précise les exigences de la SGP envers les prestataires notamment en termes de réduction des nuisances visuelles et sonores (pages 727 et 728 de la charte environnement). De plus, en fonction des sensibilités locales au niveau de chaque site, des mesures de protection renforcées seront définies et imposées dans les contrats des entreprises.

Evacuation des déblais :

Concernant le secteur de Nogent Le Perreux, les études technico-économiques ont conduit à retenir l'évacuation routière. En effet, une évacuation par bande transporteuse jusqu'à la voie ferrée la plus proche, puis une évacuation ferroviaire jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne pour enfin utiliser la voie fluviale, engendre des ruptures de charge et un coût prohibitif.

Par ailleurs, l'évacuation ferroviaire nécessite en plus de la présence d'une voie ferrée à proximité du site, la mise en œuvre d'une ITE (Installation Terminale Embranchée). Cette dernière requiert un foncier important, notamment pour le stockage des déblais, qui n'est pas disponible dans le secteur.

Circulation :

Comme indiqué page 727 de la « Charte Environnement des chantiers » (Annexe E.8), l'approvisionnement des chantiers ainsi que les évacuations se feront selon un plan de circulation limitant les nuisances tout en intégrant les contraintes techniques inhérentes aux chantiers. Ce plan de circulation sera établi en concertation avec les collectivités locales. De plus, dans les contrats des entreprises de travaux, des mesures supplémentaires seront imposées afin de garantir l'accessibilité et le maintien ou rétablissement des axes de circulation aux abords du chantier.

Recyclage des eaux :

Le recyclage des eaux industrielles et de ruissellement nécessite la mise en œuvre d'installations de stockage et de traitement sur site permettant d'obtenir une quantité et une qualité des eaux compatibles avec les activités de chantier à un instant T.

Or les travaux de la Ligne 15 Est se déroulant dans un contexte urbain contraint, les emprises chantiers ne seront pas toutes suffisamment étendues pour mettre en œuvre les installations nécessaires au recyclage des eaux. Les dispositifs de stockage et de traitement des eaux seront a minima dimensionner pour répondre aux exigences des concessionnaires de réseaux.

A noter également que la SGP a fait le choix de restreindre les emprises chantiers afin de minimiser l'impact des travaux mais aussi d'éviter les acquisitions et les démolitions.

Ainsi, la SGP ne peut imposer systématiquement aux entreprises de travaux de recycler les eaux industrielles et pluviales. Néanmoins, en fonction de la surface des sites, elle pourra demander aux entreprises d'étudier les possibilités de recyclage.

Surfaces libérées après chantier :

A l'issue des travaux, les emprises de chantier seront remises en l'état.

Concernant l'aménagement des espaces publics autour des gares, des études de pôle associant plusieurs acteurs sont en cours ; elles établiront pour certains sujets des préconisations qui seront transmises aux futurs maîtres d'ouvrage en charge de l'aménagement.

Stationnement :

La gare de Nogent-Le Perreux est construite en lieu et place d'un parking public de 49 places. Les prévisions de trafic de la gare prévoient que les voyageurs se rendront sur place pour la très grande majorité (>90%) en bus ou à pied.

L'étude de pôle, menée en 2017-2018, a permis de définir les besoins d'amélioration des cheminements vélo et piétons pour accéder à la gare, ainsi que les besoins en stationnement aux alentours de la gare. Par conséquent, un nombre plus important de stationnement pour les vélos est prévu afin de répondre à la forte demande (page 88 du volet B2 du présent dossier). Trois places de dépose minute et taxis sont également prévues sur le parvis au droit de l'entrée de la gare.

De plus, des places de stationnement seront toujours accessibles dans les rues avoisinantes.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les questions abordées sont traitées dans les thèmes 2 et 7, à l'exception de celui du stationnement. La SGP répond à cette suppression des 49 places du parking public existantes en faisant état des résultats d'une étude de pôle et de stationnements renforcés pour les vélos.

L'association à l'origine de la remarque estime que toutes les rues adjacentes seront de ce fait saturées évoquant également des places de stationnement supprimées sur la rue de Nancy.

La commission note la responsabilité du comité de pôle sur le traitement du sujet, mais estime que cette problématique des stationnements pour permettre l'accès au réseau du Grand Paris à de nombreux usagers de grande couronne n'est pas vraiment traitée que ce soit au niveau des autorités ou de la SGP pour le traitement de ses gares.

Sur le mail N°1 : «

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'interopérabilité fait l'objet d'une concertation technique avec les services des collectivités locales et de l'Etat afin de confirmer ou non sa réalisation. Cette concertation permettra une prise de décision éclairée ultérieure. Le dossier de demande d'autorisation environnementale fait référence à l'avant-projet de décembre 2017 et ne tient pas compte de la concertation en cours.

Selon la décision actée à l'issue de la concertation, les dossiers administratifs pourront faire l'objet d'une mise à jour.

Appréciations de la commission d'enquête :

La SGP apporte ici des précisions utiles, mais beaucoup des points abordés par le public ne relèvent pas de la présente autorisation environnementale, mais de l'enquête précédente d'utilité publique, ou de considérations plus politiques ou philosophiques.

La commission d'enquête tient à préciser les limites du périmètre de la présente enquête qui ne comprend pas les gares de St Denis Pleyel et de Champigny-sur-Marne et donc la question de l'interopérabilité de cette dernière.

Sur le mail N°44 :

Avis et commentaires techniques de la SGP :

L'intérêt socio-économique de la Ligne 15 Est a été reconnu par un arrêté inter-préfectoral publié le 13 février 2017 déclarant le tronçon 15 Est d'utilité publique. Cet arrêté a été amené à mettre « en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou de ses conséquences sur la propriété privée ; entre également en ligne de compte l'atteinte à d'autres intérêts publics... », selon les termes de l'arrêt du 28 mai 1971 du Conseil d'Etat « Ville Nouvelle Lille Est ».

Conformément au code des transports (articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-1 à R.1511-10) et au décret n° 2013-1211 du 23/12/2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, une analyse socio-économique a été intégrée au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (pièce H du dossier de l'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 23 mai 2016 au lundi 27 juin 2016).

Cette pièce a souligné que le bilan global de l'opération était largement positif, les bénéfices pour la collectivité s'établissant à 6 milliards d'euros en valeur 2010 alors que les coûts sont de 4 milliards d'euros 2010. Ces coûts et avantages sont calculés conformément aux textes en vigueur et on fait l'objet d'une contre-expertise et d'un avis favorable du Commissariat Général à l'Investissement (CGI) en date du 19 février 2016.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission confirme ces rappels de la SGP et ne peut retenir les considérations globales de cette observation anonyme remettant en cause le projet du réseau et de la ligne 15 Est ce qui ne relève pas de la présente enquête.

Sur la question N°1 : « *Beaucoup de riverains et de propriétaires voudraient savoir si leur propriété est concernée au niveau du foncier nécessaire à la réalisation de toutes les installations de la ligne et être informés des dates des enquêtes parcellaires. Est-il possible de transmettre les coordonnées d'un contact qui pourrait leur apporter à défaut de réponses précises suivant l'état d'avancement des avant-projets de ces installations, des renseignements utiles à ces expropriés potentiels. ?* »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

La Société du Grand Paris invite les habitants à consulter le dossier d'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est (laquelle utilité publique a été déclarée par arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 en date du 20 juin 2018) dans lequel peut être observé le fuseau de DUP.

Le calendrier des enquêtes parcellaires est déterminé au fur et à mesure de l'avancée des négociations amiables et des dates de besoin de mise à disposition du foncier pour la réalisation des travaux. Deux enquêtes parcellaires sont actuellement en cours de traitement : l'une portant sur les gares de Mairie d'Aubervilliers et Pont de Bondy, la seconde sur l'emprise du tunnel entre l'ouvrage annexe 6401P et gare de Saint-Denis Pleyel. Une troisième enquête parcellaire est programmée pour la fin de l'année et concernera les parcelles de surface entre la gare de Saint-Denis Pleyel jusqu'à la gare de Rosny Bois Perrier, les propriétaires sont actuellement contactés par l'opérateur foncier. Les autres enquêtes parcellaires portant sur le département du Val de Marne et la totalité des tréfonds sur les deux départements concernés s'échelonneront entre fin 2020 et 2023. Toutes les informations utiles seront transmises préalablement aux propriétaires par l'opérateur foncier.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette demande a été formulée par plusieurs propriétaires riverains qui demandaient s'ils pouvaient engager ou non des travaux d'entretien de leur bien. Il s'agit notamment des propriétaires potentiellement concernés par les projets connexes des gares pourtant hors présente enquête.

La commission d'enquête a bien tenté de les informer au mieux en fonction de la position de leur bien situé ou non dans le fuseau de DUP.

Ces personnes auraient cependant voulu en savoir davantage et notamment avoir un contact avec un opérateur foncier de la SGP.

Les futures procédures parcellaires prescrites sur l'ensemble de la ligne 15 Est jusqu'en 2023 devraient leur permettre de savoir s'ils sont réellement concernés et de lever leurs incertitudes actuelles.

Sur la question N°2 : « Le mail N°7 fait état de servitudes qui impacteraient d'éventuelles constructions sur pieux ou des parkings souterrains situés au droit ou à proximité immédiate du futur tunnel, notamment lorsque celui-ci passe à une relative faible profondeur (20 mètres, par exemple)

Est-il prévu de telles servitudes ? Si oui comment devront-elles être reportées sur les documents d'urbanisme des communes traversées ?

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Pour la construction du tunnel, la SGP peut :

- soit acquérir à l'amiable ou exproprier les tréfonds, quelle que soit leur profondeur ;
- soit demander l'institution d'une servitude d'utilité publique en tréfonds pour les tréfonds en dessous de 15 m (article L. 2113-1 et suivants du code des transports, décret n° 2015-1572 du 2 décembre 2015 relatif à l'établissement d'une servitude d'utilité publique en tréfonds).

En cas d'institution d'une servitude d'utilité publique, la SGP a 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 de transport. Le propriétaire a l'obligation de s'abstenir de tout fait de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation de l'ouvrage.

Cette servitude ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres au-dessous du point le plus bas du terrain naturel et nécessite une enquête parcellaire. Une fois instituée, cette servitude est annexée aux documents d'urbanisme (PLU/PLU intercommunaux) comme toutes les autres servitudes d'utilité publique.

Par ailleurs, un permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé que si les travaux projetés ne sont pas incompatibles avec une déclaration d'utilité publique (article L. 421-6 du code de l'urbanisme). Afin d'aider les services instructeurs à vérifier la compatibilité des projets avec les déclarations d'utilité publique de la SGP, les demandes de permis pour les projets situés dans le faisceau de la déclaration d'utilité publique sont transmises pour avis à la SGP. Les avis de la SGP sont importants car ils permettent de préserver les ouvrages de la SGP mais aussi d'informer les constructeurs afin qu'ils puissent intégrer d'éventuelles contraintes techniques, ce qui au final sécurise leur projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse du maître d'ouvrage apporte tous les éléments utiles pour bien comprendre les servitudes liées au tunnel. Les futures enquêtes parcellaires permettront d'éclaircir tous ces points.

Sur la question N°3 : « Les services communaux souvent sollicités n'ont pas tous les éléments pour répondre à leurs administrés sur ces questions foncières, sur les expropriations partielles (indemnisation du tréfond) ou totales. La ligne 15 Est ne fait pas partie des lignes prioritaires avec son échéance de 2030, mais n'est-il pas possible de leur fournir dès que possible des éléments ou au moins un plan localisant la future emprise du tunnel, leur permettant sans s'engager de répondre aux demandes, ces documents et ces renseignements étant données à titre indicatif non officiel et avec des précautions précisées sur un document écrit par la SGP en attente du lancement officiel des procédures d'expropriation ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le tracé exact du tunnel n'est pas encore stabilisé à ce jour et ne peut donc être communiqué aux habitants. La Société du Grand Paris invite les habitants à consulter le dossier d'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est (laquelle utilité publique a été déclarée par arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 en date du 20 juin 2018) dans lequel peut être observé le fuseau de DUP au sein duquel passera le tunnel.

Les propriétaires concernés seront contactés par l'opérateur foncier qui lors d'un rendez-vous leur présentera l'impact du tunnel sur leur emprise foncière et les montants indemnitaires. Suite à ces prises de contact qui ont pour but d'enclencher une négociation amiable, des enquêtes parcellaires seront organisées ultérieurement et le juge de l'expropriation saisi en cas de différend sur le montant indemnitaire.

Appréciations de la commission d'enquête :

La réponse de la SGP rappelle comme plus haut la double procédure du code de l'expropriation exigible pour les mutations forcées des propriétés privées : déclaration d'utilité publique du projet après enquête et enquêtes parcellaires concernant les seuls propriétaires concernés.

Compte tenu de l'état d'avancement des études à poursuivre pour les nombreux projets constitutifs du dossier, qui de ce fait ne sont pas figés, et de l'échéancier de réalisation de la ligne, somme toute lointain (2030 au mieux), le travail d'élaboration avec les collectivités locales se poursuivra.

Une information plus poussée de l'état d'avancement de ces études sur le site de la SGP ainsi qu'à l'intention des communes concernée (par des réunions périodiques) pourrait certainement améliorer cette communication nécessaire et attendue des riverains.

Sur la question N°4 : « Le projet d'une gare plus à l'écart du faisceau actuel et pouvant desservir Montreuil ville de plus de 100.000 habitants et appelée à se développer notamment sur des terrains encore libres dans la partie est de cette commune a-t-il été étudié ?

Si oui quelles sont les raisons ayant conduit à ne pas le retenir ? »

Avis et commentaires techniques de la SGP :

Le réseau du Grand Paris Express a fait l'objet d'un grand débat public en 2010 qui a notamment permis d'arrêter le tracé du métro et l'emplacement des futures gares. Environ 55 réunions publiques ont permis à 15 000 participants de s'exprimer sur ces sujets. Le débat a également été alimenté par 255 cahiers d'acteurs remis par les acteurs institutionnels (conseil régional, conseils départementaux, intercommunalités, communes), acteurs du transport, acteurs économiques et de l'aménagement du territoire.

Les conclusions de ce débat et l'ensemble des réponses apportées aux questions sont publiques et consultables sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

Pour la ligne 15 Est, une concertation a également été organisée en 2013.

La commune de Montreuil n'accueillera pas sur son territoire de gare du Grand Paris Express mais est toutefois desservie par les transports en commun dont l'offre sera renforcée par le prolongement de la ligne 11.

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette question n'est plus d'actualité car l'enquête de DUP, ainsi que l'enquête de DUP complémentaire n'ont pas retenu l'implantation d'une gare sur le territoire de la commune de Montreuil.

3.2.11. Courrier reçu en fin d'enquête

En fin d'enquête le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis a adressé un courrier à la commission d'enquête :

3.2.11.1. Courrier du Conseil départemental du 93

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

Stéphane Troussel
Président du Conseil départemental

Réf. : DDMH/SDMM/BMM/N°

Affaire suivie par : Bertrand Maaqueller
Tél : 01.43.93.87.46

PREFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS
DIRECTION DE LA COORDINATION DES
POLITIQUES PUBLIQUES ET DE L'APPUI
TERRITORIAL
1 ESPLANADE JEAN MOULIN
93000 BOBIGNY

A L'ATTENTION DE MONSIEUR JEAN-PIERRE CHAULET
PRESIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUETE
PUBLIQUE DE LA LIGNE 15 EST

Bobigny, le **17 AVR. 2019**

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique interdépartementale relative à la demande d'autorisation environnementale concernant la ligne 15 Est du Grand Paris Express, entre la gare de Saint-Denis Pleyel et la gare de Champigny Centre, je tiens par la présente à vous faire part de mon avis.

Tout d'abord, je tiens à réaffirmer l'importance de ce projet. Cette nouvelle ligne en rocade dessinera en effet à terme un maillage efficace de la Seine-Saint-Denis, en complément de la réalisation des lignes 14 nord, 16 et 17 du Grand Paris Express, et des prolongements des lignes 1, 11 et 12 et 14 du métro. Elle favorisera également l'accès à d'importants secteurs d'emploi tels que ceux de la Plaine Saint-Denis ou de Rosny - Bois Perrier et desservira des équipements d'envergure métropolitaine comme le Stade de France, le centre aquatique programmé à Saint-Denis pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024 ou l'hôpital Avicenne et le futur pôle sport handicap à Bobigny. Enfin, elle accompagnera la réalisation des nombreux projets de développement et de renouvellement urbain, notamment dans les centres d'Aubervilliers et de Bobigny, autour du Fort d'Aubervilliers et dans le secteur du Pont de Bondy. Ainsi, grâce à l'interopérabilité avec la ligne 15 sud à Champigny centre et sa réalisation telle que prévue, la ligne 15 Est constituera un levier de développement pour l'ensemble de l'Est Francilien.

Concernant le dossier présenté, de manière générale les études réalisées par la Société du Grand Paris (SGP) sont complètes sur les enjeux de biodiversité du département. Les expertises de terrain effectuées sur les abords du tracé de la ligne révèlent la présence de cortèges faunistiques et floristiques plutôt communs, exceptés quelques espèces rares ou protégées. Ces dernières sont ainsi prises en compte dans le cadre d'une démarche spécifique en fonction des enjeux auxquels elles font appels.



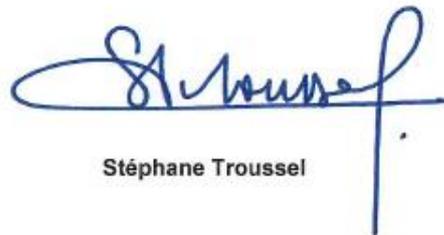
République française - liberté, égalité, fraternité
Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis
Hôtel du Département - 93000 Bobigny Cedex - Tél. 01 43 93 93 93
www.seine-saint-denis.fr

J'ai noté que la Société du Grand Paris met en place son savoir-faire constructif afin de limiter un rabattement des nappes ou de surélévation des niveaux par des techniques poussées : parois moulées, chambre à tunnelier, etc... Néanmoins, le modèle hydrogéologique décrit ne présente pas l'effet de ces rabattements sur l'ensemble des zones humides à proximité. Il est ainsi possible que celles présentes sur le Plateau d'Avron soient impactées. D'autant plus que le site fait partie des entités du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis. Je souhaite donc que ce point soit étudié.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de compensation, la Société du Grand Paris propose de réaménager le parc de la Patte d'Oie, situé en-dehors du Département, pour accueillir le moineau friquet. Plusieurs questions se posent sur ce site qui a déjà subi un réaménagement. En effet, on peut se demander quels étaient les objectifs initiaux de ce parc (espèces ou habitats visés) et si l'entretien en espace semi-ouvert ne correspond pas à une gestion prévue du site. Il est nécessaire que la Société du Grand Paris précise ces deux points.

Ainsi, un avis favorable est rendu au vu de la qualité du dossier sous réserve d'en préciser les quelques questionnements indiqués ci-dessus.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.



Stéphane Troussel

3.2.11.2. Avis et commentaires techniques de la SGP et appréciations de la commission d'enquête

Le projet de la Ligne 15 Est n'aura pas d'impact sur les zones humides situées sur le Plateau d'Avron.

En effet, les formations géologiques constituant le plateau d'Avron n'ont aucun lien hydrogéologique avec les nappes du Lutétien (Calcaire Grossier et Marnes et Caillasses), du Bartonien (Sables de Beauchamp, Calcaire de Saint-Ouen et Sables verts ou de Monceau) et de l'Yprésien (base de l'Eocène) susceptibles d'être impactées par les pompages des travaux de la Ligne 15 Est.

D'après les cartes géologiques au 1/50 000 du BRGM de Paris (n°183) et de Lagny (n°184), le plateau d'Avron repose sur trois formations géologiques :

- les Calcaires de brie pour sa partie centrale ;
- les Marnes vertes et glaises à Cyrènes (Stampien inférieur) sur sa partie périphérique ;
- les Marnes supragypseuses (Priabonien) qui ceinture le plateau d'Avron.

Les zones humides du plateau d'Avron sont donc favorisées par la nature des sols (Marnes vertes et glaises à Cyrènes et Marnes supragypseuses) comprenant des argiles en proportion suffisamment importante pour accueillir des nappes perchées ou des poches d'eau.

Ces nappes perchées sont déconnectées des nappes profondes impactées par le projet du fait de la présence des Argiles vertes (Sannoisien inférieur) et des formations ludiennes qui sont des couches imperméables et sont situées entre le calcaire de brie (socle du plateau

d'Avron) et les nappes du Lutétien, du Bartonien et de l'Yprésien.

Le plateau d'Avron est situé à plus de 85 mNGF, alors que les nappes les plus hautes susceptibles d'être impactées par le projet de la Ligne 15 Est sont situées entre 42 et 44 mNGF.

Le tableau ci-dessous présente la lithostratigraphie francilienne. À noter que les formations géologiques constituant le plateau d'Avron sont identifiées par le n°1 et les formations hydrogéologiques susceptibles d'être impactées par les pompages lors des travaux de la Ligne 15 Est sont identifiées par le n°2.

Ma	SERIE ou EPOQUE	ETAGE	Sous-étage ou équivalent	FORMATION géologique	Regroupement ou sous-couches éventuelles dans le secteur	
5	PLIOCENE			Sables de Lozère		
28				<i>Emerision</i>		
34	OLIGOCENE	CHATTIEN ?		Meulière de Montmorency		
		RUPELIEN (Stampien)	Stampien s.s.	Sables (et grès) de Fontainebeau Marnes à Hulbres		
			Sannoisien	Calcaire de Brie (et de Sannois)		
		PRIABONIEN	Ludien		Argile verte ou Glaise(s) verte(s) ou Mame verte,	Argile verte supérieure "Bande blanche" marno-calcaire Argile verte s.s. (ou Argile de Romainville) Glaises à Cyrènes ou Marnes à Cyrènes
					Marnes de Pantin ou Marnes blanches	Marnes supragypseuses
					Marnes d'Argenteuil ou Marnes bleues	
					Masses et Marnes du Gypse <-> Calcaire de Champigny	1 ^{ère} (ou Haute) masse de gypse Marnes à fer de lance 2 ^{ème} masse de gypse Marnes à Lucines 3 ^{ème} masse de gypse
				Marnes à Pholadomyes (au sens large) = Marnes infragypseuses	Marnes à Pholadomyes 4 ^{ème} masse de gypse (Calcaire de Noisy-le-Sec et Marnes à Paludines)	
		BARTONIEN	Mornésien (Bartonien supérieur)		Sables verts ou Sables de Monceau	
					Calcaire de St-Ouen s.l.,	Calcaire de St-Ouen s.s. Horizon de Montefontaine Calcaire de Ducy (Horizon sableux d'Ermeville)
Auversien (pp Bartonien)			Sables de Beauchamp, Sables d'Auvers	Sables de Beauchamp supérieurs Sables de Beauchamp médians argileux Sables de Beauchamp inférieurs		
<i>Emerision presque totale</i>						
56	EOCENE	LUTETIEN	Lutétien supérieur	Marnes et Caillasses	Marnes et Caillasses supérieures Marnes et Caillasses inférieures	
			Lutétien inférieur à supérieur	Calcaire grossier	Calcaire grossier supérieur Calcaire grossier moyen Calcaire grossier inférieur glauconieux Glauconie grossière	
		YPRESIEN	Cuisien	Sables de Cuisse		
			Sparnacien	Sables supérieurs ou du Soissonnais Fausses glaises Sables d'Auteuil Argile plastique Conglomérat de Meudon		
65	PALEOCENE	DANIEN ?-SELANDIEN		Calcaires et marnes de Meudon		
<i>Emerision, altération, érosion et ravinement de la craie</i>						
84	CRETACE SUPERIEUR (pp)	CAMPANIEN		Craie à silex		

1

2

Par ailleurs, la question de l'additionnalité des mesures de compensation prévues dans le parc de la Patte d'Oie à Gonesse a fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale et des précisions ont été apportées dans le volet F du dossier (« Avis de l'Autorité environnementale et du CNPN et mémoires en réponse de la Société du Grand Paris », pages 70-71).

Un projet de réaménagement du site de la Patte d'Oie, à mettre en œuvre après l'exploitation d'une installation de stockage de déchets inertes, figurait dans l'arrêté délivrant l'autorisation d'exploiter (arrêté n°10216, mars 2011), avec le remodelage de dômes et l'apport de « limons » en surface en vue de la création d'un parc.

Aucun objectif spécifique en matière de végétalisation ou de fonctionnalité écologique en lien avec la biodiversité n'était visé.

Aussi, au regard du potentiel de valorisation écologique que représente le site et de l'absence d'engagement pris au titre de la création d'un parc sur ces aspects, il est apparu pertinent d'apporter, à travers le projet de compensation proposé, une plus-value axée sur le développement de milieux favorables aux espèces visées par les besoins compensatoires de la Ligne 15 Est.

Concernant les modalités de gestion, la commune prévoit de se doter d'un plan de gestion en 2019 avec l'objectif de maintenir un équilibre entre les fonctions sociales et écologiques du parc. Néanmoins, dès lors que des travaux de restauration seront engagés au titre des actions de compensation ciblant des espèces et habitats d'espèces ainsi que des secteurs spécifiques du parc, des dispositions de gestion et de suivi particulières, adaptées aux objectifs de compensation visés, sont prévues et viendront compléter ce plan de gestion.

En parallèle, le jardin de l'école Pasteur situé sur la commune de Bondy, a été retenu pour réaliser un projet de compensation en faveur du Moineau friquet. La surface disponible étant réduite et insuffisante pour répondre au besoin compensatoire de la Ligne 15 Est, la compensation prévue sur le parc de la Patte d'Oie à Gonesse vient ainsi compléter cette mesure.

La complémentarité apportée à travers ces deux sites de compensation apparaît particulièrement intéressante :

- au niveau du jardin de l'école Pasteur à Bondy, elle permet d'offrir un site de compensation au plus proche de l'impact, avec l'objectif de maintenir la présence de l'espèce à proximité immédiate du secteur impacté. Les mesures de compensation participeront par ailleurs à la restauration d'une partie des continuités écologiques de la commune et bénéficieront à tous les oiseaux des milieux ouverts et semi-ouverts, des parcs et jardins, et ce, dans un secteur urbanisé ;
- au niveau du parc de la Patte d'Oie à Gonesse, le site offre une surface de compensation disponible beaucoup plus importante, autour de noyaux de populations connus du Moineau friquet et avec la présence de continuités écologiques identifiées au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), qui doivent permettre de relier les différents réservoirs de biodiversité et favoriser l'arrivée de l'espèce sur le site de compensation. Au regard de ses caractéristiques, le site sera également le support de mesures de compensation visant à développer des milieux favorables à une flore et à une faune diversifiées.

Appréciations de la commission d'enquête :

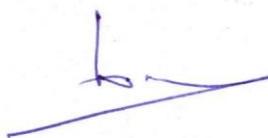
Les réponses de la SGP concernant l'impact du projet de ligne 15 Est sur les zones humides se veulent rassurantes.

S'agissant des sites de compensation, il convient de se reporter aux appréciations de la commission d'enquête développées sous les thèmes précédents.

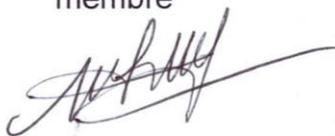
A Nogent sur Marne le 23 mai 2019

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : président

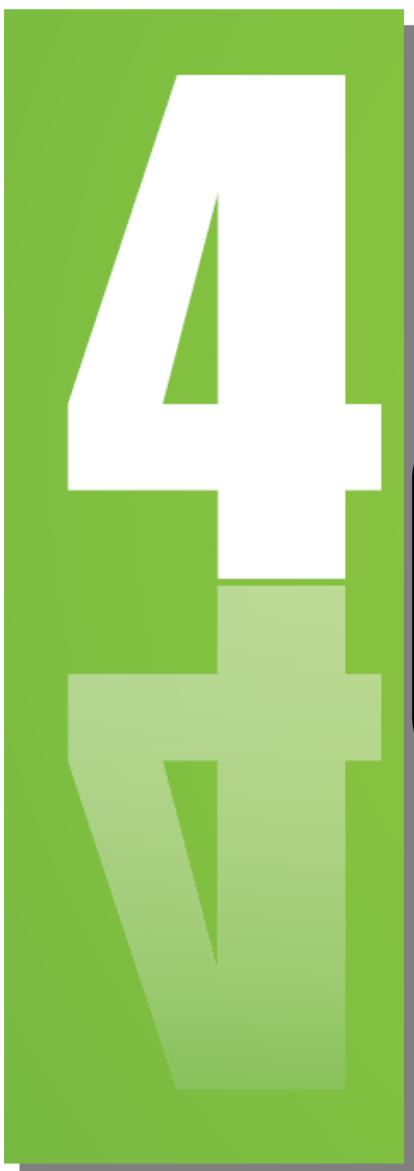


Nicole SOILLY
membre



Jean CULDAUT
membre





**AVIS ET CONCLUSIONS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET SUR
LA DÉROGATION POUR ATTEINTE À
ESPÈCES PROTÉGÉES**

41

**AVIS ET CONCLUSIONS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE AU TITRE DE
LA LOI SUR L'EAU**

4.1.1. Le cadre général du projet soumis à enquête publique

4.1.1.1. Nature et caractéristiques du projet soumis à enquête publique

Le Grand Paris Express (GPE) constitue un réseau de métros automatiques, visant à relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la Région Ile-de-France.

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 »). Les principales caractéristiques de ces liaisons sont définies dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui a fait l'objet d'un vote à l'unanimité du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 et a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011 (décret n° 2011-1011) ;
- du réseau complémentaire structurant (« Ligne orange ») dont la réalisation a été recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les Lignes rouge, verte et bleue.

La ligne 15 Est correspond justement à la ligne « orange » qui fait l'objet de la présente enquête d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et de la dérogation pour atteinte à des espèces protégées.

4.1.1.2. Les objectifs du projet

Cette ligne, d'une longueur de 23 km, est entièrement souterraine pour sa partie commercialement exploitée. Elle permet de relier les communes de Saint-Denis (93) et Champigny-sur-Marne (94).

Les objectifs poursuivis par la Ligne 15 Est sont :

- de désenclaver l'est francilien et d'apporter de nouvelles dessertes, en constituant notamment un nouveau lien entre les zones d'habitat et les grandes zones d'emploi de la Seine-Saint-Denis ainsi que vers les pôles de formation. La continuité de service de la Ligne 15 vers l'ouest et le sud connecte la Seine-Saint-Denis à la métropole et offre à ses habitants un meilleur accès aux pôles d'emploi de l'ouest et du sud francilien ;
- d'améliorer le maillage du réseau francilien sachant que la Ligne 15 Est s'insère dans l'ensemble du réseau de transport en Ile-de-France, existant ou futur grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes de métro et de RER radiales ;
- d'accompagner le développement du territoire en desservant notamment un nombre important de zones d'emplois et de projets (autour du Pont de Bondy, le Val de Fontenay, le centre-ville de Bobigny ou encore La Plaine Saint-Denis). L'accessibilité améliorée du territoire desservi par la Ligne 15 Est le rendra plus attractif pour les entreprises et les habitants, notamment en créant un réseau de transport moderne et performant au cœur de l'agglomération.

4.1.1.3. Le maître d'ouvrage

Le 11 février 2015, le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France – STIF – (le nouveau nom du STIF est Ile-de-France Mobilités) a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est », qui correspond au tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier – Champigny Centre de la Ligne 15 ; le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a approuvé la convention relative à l'exercice

de cette maîtrise d'ouvrage le 16 février 2015. Cette disposition vise à assurer la meilleure cohérence entre les différents tronçons qui constituent la rocade de la Ligne 15, réunis sous la responsabilité d'un même maître d'ouvrage

4.1.1.4. La demande d'autorisation environnementale

La réalisation du projet de la Ligne 15 Est impose de disposer d'une autorisation environnementale relative à l'autorisation **IOTA** (loi sur l'eau), pour l'ensemble du projet de la Ligne 15 Est.

C'est au titre des **4** autorisations suivantes que la présente enquête a été diligentée :

Rubriques	Intitulé
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m ³ /an : <i>autorisation</i>
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha : <i>autorisation</i>
2.2.3.0	Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.3.0, 2.1.1.0, 2.1.2.0 et 2.1.5.0 : 1° Le flux total de pollution brute étant : a) Supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent. : <i>autorisation</i> 2° Le produit de la concentration maximale d'E coli, par le débit moyen journalier du rejet situé à moins d'un km d'une zone conchylicole ou de culture marine, d'une prise d'eau potable ou d'une zone de baignade, au sens des articles D. 1332-1 et D. 1332-16 du code de la santé publique, étant : a) Supérieur ou égal à 10 ¹¹ E coli/j : <i>autorisation</i>
5.1.1.0	Réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie, l'exhaure des mines et carrières ou lors des travaux de génie civil, la capacité totale de réinjection étant : 1° Supérieure ou égale à 80 m ³ /h : <i>autorisation</i>

4.1.2. Le déroulement de l'enquête publique

4.1.2.1. La publicité de l'enquête

4.1.2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 4, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués, par les soins des maires respectifs, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, mentionnés dans ce même article 4, 3^{ème} alinéa ont été effectués par les soins de la Société du Grand Paris qui avait mandaté la Société PUBLILEGAL pour ce faire.

4.1.2.1.2. Les parutions dans les journaux

Les parutions dans les journaux mentionnées au 1^{er} alinéa de l'article 4 d'organisation de l'enquête ont été effectuées dans les conditions suivantes :

- le mardi 26 février 2019 dans Le Parisien (édition 93), Le Parisien (édition 94) et Le Parisien (édition 95) ;

- le mardi 26 février 2019 dans les Echos ;
- le lundi 25 février 2019 dans Aujourd'hui en France
- le dimanche 24 et lundi 25 février 2019 dans Le Monde.

Soit respectivement 17 et 18 jours avant le début de l'enquête.

- le mardi 19 mars 2019 dans Le Parisien (édition 93), Le Parisien (édition 94), Le Parisien (édition 95) et Les Echos;

Soit 4 jours après le début de l'enquête.

4.1.2.1.3. Les autres mesures de publicité

L'avis d'enquête a fait l'objet de publications sur les sites internet de la préfecture du 93, 94 et du 95.

S'agissant du site internet de la préfecture du 93 à Bobigny, préfecture organisatrice de l'enquête : <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Consultations-publiques/Dossiers-Loi-sur-l-eau>, on pouvait trouver diverses pièces et l'affiche de l'enquête.

4.1.2.2. Le déroulement des permanences

Les 19 permanences des membres de la commission (dont une en commun à la préfecture de Bobigny) se sont déroulées sans incident notable mais avec une fréquentation somme toute limitée pour ce type d'enquête, dont le public dans sa grande majorité n'a pas perçu les objectifs poursuivis à la suite des enquêtes de DUP (initiale et modificative) ayant porté sur cette même ligne 15 Est.

L'accueil dans les différentes mairies a été très inégal, d'excellent à indifférent, certains des personnels d'accueil n'étant manifestement pas au courant de l'enquête en cours et ne trouvant même pas les documents à mettre en place.

Néanmoins, les dossiers une fois en place étaient complets et mis à la disposition du public dans un local non loin de l'accueil.

Au total ce sont **25** observations qui ont été déposées sur les 18 registres ouverts dans les mairies des communes et dans les préfectures retenues comme lieux d'enquête.

Par ailleurs **58** observations ont été recueillies sur le registre dématérialisé mis en place pour cette enquête.

Ce sont donc au total **83** observations qui ont été analysées par la commission d'enquête pour cette enquête.

NB : Un courrier du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis parvenu après l'enquête a également été analysé par la SGP

4.1.2.3. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage

A partir du dépouillement des registres papier et du registre dématérialisé recueillis en fin d'enquête, la commission d'enquête a rédigé un procès-verbal de synthèse.

L'ensemble de ce procès-verbal a été remis par le président de la commission d'enquête à madame Sophie GARNIER représentant la SGP lors d'un entretien qui a eu lieu au siège de la SGP au 30 avenue des Fruitières (93200) à Saint-Denis) le mercredi 24 avril 2019.

A la suite de la remise du procès-verbal de synthèse exposée dans le paragraphe

2.8 ci-avant, la SGP a transmis par courriel le 9 mai 2019 un document faisant état de ses différentes réponses au regard de chacun des thèmes retenus par la commission d'enquête.

4.1.3. Avis de la commission d'enquête

4.1.3.1. Sur le déroulement de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 32 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans trois journaux paraissant dans les départements concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- que ces mêmes publications ont été effectuées dans 3 journaux d'audience régionale ou nationale 15 jours avant l'enquête ;
- que les affichages légaux ont été réalisés conformément aux textes en vigueur :
- que le dossier papier relatif à la demande d'autorisation environnementale a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies d'Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Drancy, Noisy-le-Sec, Pantin, Rosny-sous-Bois, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Villemomble, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Gonesse et à la préfecture de Seine-Saint-Denis à Bobigny ;
- que ce même dossier de demande d'autorisation environnementale était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture de Seine-Saint-Denis et sur le site de l'hébergeur de l'enquête ;
- que des registres d'enquête papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 15 communes précitées ainsi que dans les préfectures du 93, 94 et 95 ;
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- que le public pouvait également adresser ses observations par courrier au président de la commission au siège de l'enquête ;
- qu'un poste informatique mis en place à la préfecture de la Seine-Saint-Denis permettait de consulter le dossier d'enquête d'autorisation environnementale ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu dans les 9 communes lieux de permanence et à la préfecture du 93 à Bobigny les 19 permanences prévues au total pour recevoir le public ;
- que les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés en tous points ;
- qu'aucun incident sérieux n'a émaillé le bon déroulement de cette enquête ;

- que **83** observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique.

4.1.3.2. Sur les thèmes retenus pour l'analyse de l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau

S'agissant des impacts du projet sur les eaux

La commission note le rappel des éléments existant dans le dossier sur les abaissements de nappes prévisibles notamment sur Le Perreux, limités cependant à la phase travaux, donc temporaires et localisés. On peut ajouter pour minimiser la portée de ces impacts possibles que le battement naturel des nappes est évalué à 1,5 à 2 m et que par ailleurs le dossier ne conclut à aucun impact sur les zones Natura 2000 et leurs zones humides.

La commission note également l'absence rappelée d'impacts sur les puits, question également abordée pendant l'enquête par plusieurs personnes riveraines du projet qui utilisent leur puits pour l'arrosage de leur jardin.

Concernant les impacts sur les nappes subaffleurantes ou plus profondes, l'ensemble des études du dossier montre effectivement des risques assez limités dus notamment aux techniques utilisées comme celles des parois moulées. Les piézomètres de contrôle qui seront mis en œuvre constituent une garantie pour le suivi des hauteurs de nappes et pour la mise en œuvre d'une intervention si celle-ci s'avère nécessaire.

Il apparaît, par ailleurs que les craintes exprimées sur l'ouvrage annexe 7101P sur Rosny-sous-Bois ne sont pas fondées.

Suite aux arguments exprimés par la SGP, la commission ne retient pas la demande d'une association évoquant un renforcement de la Charte environnement des chantiers, notamment pour éviter des impacts fonciers supplémentaires à l'environnement, principalement urbain, des différents chantiers de la ligne.

Les exigences des conventions passées pour les rejets en réseau et le respect des normes en vigueur lui paraissent, en effet, offrir des garanties suffisantes au niveau environnemental.

Enfin l'idée d'une faisabilité de possibilités de recyclage des eaux étudiées en amont dans les offres des entreprises et au cas par cas sur les sites le permettant techniquement a retenu l'attention de la commission d'enquête.

S'agissant de l'implantation des gares et du tracé de la ligne 15 Est

S'agissant du parallélisme de la ligne 15 avec le T1, la commission d'enquête considère que cette situation répond aux besoins des usagers. En effet, ces deux modes de transport ont des vocations différentes mais complémentaires, le T1 satisfait les dessertes locales, la ligne 15 a une amplitude plus large en permettant les déplacements inter-banlieues.

On pourrait également évoquer le parallélisme de la ligne 15 Est avec le RER E à Nogent-le-Perreux, parfois mis en avant par des habitants de Nogent le Perreux et apporter la même réponse. Ces deux modes de transport ont des vocations différentes et leurs correspondances permettent de rejoindre des destinations complémentaires.

La commission d'enquête estime que le tracé est en cohérence avec les attentes de la population telles qu'elles ont été exprimées lors de la concertation préalable et s'inscrit dans les objectifs du schéma d'ensemble du réseau de transport public approuvé en 2011.

S'agissant du tracé, celui-ci a été examiné lors de la DUP selon les critères techniques et les objectifs d'inter-modalités qui ont présidé à cette démarche ; la commission d'enquête considère de ce fait que les propositions présentées ci-dessus par la SGP sont en cohérence avec ces orientations.

Pour ce qui est de l'appréciation du tréfonds la commission d'enquête adhère aux explications de la SGP mais fait remarquer que cet aspect ressortit à l'enquête parcellaire.

La commission d'enquête prend note du souci de la SGP d'intégrer chaque gare dans son contexte urbain, elle considère également que le fait de dédier une offre spécifique à chaque gare en concertation avec les partenaires locaux est une initiative intéressante.

La commission d'enquête est consciente que des contraintes techniques constatées postérieurement à la DUP puissent entraîner une modification quant à l'implantation de certains ouvrages annexes voire le tracé entre ces derniers.

Elle suggère toutefois de faire en sorte qu'une information soit faite auprès du grand public sur ces modifications et sur les raisons qui les sous-tendent.

L'évacuation des déblais, la limitation des nuisances pour les riverains et les zones de chantiers après travaux, visent à préserver le cadre de vie des riverains et répondent à leurs préoccupations.

S'agissant de la suppression du parc de stationnement à la gare de Le Perreux-sur-Marne

La SGP confirme la disparition d'un parking de 49 places ; même si les études tendent à prouver qu'une partie de la population utilisera un cheminement à pied, en bus ou à vélo pour accéder à la gare, la commission d'enquête considère que la suppression de 49 places de parking est pénalisante pour les usagers.

L'augmentation des capacités de parking à vélos ne pourra pas compenser la perte du stationnement voitures. Certaines catégories de la population ne pourront pas emprunter la bicyclette, personnes âgées, personnes avec des enfants en bas âge, personnes avec des obligations de travail... Cette carence risque de favoriser le stationnement « sauvage » dans les rues avoisinantes.

S'agissant des ouvrages annexes

La commission d'enquête prend bonne note de l'ensemble des précautions qui seront prises pour la réalisation de l'ouvrage annexe 7103P, qui répondent pour l'essentiel aux préoccupations exprimées dans cette observation N°2 du registre de Rosny-sous-Bois.

S'agissant de l'éventuelle possibilité d'une limitation de vitesse dans l'avenue Jean Jaurès, il conviendra, si le besoin est avéré, que la demande soit faite en temps opportun à la mairie ou au département (en fonction de l'appartenance de cette avenue).

La commission d'enquête prend note de la réponse technique de la SGP montrant que : « La parcelle AU 87 d'une surface d'environ 1800m² était insuffisante pour implanter un chantier d'ouvrage annexe fonctionnant dans de bonnes conditions ».

Elle note également que le chantier de l'ouvrage annexe n'empêchera pas le fonctionnement du stade du Docteur Pieyre et qu'une fois le chantier achevé, les places de stationnement seront en grande partie reconstituées et les pistes de sprint impactées en phase chantier seront rétablies et qu'enfin, dans l'objectif de limiter le volume de déblais, la Société du Grand Paris étudiera la possibilité de ne pas enterrer complètement

cet ouvrage annexe.

La commission d'enquête prend bonne note des changements survenus depuis la DUP, mais regrette que ces changements n'aient pas été portés à la connaissance du public en amont de l'enquête, notamment, par exemple, par l'organisation par la SGP d'une réunion d'information publique des riverains concernés

S'agissant de l'ouvrage annexe 6502P initialement à l'angle des rues Elisée Reclus et Danielle Casanova, la commission d'enquête trouve surprenant qu'il ait fallu que la SGP attende le retour de la consultation inter-administrative pour s'apercevoir que deux réseaux de gaz importants, ainsi qu'un poste, se situaient au sein de l'emprise initialement envisagée pour implanter l'ouvrage annexe. Cela démontre, en effet, l'insuffisance des études préalables, lesquelles si elles avaient été davantage approfondies, auraient dû conduire à ne pas proposer l'emplacement initial pour cet ouvrage annexe 6502P.

Par ailleurs, la commission d'enquête regrette que le nouvel emplacement choisi pour cet ouvrage annexe (La Maladrerie) n'ait pas été porté plus tôt à la connaissance du public.

La commission d'enquête regrette que des considérations liées aux projets d'aménagement développés par la ville d'Aubervilliers et par Grand Paris Aménagement dans le secteur du Fort d'Aubervilliers aient amené à renoncer à la modification du tracé de la ligne.

L'utilisation de la friche totalement inoccupée, située à l'est de la rue de la Maladrerie, à moins de 100 m du faisceau actuel de la DUP lui apparaissait, en effet, comme la solution idéale pour implanter cet ouvrage annexe 6502P.

Compte tenu de la très vive opposition des habitants du quartier à l'implantation de cet ouvrage annexe au sein du square de la Maladrerie et aux atteintes sensibles qu'elle entraînera à cet espace boisé, elle demande donc à la SGP d'associer étroitement les riverains et les associations de la Maladrerie à l'aménagement paysager, après travaux, du square de la Maladrerie intégrant au mieux les trappes/grilles au sol et leurs accès.

S'agissant du SMR-SMI de Rosny-sous-Bois

La commission considère que le maître d'ouvrage répond bien aux demandes de réduction des nuisances sonores exprimées par cet habitant de Villemomble sur ce site Montgolfier, demandes valant également pour les quartiers voisins de Rosny-sous-Bois et Bondy. Elle prend note des engagements évoqués et notamment de ceux de l'association de SNCF-Réseau pour les études et la mise en œuvre de limitations des impacts sonores pour tout le centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois (CER). C'est, en effet, un projet complexe, incluant différentes phases de chantiers, liées notamment aux déplacements de la Grande Ceinture ferroviaire, la bretelle de l'A103 et la mise en œuvre de l'OA 7001P, ces engagements paraissant nécessaires à la cohérence globale du projet.

La qualité de conception et le traitement des espaces en interface envisagés par la SGP devraient permettre de répondre aux demandes légitimes exprimées par cet habitant pour assurer une bonne qualité du cadre de vie des riverains et ceci même au-delà des normes règlementaires "bruits" à respecter

La commission a bien noté que la conception du projet, des études en cours et des constructions envisagées n'est pas encore figée en fonction des différentes phases de

mise au point nécessaires, mais fait l'objet d'échanges avec les collectivités et les autres partenaires concernés.

Cette collaboration, l'attention portée à l'insertion urbaine et architecturale du site et à son aménagement paysager, ainsi que l'engagement d'une certification HQE devraient contribuer à assurer sa qualité environnementale.

La question des impacts de l'implantation de l'ouvrage annexe OA à l'Est du parc de la Mare à la Veuve pour ses usagers est importante, notamment en ce qui concerne les nuisances dues au chantier.

La commission note le rappel des engagements de la SGP sur tous ces chantiers pour en limiter les contraintes et apprécie les mesures évoquées pour une bonne information des riverains et des maires.

S'agissant des impacts des travaux

La commission a bien conscience des nuisances subies par les riverains notamment du fait des divers chantiers en cours ou prévus dans cette zone : prolongement de la ligne 12 du métro (notamment suite à l'incident du puits Pesqué ayant bloqué le chantier) et son raccordement avec la ligne 15 Est (gare de Mairie d'Aubervilliers).

Au vu de l'espace contraint de la place centrale d'Aubervilliers, les explications techniques fournies par la SGP montrent que le sous-sol présente un réseau complexe dont l'étanchéité doit être renforcée et garantie suite à l'incident évoqué ci-dessus.

La commission estime que les données du dossier sont convaincantes et montrent que le nécessaire a été fait pour conserver un espace public urbain suffisant tout en mettant en valeur l'accès à cette gare d'interconnexion importante.

Dans son observation M. Lacour, résidant dans une maison face au futur chantier du puits OA 7103P, situé au nord de la ZAC de la Mare Huguet, expose en détail ses inquiétudes relatives aux nuisances futures, compte tenu des nuisances actuelles dues aux nombreux chantiers de la ZAC le long de l'avenue Jean Jaurès. Le plan de phasage des travaux du dossier lui fait notamment craindre de disposer d'un espace trop restreint pour une sortie sécurisée de sa voiture car il n'a pas vu dans le dossier de mesures correctives pour atténuer les impacts du chantier.

La commission d'enquête estime que la SGP répond de manière suffisante sur ce chantier, sur celui évoqué de l'OA 7101P ainsi que sur le rappel de ses engagements généraux pour l'ensemble des chantiers.

Elle considère qu'elle répond également précisément à la question posée sur le fonctionnement de la grue de chantier et les précautions d'usage prises.

La SGP explique pourquoi la solution routière pour éviter les rotations de camions pour l'évacuation des importants déblais générés par le projet sur le secteur de Val de Fontenay a été choisie et non la solution ferroviaire ou ensuite fluviale : trop de ruptures de charges, nécessité de fonciers suffisants disponibles pour installer une ITE et coût prohibitif de tous ces dispositifs nécessaires.

La commission estime que les nuisances du trafic routier induit par cette évacuation des déblais mais aussi l'apport des matériaux de chantier et la mise en place du tunnelier (voussoirs pour le tunnel, béton et granulats, équipements divers, etc...) sont effectivement un point environnemental essentiel compte tenu des contextes urbains des chantiers.

Le dossier lui semble toutefois avoir bien pris en compte cet enjeu important de la réalisation de la ligne ainsi que la collaboration nécessaire avec toutes les collectivités, notamment pour respecter la qualité de vie des nombreux riverains concernés et la qualité de l'air de la région.

Le dossier offre un planning prévisionnel de l'enchaînement des travaux pour la livraison pour essai de la ligne en 2029 et ouverture à l'exploitation un an après. Il ne cache pas les nuisances inhérentes aux différentes mises en chantier nécessaires qui, rappelons-le, peuvent se faire dès que la SGP aura la maîtrise foncière des lieux et obtenu toutes les autorisations nécessaires : il s'agit notamment des permis de construire et de la présente autorisation environnementale soumise à la décision du Préfet à l'issue de l'enquête.

Les informations fournies par la SGP montrent bien les différentes phases de conception et d'études de plus en plus détaillées nécessaires à la mise au point de chaque chantier et communique les liens vers son site internet de façon utile pour les riverains souhaitant s'informer sur l'actualité de la ligne et du réseau.

Par ailleurs, un auteur mail expose les effets cumulatifs sur Aubervilliers des nuisances des chantiers lignes 12 et 15 Est, qui expliquent en partie les réactions de la population riveraine, notamment sur l'îlot Ferragus.

Sans éluder les difficultés de ces chantiers, la SGP exprime bien les choix actuels retenus en collaboration avec les collectivités locales concernées, choix auxquels la commission d'enquête souscrit.

Concernant l'évacuation des déblais et en complément de la réponse précédente, la SGP redonne ici les principaux éléments du dossier, problématique bien prise en compte dès le lancement du projet du métro automatique du Grand Paris et formalisée dans le schéma évoqué de gestion et de valorisation des déblais (Annexe E10).

Elle explique notamment les raisons pour lesquelles elle ne peut aujourd'hui, en l'état de l'avancement des différentes études, donner un nombre précis de rotations de camions par chantier.

La commission aurait toutefois souhaité en savoir plus sur les types de camions utilisés, leur nombre et tonnage pour pouvoir juger du bien-fondé des affirmations données par beaucoup de contributeurs et souhaite que ces données soient ultérieurement communiquées pour mieux connaître les flux de camions qui seront nécessaires à l'évacuation de ces déblais.

La commission d'enquête souscrit pleinement à la mise en place de comités de suivi des travaux et au dispositif de médiation avec les riverains. Elle partage l'avis de la SGP sur l'utilité d'une information en temps réel des riverains pour une bonne gestion des nuisances de chantier.

C'est notamment tout l'intérêt des agents de proximité qui permettront de mieux faire accepter par la population cette phase indispensable mais difficile des chantiers nécessaires à la réalisation de la future ligne.

Les réactions ont été très nombreuses sur les impacts du chantier de l'ouvrage annexe de la Maladrerie OA 6502P, qu'ils portent sur les aspects environnementaux où sur les équipements existants. Le peu de m2 d'espaces verts par habitant sur la commune d'Aubervilliers a notamment été mis en exergue pour exiger la préservation, au minimum, des existants, ou l'utilisation, en compensation des friches.

La SGP détaille ce qui a été envisagé, en concertation avec les acteurs territoriaux, pour permettre aux usagers de continuer à bénéficier d'espaces verts pendant la phase

travaux :

- un emplacement de terrain de jeux pour enfants ;
- un emplacement du City stade restant à déterminer, mais prévu à proximité.

Compte tenu des nombreux avis exprimés sur cet ouvrage annexe, mais également des contraintes techniques mises en avant par la SGP, réaffirmant la nécessité de le réaliser à cet endroit, la commission d'enquête suggère de porter une attention toute particulière au traitement de ce secteur sensible pour les habitants et d'expliquer les contraintes auxquelles elle doit faire face.

S'agissant du cadre de vie et des impacts environnementaux

La commission d'enquête considère que les mesures prises par la SGP, telles qu'elle les définit dans son mémoire en réponse, pour maîtriser les nuisances inhérentes au risque vibratoire le prennent en compte dans toutes ses phases : étude préparatoire, identification du risque, essais sur site, détermination des zones sensibles et mises en place de systèmes antivibratoires. Ces mesures qui font intervenir un organisme indépendant de la SGP ont d'ailleurs déjà été mises en œuvre pour la ligne 15 Sud et ont permis de traiter efficacement ce risque.

La commission d'enquête prend également note de la volonté de SGP d'examiner des mesures compensatoires dans le cas où les systèmes antivibratoires envisagés ne sont pas suffisants pour atteindre l'objectif poursuivi, à savoir l'absence de gêne pour les riverains.

La suppression du parc de stationnement lié au tracé et à l'implantation des gares a fait l'objet d'une réflexion dans le développement de ce thème. La commission d'enquête rappelle sa position sur ce sujet et considère que le parking vélos ne peut pas compenser à lui seul la suppression du parking voitures.

La commission d'enquête a pris note des contraintes qui ont présidé au changement d'implantation de l'ouvrage de la Maladrerie et accueille avec intérêt la volonté de la SGP de favoriser l'insertion paysagère de ce site en implantant un ouvrage totalement enterré et rappelle sa suggestion de mettre en œuvre un partenariat local pour construire un aménagement paysager susceptible de répondre aux besoins de la biodiversité et de satisfaire le « bien vivre » de la population locale.

La commission d'enquête privilégie, autant que faire se peut, la plantation d'arbres de « hautes tiges » afin de préserver le plus possible l'environnement paysager existant, cadre de vie très apprécié des habitants et également de la faune locale.

S'agissant de la concertation ayant précédé cette enquête et de l'information l'ayant fait connaître

La commission d'enquête note que par rapport à la tenue de cette enquête environnementale, les débats publics et les réunions relatives au réseau de transport du Grand Paris Express se sont déroulés en 2010, 2011 et 2013, soit pour les réunions, il y a près de 6 années.

Pour ce qui concerne spécialement cette ligne 15 Est les réunions se sont déroulées il y a près de 3 années.

De fait il n'y a pas eu de réunions publiques spécifiques pour les aspects environnementaux de cette ligne 15 Est, et nombre de personnes ont découvert certaines modifications du projet initial à la lecture du dossier d'enquête.

La commission d'enquête regrette donc qu'une réunion d'information n'ait pas eu lieu dans les mois précédant cette enquête pour informer le public des changements intervenus à la suite de la DUP puis de la DUP complémentaire

La commission d'enquête considère que le plan de communication mis en place par la SGP pouvait correspondre à ce qu'on est en droit d'attendre d'une telle enquête et que notamment des documents d'information en nombre suffisant ont été mis à la disposition des communes concernées par l'enquête.

Malheureusement les communes lieux d'enquête et/ou de permanences se sont de manière générale peu impliquées dans cette démarche, considérant peut-être, à tort, que les enquêtes de DUP ayant déjà eu lieu, cette enquête présentait peu d'intérêt, compte tenu par ailleurs des autres enquêtes menées concomitamment dans ces communes.

Cette attitude est fort regrettable, car sans le relai et l'implication active des communes concernées par l'enquête, la publicité réglementaire (annonces dans les journaux et affiches) atteint rapidement ses limites.

La commission d'enquête a bien noté que les enquêtes parcellaires en cours et à venir permettent d'identifier les propriétaires concernés par les expropriations de surface.

S'agissant du département du Val-de-Marne et des enquêtes parcellaires portant sur le tréfonds, elle a bien noté qu'elles s'échelonneront entre 2020 et 2023 et que les propriétaires concernés seront directement contactés par l'opérateur foncier.

4.1.4. Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir examiné l'ensemble des observations recueillies relatives à ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre compte tenu des objectifs visés ;

Après avoir interrogé la SGP sur ces observations et sur les questionnements de la commission d'enquête et compte tenu des réponses qu'elle a apportées ;

La commission d'enquête :

- Regrette que les informations concernant cette enquête environnementale n'aient pas été portées suffisamment à la connaissance du public ;
- Mais considère que sur le fond du dossier :
 - s'agissant des eaux, les exigences des conventions passées pour les rejets en réseau et le respect des normes en vigueur lui paraissent offrir des garanties suffisantes au niveau environnemental ;
 - s'agissant des déblais et de leur évacuation la limitation des nuisances pour les riverains et les zones de chantiers après travaux, détaillée dans le dossier d'enquête, visent à préserver le cadre de vie des riverains et répondent à leurs préoccupations.

La commission d'enquête recommande cependant que la SGP :

- Approfondisse l'idée d'une faisabilité de possibilités de recyclage des eaux étudiées en amont dans les offres des entreprises et au cas par cas sur les sites le permettant techniquement ;
- Etudie à la gare de Le Perreux sur Marne une solution qui, sans remplacer dans son intégralité le parking existant, donnerait une possibilité de stationnement auprès de la gare ;
- Privilégie, autant que faire se peut, la plantation d'arbres de « hautes tiges » afin de préserver le plus tôt possible l'environnement paysager existant.

Mais surtout qu'en matière de communication, la SGP :

- De façon générale, s'implique davantage auprès des communes concernées par cette ligne 15 Est pour que celles-ci communiquent plus largement sur ce projet auprès de leurs concitoyens et notamment :
 - qu'une information soit faite auprès du grand public sur les modifications concernant l'implantation de certains ouvrages annexes voire le tracé entre ces derniers et sur les raisons qui les sous-tendent ;
 - que les données concernant les types de camions utilisés nécessaires à l'évacuation des déblais, leur nombre et leur tonnage, soient ultérieurement communiquées pour mieux connaître les flux transitant par les axes routiers situés à proximité de cette future ligne 15 Est ;
- Lors de la réalisation des travaux et afin d'assurer en temps réel l'information des riverains pour une bonne gestion des nuisances de chantier que soit confirmée la mise en place de comités de suivi de travaux de médiation avec les riverains.

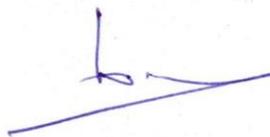
EN CONCLUSION

La commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation environnementale relevant de la loi sur l'eau au titre des articles L.181-1 à L.181-4 et au titre de l'article L.214-3 du Code de l'environnement, concernant la création et l'exploitation de la ligne 15 Est du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares de Saint-Denis Pleyel (exclue) dans le département de la Seine-Saint-Denis et de Champigny Centre (exclue) dans le département du Val-de-Marne.

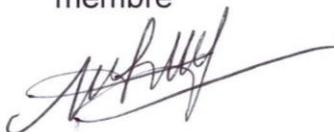
A Nogent sur Marne le 23 mai 2019

La commission d'enquête :

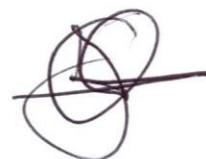
Jean Pierre CHAULET : président



Nicole SOILLY
membre



Jean CULDAUT
membre



42

**AVIS ET CONCLUSIONS
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LA DÉROGATION À ESPÈCES
PROTÉGÉES**

4.2.1. Le cadre général du projet soumis à enquête publique

4.2.1.1. Nature et caractéristiques du projet soumis à enquête publique

Le Grand Paris Express (GPE) constitue un réseau de métros automatiques, visant à relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la Région Ile-de-France.

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 »). Les principales caractéristiques de ces liaisons sont définies dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, qui a fait l'objet d'un vote à l'unanimité du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 et a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011 (décret n° 2011-1011) ;
- du réseau complémentaire structurant (« Ligne orange ») dont la réalisation a été recommandée par le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, en tant que projet susceptible d'offrir la meilleure complémentarité avec les Lignes rouge, verte et bleue.

La ligne 15 Est correspond justement à la ligne « orange » qui fait l'objet de la présente enquête d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et de la dérogation pour atteinte à des espèces protégées.

4.2.1.2. Les objectifs du projet

Cette ligne, d'une longueur de 23 km, est entièrement souterraine pour sa partie commercialement exploitée. Elle permet de relier les communes de Saint-Denis (93) et Champigny-sur-Marne (94).

Les objectifs poursuivis par la Ligne 15 Est sont :

- de désenclaver l'est francilien et d'apporter de nouvelles dessertes, en constituant notamment un nouveau lien entre les zones d'habitat et les grandes zones d'emploi de la Seine-Saint-Denis ainsi que vers les pôles de formation. La continuité de service de la Ligne 15 vers l'ouest et le sud connecte la Seine-Saint-Denis à la métropole et offre à ses habitants un meilleur accès aux pôles d'emploi de l'ouest et du sud francilien ;
- d'améliorer le maillage du réseau francilien sachant que la Ligne 15 Est s'insère dans l'ensemble du réseau de transport en Ile-de-France, existant ou futur grâce aux nombreuses correspondances avec les lignes de métro et de RER radiales ;
- d'accompagner le développement du territoire en desservant notamment un nombre important de zones d'emplois et de projets (autour du Pont de Bondy, le Val de Fontenay, le centre-ville de Bobigny ou encore La Plaine Saint-Denis). L'accessibilité améliorée du territoire desservi par la Ligne 15 Est le rendra plus attractif pour les entreprises et les habitants, notamment en créant un réseau de transport moderne et performant au cœur de l'agglomération.

4.2.1.3. Le maître d'ouvrage

Le 11 février 2015, le Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France – STIF – (le nouveau nom du STIF est Ile-de-France Mobilités) a désigné la Société du Grand Paris maître d'ouvrage de la « Ligne 15 Est », qui correspond au tronçon Saint-Denis Pleyel – Rosny Bois-Perrier – Champigny Centre de la Ligne 15 ; le Conseil de surveillance de la

Société du Grand Paris a approuvé la convention relative à l'exercice de cette maîtrise d'ouvrage le 16 février 2015. Cette disposition vise à assurer la meilleure cohérence entre les différents tronçons qui constituent la rocade de la Ligne 15, réunis sous la responsabilité d'un même maître d'ouvrage

4.2.1.4. La demande de dérogation pour atteinte à espèces protégées

La réalisation du projet de la Ligne 15 Est impose de demander une **dérogation exceptionnelle aux mesures de protection d'espèces animales protégées et de leurs habitats** au titre des articles L411-1 et 2 du code de l'environnement

L'article L411-1 du Code de l'environnement dispose :

« 1. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation [...] d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ;

[...]

3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces ;

[...] ».

La possibilité de déroger aux dispositions de l'article L411-1 du code de l'environnement dictées ci-avant est donnée par l'**article L411-2 du code de l'environnement**, qui dispose :

« 1. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées :

[...]

*4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1° [...] et 3° de l'article L411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, **et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :***

[...]

c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;

[...] ».

Les espèces et les habitats concernés par ces interdictions sont listées par groupe par arrêtés ministériels à l'échelle nationale, pouvant être complétés à l'échelle régionale ou départementale (arrêtés préfectoraux).

Les données existantes et les investigations préliminaires n'ont pas révélé d'espèce végétale protégée dans les emprises du projet. **La flore ne fait donc pas l'objet de cette demande de dérogation et la présente enquête constitue la demande de**

dérogation relative aux espèces protégées de la faune.

Deux espèces présentant des enjeux forts ont particulièrement retenu l'attention :

- Le moineau friquet ;
- Le lézard des murailles

4.2.2. Le déroulement de l'enquête publique

4.2.2.1. La publicité de l'enquête

4.2.2.1.1. Les affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 4, 2^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués, par les soins des maires respectifs, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Les affichages légaux sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, mentionnés dans ce même article 4, 3^{ème} alinéa ont été effectués par les soins de la Société du Grand Paris qui avait mandaté la Société PUBLILEGAL pour ce faire.

4.2.2.1.2. Les parutions dans les journaux

Les parutions dans les journaux mentionnées au 1^{er} alinéa de l'article 4 d'organisation de l'enquête ont été effectuées dans les conditions suivantes :

- le mardi 26 février 2019 dans Le Parisien (édition 93), Le Parisien (édition 94) et Le Parisien (édition 95) ;
- le mardi 26 février 2019 dans les Echos ;
- le lundi 25 février 2019 dans Aujourd'hui en France
- le dimanche 24 et lundi 25 février 2019 dans Le Monde.

Soit respectivement 17 et 18 jours avant le début de l'enquête.

- le mardi 19 mars 2019 dans Le Parisien (édition 93), Le Parisien (édition 94), Le Parisien (édition 95) et Les Echos;

Soit 4 jours après le début de l'enquête.

4.2.2.1.3. Les autres mesures de publicité

L'avis d'enquête a fait l'objet de publications sur les sites internet de la préfecture du 93, 94 et du 95.

S'agissant du site internet de la préfecture du 93 à Bobigny, préfecture organisatrice de l'enquête : <http://www.seine-saint-denis.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-paysage-risques-naturels-et-technologiques-bruit-nuisances-publicite/Consultations-publiques/Dossiers-Loi-sur-l-eau>, on pouvait trouver diverses pièces et l'affiche de l'enquête.

4.2.2.2. Le déroulement des permanences

Les 19 permanences des membres de la commission (dont une en commun à la préfecture de Bobigny) se sont déroulées sans incident notable mais avec une fréquentation somme toute limitée pour ce type d'enquête, dont le public dans sa grande majorité n'a pas perçu les objectifs poursuivis à la suite des enquêtes de DUP (initiale et modificative) ayant porté sur cette même ligne 15 Est.

L'accueil dans les différentes mairies a été très inégal, d'excellent à indifférent, certains des personnels d'accueil n'étant manifestement pas au courant de l'enquête en cours et ne trouvant même pas les documents à mettre en place.

Néanmoins, les dossiers une fois en place étaient complets et mis à la disposition du public dans un local non loin de l'accueil.

Au total ce sont **25** observations qui ont été déposées sur les 18 registres ouverts dans les mairies des communes et dans les préfectures retenues comme lieux d'enquête.

Par ailleurs **58** observations ont été recueillies sur le registre dématérialisé mis en place pour cette enquête.

Ce sont donc au total **83** observations qui ont été analysées par la commission d'enquête pour cette enquête.

NB : Un courrier du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis parvenu après l'enquête a également été analysé par la SGP

4.2.2.3. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage

A partir du dépouillement des registres papier et du registre dématérialisé recueillis en fin d'enquête, la commission d'enquête a rédigé un procès-verbal de synthèse.

L'ensemble de ce procès-verbal a été remis par le président de la commission d'enquête à madame Sophie GARNIER représentant la SGP lors d'un entretien qui a eu lieu au siège de la SGP au 30 avenue des Fruitières (93200) à Saint-Denis) le mercredi 24 avril 2019.

A la suite de la remise du procès-verbal de synthèse exposée dans le paragraphe 2.8 ci-avant, la SGP a transmis par courriel le 9 mai 2019 un document faisant état de ses différentes réponses au regard de chacun des thèmes retenus par la commission d'enquête.

4.2.3. Avis de la commission d'enquête

4.2.3.1. Sur le déroulement de l'enquête publique relative à la demande de dérogation à espèces protégées

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 32 jours, il apparaît :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- que les publications légales dans les journaux ont été faites dans trois journaux paraissant dans les départements concernés par le projet plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- que ces mêmes publications ont été effectuées dans 3 journaux d'audience régionale ou nationale 15 jours avant l'enquête ;
- que les affichages légaux ont été réalisés conformément aux textes en vigueur ;
- que le dossier papier relatif à la demande de dérogation à espèces protégées a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies d'Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Drancy, Noisy-le-Sec, Pantin, Rosny-sous-Bois, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Villemomble, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, Gonesse et à la préfecture de Seine-Saint-Denis à Bobigny ;

- que ce même dossier d'enquête de demande de dérogation à espèces protégées était consultable en ligne sur le site internet de la préfecture de Seine-Saint-Denis et sur le site de l'hébergeur de l'enquête ;
- que des registres d'enquête papier ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 15 communes précitées ainsi que dans les préfectures du 93, 94 et 95 ;
- qu'un registre dématérialisé permettait au public d'adresser ses observations par voie électronique ;
- qu'une adresse courriel dédiée à l'enquête permettait également d'adresser ses observations par voie électronique ;
- que le public pouvait également adresser ses observations par courrier au président de la commission au siège de l'enquête ;
- qu'un poste informatique mis en place à la préfecture de la Seine-Saint-Denis permettait de consulter le dossier d'enquête de demande de dérogation à espèces protégées ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu dans les 9 communes lieux de permanence et à la préfecture du 93 à Bobigny les 19 permanences prévues au total pour recevoir le public ;
- que les termes de l'arrêté inter-préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés en tous points ;
- qu'aucun incident sérieux n'a émaillé le bon déroulement de cette enquête ;
- que **83** observations, courriers et courriels, ont été recueillis au cours de cette enquête publique.

4.2.3.2. Sur les thèmes retenus pour l'analyse de la dérogation à espèces protégées

Ne sont ici abordés que les thèmes spécifiques relatifs à la dérogation à espèces protégées

S'agissant des impacts sur la faune, la flore ainsi que sur la biodiversité

La commission d'enquête considère que l'attention portée par la SGP à la réalisation des travaux pendant les périodes les moins pénalisantes pour les oiseaux témoigne de sa volonté de préserver la faune existante. Par ailleurs, elle estime que le procédé décrit pour l'abattage des arbres est de nature à limiter les risques de destruction des espèces, notamment celle de la pipistrelle de Kuhl très présente sur le site.

Elle considère également que les mesures envisagées pour limiter la réduction des espaces naturels et créer des habitats semi-naturels favoriseront la préservation des espèces et accompagneront au mieux leur déplacement.

Elle regrette que des considérations liées aux projets d'aménagement développés par la ville d'Aubervilliers et par Grand Paris Aménagement dans le secteur du Fort d'Aubervilliers aient amené à renoncer à la modification du tracé de la ligne.

L'utilisation de la friche totalement inoccupée, située à l'est de la rue de la Maladrerie, à moins de 100 m du faisceau actuel de la DUP lui apparaissait, en effet, comme la solution idéale pour implanter cet ouvrage annexe 6502P.

Mais elle est bien consciente des contraintes techniques inhérentes à l'implantation de l'ouvrage annexe de la Maladrerie sur le square actuel et considère néanmoins que compte tenu de la place importante que tient ce square dans l'écosystème il est primordial que la SGP soit attentive à sa préservation et à sa rénovation à l'issue des travaux qui y seront effectués

Compte tenu de la très vive opposition des habitants du quartier à l'implantation de cet ouvrage annexe au sein du square de la Maladrerie et aux atteintes sensibles qu'elle entraînera à cet espace boisé, elle demande donc à la SGP d'associer étroitement les riverains et les associations de la Maladrerie à l'aménagement paysager, après travaux, du square de la Maladrerie intégrant au mieux les trappes/grilles au sol et leurs accès.

S'agissant de la phase ERC et des mesures compensatoires

La commission d'enquête considère qu'à ce stade d'avancement du projet faisant suite aux 2 DUP prononcées sur cette ligne 15 Est, fruit d'une large concertation avec les acteurs ayant pris part à ce dossier, il semble difficile de « réactualiser » comme demandé l'aménagement de la gare Mairie d'Aubervilliers.

Concernant l'implantation du centre d'exploitation de Montgolfier dans la zone d'activité Marcel Dassault, la SGP fait remarquer que le fuseau de la DUP modificative ne représenterait pas une emprise suffisante et il serait donc nécessaire de faire diligenter une seconde enquête de DUP pour modifier le fuseau de DUP actuel, ce qui ne paraît pas opportun à ce stade actuel du projet.

Concernant les sites de compensation du Moineau friquet, sites qui ont été déterminés en fonction des surfaces disponibles et des propositions et/ou agréments des communes concernées, la commission d'enquête a bien pris note que le deuxième site de compensation à Gonesse ne se trouve pas dans le triangle de Gonesse (qui doit recevoir Europa city et la future gare), mais au sein du parc de la Patte d'Oie qui n'est pas concerné par d'autres projets. Elle estime également que l'aspect le plus important d'une compensation ne réside pas exclusivement dans une compensation à proximité du site, mais dans l'étendue de cette compensation.

Elle est par ailleurs consciente du fait que la disponibilité d'un foncier d'une surface suffisante, pérenne sur 30 ans, répondant aux exigences écologiques des espèces ciblées, en particulier en secteur urbain et à proximité des sites concernés est très difficile à trouver.

S'agissant des conditions de réalisation des compensations, et sous réserve d'une bonne compatibilité d'arbres ayant grandi dans la même zone biogéographique, la commission d'enquête privilégie cependant la plantation d'arbres présentant un port et une taille relativement importants, capables dès leur transplantation de dispenser grâce à un feuillage déjà dense une ambiance paysagère et un espace vert de qualité.

La commission d'enquête considère que les mesures appropriées de compensation ont été prises pour garantir la survie, voire le maintien à un bon niveau des espèces protégées. Il lui semble donc que les deux compensations proposées remplissent cet objectif et elle ne peut que confirmer les choix effectués.

4.2.4. Conclusions de la commission d'enquête

Après avoir examiné l'ensemble des observations recueillies relatives à ce projet et à ses conditions de réalisation et de mise en œuvre compte tenu des objectifs visés ;

Après avoir interrogé la SGP sur ces observations et sur les questionnements de la commission d'enquête et compte tenu des réponses qu'elle a apportées ;

La commission d'enquête :

- Regrette que pour des raisons essentiellement techniques, l'ouvrage annexe prévu sur le parc de la Maladrerie n'ait pas pu être déplacé sur la friche située à proximité de l'actuel fuseau de DUP ;
- Mais considère que les mesures appropriées, notamment de compensation :

- sont suffisantes pour ne pas nuire en général à la conservation des espèces et favoriser la sauvegarde des continuités écologiques ;
- garantissent la survie, voire le maintien à un bon niveau des espèces protégées.

La commission d'enquête recommande cependant que :

- Comme elle l'a évoqué, la SGP mette en œuvre le projet de partenariat local pour un aménagement paysager, notamment sur le site de la Maladrerie, projet susceptible de répondre aux besoins de la biodiversité et de satisfaire le « *bien vivre* » de la population locale ;
- Concernant les sites de compensation du lézard des murailles, et avant le démarrage des travaux, la SGP crée des habitats de substitution et que les emplacements futurs de ces habitats de substitution soient portés à la connaissance des associations (dont BONDY Ecologie) dès qu'ils auront été déterminés.

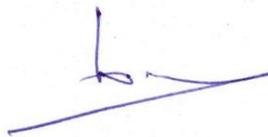
EN CONCLUSION

La commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la demande de dérogation pour atteinte à des espèces protégées, en application de l'article L.411-2 du Code de l'environnement, concernant la création et l'exploitation de la ligne 15 Est du réseau de transport du Grand Paris Express reliant les gares de Saint-Denis Pleyel (exclue) dans le département de la Seine-Saint-Denis et de Champigny Centre (exclue) dans le département du Val-de-Marne.

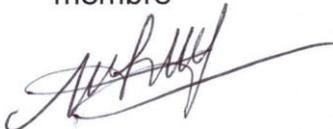
A Nogent sur Marne le 23 mai 2019

La commission d'enquête :

Jean Pierre CHAULET : président



Nicole SOILLY
membre



Jean CULDAUT
membre

