



www.environnement93.fr

UNION DES ASSOCIATIONS D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

Association départementale agréée
Membre d'Ile-de-France Environnement – Affiliée à France Nature Environnement

Objet : Enquête publique relative à la régularisation de la DUP de la ligne 15Est du Grand Paris Express – Gare de Bondy

Préambule.

A la suite de l'enquête publique de mai-juin 2016 et des recommandations de la Commission d'enquête, la SGP a dû mener des études qui ont conduit à élargir l'emprise chantier de la gare principale de Bondy, par une emprise déportée au sud de la gare actuelle, pour assurer le préacheminement des déblais vers un site d'évacuation fluviale le long du canal de l'Ourcq et vers une base travaux embranchée. Ce mode d'évacuation devait permettre de réduire les impacts sur la circulation des camions en centre-ville de Bondy, tout en privilégiant les modes alternatifs à la route pour le transport des déblais.

Ces évolutions ont été débattues lors de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant la ligne 15 Est/orange qui s'est tenue du lundi 3 mai 2021 au vendredi 11 juin 2021 inclus.

L'arrêté interpréfectoral N° 2021-3381 du 2 décembre 2021 a entériné ces modifications.

20 mois plus tard le circuit imaginé par la SGP pour l'évacuation des déblais s'est révélé définitivement inadapté par le jugement du Tribunal Administratif de Montreuil qui a jugé le 17 juillet 2023 que la SGP devait compléter son étude d'impact par :

- la réalisation d'un plan précis de circulation des poids-lourds chargés de l'approvisionnement et de l'évacuation des déblais du chantier de la gare de Bondy prenant en considération les limitations et interdictions de circulation des poids-lourds applicables sur les axes routiers empruntés eu égard à leur tonnage,
- l'insertion de données relatives aux incidences, s'agissant de la pollution de l'air, de la centrale à béton et des flux de poids-lourds sur les axes routiers locaux au sein du secteur de la gare de Bondy,
- la détermination de mesures suffisantes et adaptées de la séquence « éviter, réduire, compenser » s'agissant des nuisances sonores à proximité immédiate de la crèche Janusz Korczak.

L'enquête publique organisée du 9 septembre au 11 octobre 2024 doit apporter les compléments prescrits par le TA de Montreuil. Le projet proposé par la SGP est caricatural par des propositions qui sont en total désaccord avec les enquêtes publiques précédentes qui ont validé le projet de la gare de Bondy.

Il y a 33 mois l'emprise déportée servait à permettre l'expédition des déblais par camion par des itinéraires simples, faciles d'accès et de nettement moindre impact sur le centre-ville de Bondy.

Le projet actuel de la SGP propose aux camions d'emprunter les voies les plus étroites des villes de **Bondy**, (Route de Villemomble, Avenue Henri Barbusse, Avenue Pasteur, Avenue de la République, Rue du Lion, Rue Bordier, Rue Roger Salengro, Rue Baudin, Allée Alsace-Lorraine (*Commune de Noisy-le-Sec*), Rue Edouard Vaillant), **Villemomble** (Avenue Anatole France, Avenue Franklin, rue Jean Fallay), **Pavillons-sous-Bois** (Allée Anatole France, Avenue Eugène Fischer, Avenue Albert Thomas).

Ces circuits empruntés par plus de 120 camions par jour n'épargneront pas les établissements sensibles comme le groupe scolaire Pierre et Marie Curie, l'école maternelle Fischer, l'école élémentaire Camille Claudel, les collèges Tabarly, Sellier, Brossolette.

Le projet de la SGP, maintenant Société des grands Projets, est en totale contradiction avec les objectifs de 2021 qui avaient alors justifié l'emprise déportée au sud des voies ferrées.

Ce projet totalement inacceptable ne peut-être considéré que comme un dossier « bâclé » simplement produit pour une pseudo-réponse au TA de Montreuil.

Vous trouverez ci-après les justifications qui demandent d'accorder un avis défavorable à ce projet.

1. Participation du public à l'enquête publique.

L'ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement a apporté les précisions suivantes.

Un chapitre préalable définit les **objectifs de la participation du public aux décisions ayant un impact sur l'environnement et les droits que cette participation confère au public.**

Il précise le contenu des droits octroyés au public par l'article 7 de la Charte de l'environnement et le principe de participation défini par l'article L. 110 du code de l'environnement.

Les droits conférés au public dans le cadre de la mise en œuvre du principe de participation sont les suivants :

- droit d'accéder aux informations pertinentes,
- droit de demander la mise en œuvre d'une procédure de participation préalable,
- droit de bénéficier de délais suffisants pour formuler des observations ou propositions ou encore
- droit d'être informé de la manière dont ont été prises en compte les contributions du public.

Cette présente enquête publique a pour objet de porter à la connaissance du public des informations complémentaires à celles figurant dans l'étude d'impact de la ligne 15 Est, pour répondre à la demande du Tribunal administratif de Montreuil.

Ces compléments concernent uniquement le chantier de la gare de Bondy et portent sur :

- un plan précis de circulation des poids-lourds chargés de l'approvisionnement et de l'évacuation des déblais du chantier de la gare de Bondy,
- des données relatives aux incidences sur la qualité de l'air des flux de poids-lourds sur les axes routiers locaux au sein du secteur de la gare de Bondy,
- des mesures pour éviter, réduire ou compenser les nuisances sonores à proximité immédiate de la crèche Janusz Korczak

L'information du public pour cette enquête publique a été réalisée uniquement sur la commune de Bondy, alors que les communes limitrophes de Noisy-le-Sec, Pavillons-sous-Bois et Villemomble sont également concernées par le plan précis de circulation exigé par le TA de Montreuil, comme rappelé ci-dessus.

Pour les projets, l'article R123-11 du code de l'environnement stipule que « *sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet.* » ; cet article n'est ainsi pas respecté dans cette procédure d'enquête publique.

Pour ce motif l'enquête publique est totalement défailante pour n'avoir pas assuré la bonne information du public.

2. Gestion des déblais.

2.1. Circulation des camions

L'évaluation sommaire du nouveau circuit emprunté par les camions en charge de l'évacuation des déblais n'est pas marginal puisque l'occupation de l'espace public lié à ce nouveau projet est 320% (4,74km vers la Rd933 (ex N3) au lieu de 1,48km vers l'A86) plus important que dans tous les projets précédents.

Le projet aura donc sur les habitants de Bondy, Noisy-le-Sec, Villemomble, Pavillons-sous-Bois un impact plus de 3 fois plus important en termes de pollution sonore et de pollution de l'air

que pour les projets précédents.

(Figure-1)

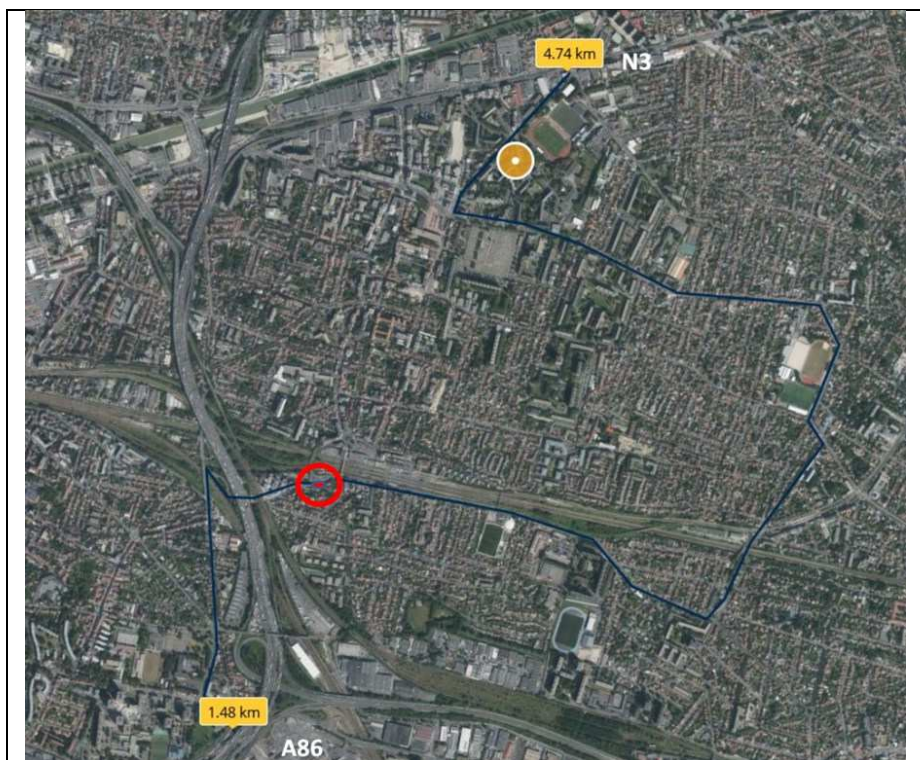


Figure-1

Evaluation des distances parcourues par les poids lourds

2.2. Impact du trafic routier.

La **figure-2** ci-après précise l’impact de l’évacuation des déblais et de l’approvisionnement du chantier sur les voies principales de Bondy, Noisy-le-Sec, Pavillons-sous-Bois et Villemomble.

Points de comptage CPEV	Axes de circulation des poids lourds	Trafic Moyen Journalier ouvrable (TMJO)	Augmentation du trafic en phase travaux	TMJO en phase travaux	Taux d'augmentation du trafic
1	Avenue de Rosny	589	156	745	126%
2	Rue Baudin	175	156	331	189%
	Avenue Alsace-Lorraine		78		
	Avenue Roger Salengro		156		
3	Rue Louis Auguste Blanqui	48	156	204	425%
4	Avenue Henri Barbusse	275	90	365	133%
	Avenue Pasteur		90		
5	Rue Bordier	23	78	101	439%
6	Rue Louis Auguste Blanqui	51		51	
7	Avenue Anatole France	94	60	154	164%
8	Avenue de la République	191	10	201	105%
9	Rue du Lion	28	93	121	432%
10	Rue Edouard Vaillant	56	40	96	171%
11	Avenue Anatole France	161	120	281	175%
12	Route de Villemomble	244	120	364	149%
13	Avenue Jules Ferry	350		350	
14	Rue Etienne Dolet	64		64	
15	Rue Etienne Dolet	51		51	

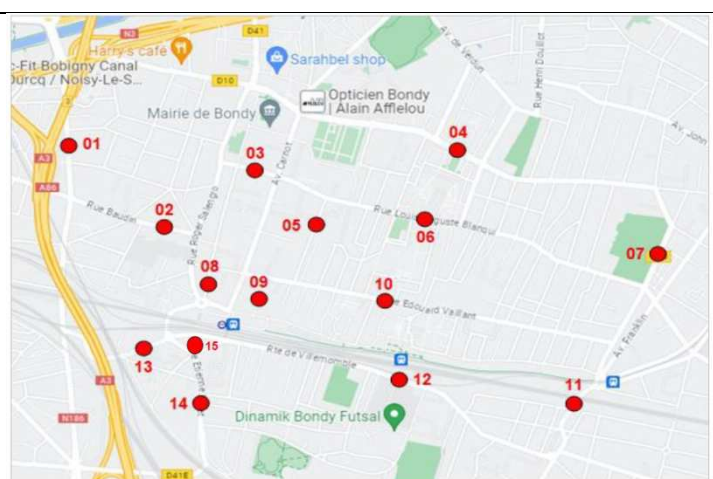
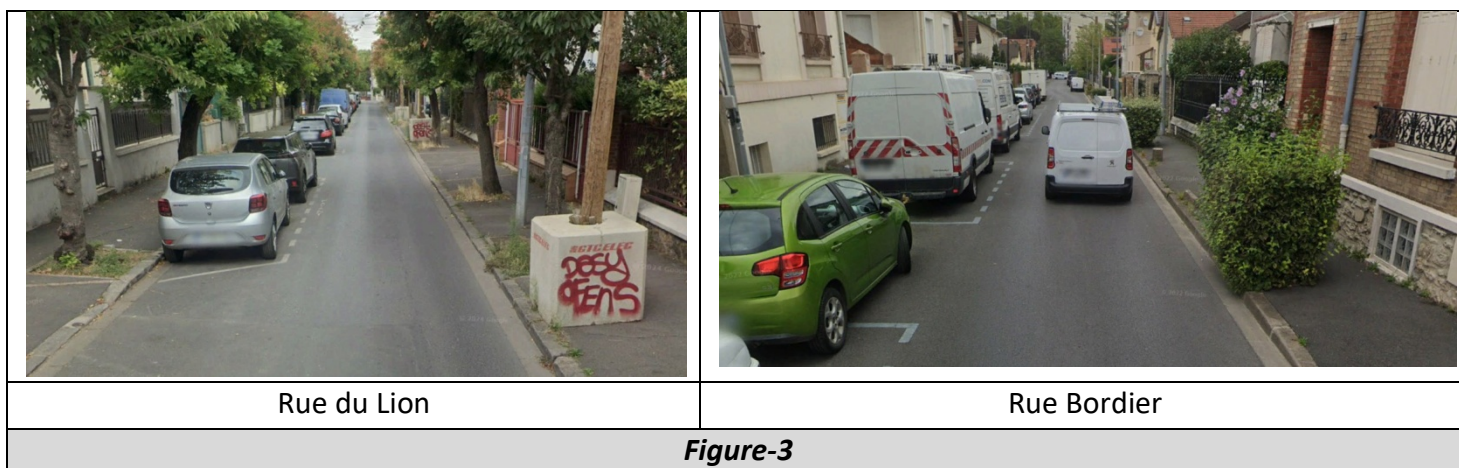


Figure 8 : Localisation des points de comptages trafic routier
Source : CPEV, à partir de Google maps, 2023

Figure-2

En l'absence de comptage initial, l'augmentation de trafic sur les avenues Alsace-Lorraine, Roger Salengro, Pasteur n'est pas évaluée, alors que pour l'avenue Roger Salengro spécifiquement, une augmentation de trafic de 156 poids lourds en Centre-ville est particulièrement significative.

Pour les rues Louis Auguste Blanqui, rue du Lion, rue Bordier l'augmentation de trafic de plus de 400% est catastrophique pour ces quartiers pavillonnaires et leurs rues étroites. (**Figure-3**)



2.3. Espaces de stockage des déblais.

Le dossier G6 de l'enquête publique indique en page 12 que « l'emprise principale de chantier comporte un accès et une sortie donnant sur la rue de la Liberté. Elle est composée de zones de stockage des matériaux, de fosses à déblais avant évacuation et d'un espace pour la réalisation des parois moulées de l'ouvrage puis du terrassement. »

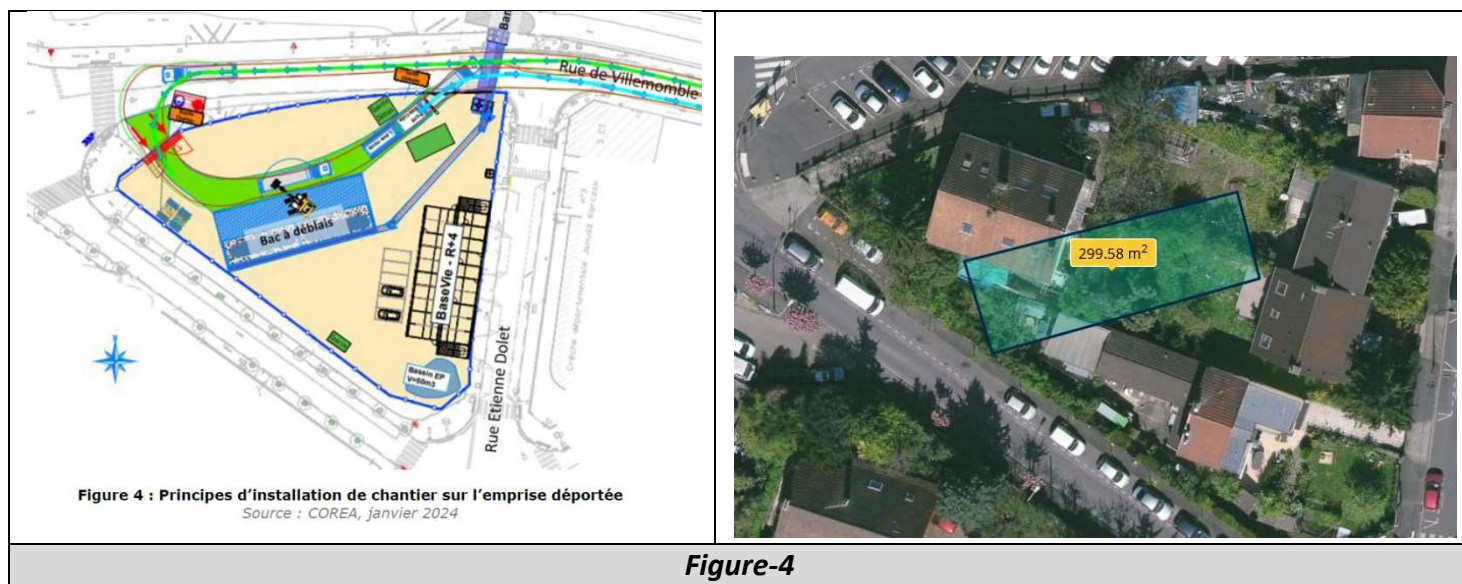
La superficie destinée à la zone de stockage de matériaux et aux fosses à déblais avant évacuation, n'est pas mentionnée.

Par ailleurs une estimation de la superficie du bac à déblais prévu sur l'emprise déportée peut être évaluée à 300 m² comme indiqué sur la figure-4.

Alors que l'emprise déportée occupe une superficie de près de 3 000 m², les espaces nécessaires au stockage des déblais avant évacuation, ne justifient en aucune manière cette emprise.

- En premier lieu la base vie installée face à la crèche Janusz Korczak trouve largement sa place sur la route de Villemomble, sur l'espace « ferroviaire » de plus de 1 000 m²
- En deuxième lieu il est tout fait disproportionné de mobiliser un foncier de 3 000 m² pour installer un bac à déblais de 300 m²

- En troisième lieu la passerelle piétonne qui permet le franchissement des voies ferrées entre Bondy-Nord et Bondy-Sud doit être rendue aux habitants qui par ailleurs subiront les nuisances liées à l'ensemble des travaux sur l'ensemble du quartier.



2.4. Déblais de démolition.

L'emprise chantier principale impose la démolition des immeubles d'habitation ICF, rue de la Liberté.

Il n'est donné aucun détail :

- sur le volume des déchets générés par ces démolitions
- sur leur mode d'évacuation et le flux de camions associé.

2.5. GES et pollutions.

Les compléments exigés par le TA de Montreuil concernent uniquement le chantier de la gare Bondy mais portent sur le plan global de circulation des poids-lourds chargés de l'approvisionnement et de l'évacuation des déblais du chantier de la gare.

A ce titre les données relatives aux incidences sur la qualité de l'air des flux de poids-lourds sur les axes routiers ne se limitent pas au secteur proche de la gare de Bondy, mais doivent être mesurées jusqu'aux communes de Noisy-le-Sec, Villemomble et des Pavillons-sous-Bois.

La ville des Pavillons-sous-Bois fait ainsi part de ses fortes réserves quant aux conséquences de la mise en place de ces itinéraires en termes de pollution aux particules fines et de qualité de l'air.

L'augmentation des taux de pollution qui résultera de ces passages de poids-lourds aura un impact certain en termes de santé publique pour les enfants accueillis au collège et dans les écoles ainsi que pour les usagers des équipements sportifs du stade Léo Lagrange

2.6. Volume des déblais.

Les enquêtes publiques précédentes évaluaient le volume de déblais à 92 000 m³...

Cette nouvelle étude évalue le volume à 65 000 m³, sans justification.

Pour la bonne information du public la SGP doit communiquer les décisions qui ont conduit à cette diminution de près de 30% du volume de déblais.

2.7. Concertation avec les collectivités.

Dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 15 Est / Orange qui s'est tenue du 3 mai 2021 au 11 juin 2021, dans son rapport la commission d'enquête publique souhaitait être rassurée sur la mise en œuvre de plans de circulation adaptés pour les camions qui associerait, pour leur élaboration et leur gestion à côté des collectivités territoriales, des riverains qui vivront au quotidien les perturbations.

Dans sa réponse à la commission d'enquête la SGP annonçait que *« les itinéraires de transport présentés prendraient en compte les premiers retours des réunions de concertation réalisées avec les parties prenantes. Les collectivités ont notamment pu indiquer les itinéraires qui leur semblaient les plus appropriés, ou au contraire ceux à éviter. Ces itinéraires sont cependant amenés à évoluer au fur et à mesure des études afin de considérer l'ensemble des contraintes liées à l'utilisation de l'espace public, tout en minimisant la gêne causée aux avoisinants. »*

Il est notoire que ces bonnes dispositions n'ont pas été suivies d'effets, ni à Noisy-le-Sec, ni à Villemomble, ni aux Pavillons-sous-bois.

3. Approvisionnement en béton.

3.1. Organisation et flux de camions.

La page 19 de la pièce G6 précise que l'approvisionnement en béton sera réalisé sur l'emprise principale au rythme de 65 allers-retours de camions toupies par jour.

En page 20 il est indiqué que pendant la période de construction des ouvrages (réalisation du bétonnage), les véhicules utilisés pour apporter le béton seront des camions toupie (20 allers-retours maximum par jour).

Il est difficile de considérer que 2 sites de « dépotage » des camions toupies sont prévus sur cette gare, circuits qui augmenteront la circulation des camions sur les rues de Bondy-Sud.

Le circuit de camions toupies sur Bondy-Sud n'est pas justifié, et doit être supprimé.

3.2. Mesures de gestion des eaux de lavage des toupies.

Ces eaux sont à considérer comme des eaux industrielles qui font obligatoirement l'objet d'une collecte ou d'un stockage spécifique. Les eaux de rinçage du malaxeur à béton et de nettoyage des camions toupies seront récupérées et recyclées dans un équipement approprié des centrales à béton, soit internes au chantier de la Ligne 15 Est, soit externes en cas d'approvisionnement en béton extérieur au chantier.

Dans ces structures, les eaux de rinçage feront obligatoirement l'objet d'un traitement avant rejet au réseau comportant, décantation, débouillage, déshuilage éventuel et correction de pH. Par ailleurs, dans la mesure du possible, une partie de ces eaux, une fois clarifiée par simple décantation, pourra être réutilisée pour des opérations de premier rinçage des toupies ou du matériel de pompage des bétons.

Aucun système de ce type n'est mentionné sur le plan de l'emprise déportée en figure 4 de la page 12 de la pièce G6.

En admettant la nécessité d'un dépotage des camions toupies sur l'emprise déportée, aucune mesure pour éviter ou réduire les risques liés aux pollutions des eaux de chantier n'est mise en place : **les camions toupies ne peuvent pas être admis sur l'emprise déportée.**

4. Les établissements sensibles.

La figure 7 en page 16 de la pièce G6 identifie précisément les établissements sensibles (Crèches, établissements scolaires) en se limitant à la proximité de Bondy. **Une fois cet inventaire succinct, aucune mesure d'évitement ou réduction ne sont proposées.**

Par ailleurs sur le périmètre élargi (Pièce G6-Page 19) de l'étude d'impact (**Figures 5 et 6**) ce sont approximativement 12 établissements scolaires qui sont directement impactés par la circulation des Poids Lourds.

De même les accès aux équipements sportifs fréquentés par les scolaires et tous les habitants du territoire sont particulièrement concernés par cette circulation.

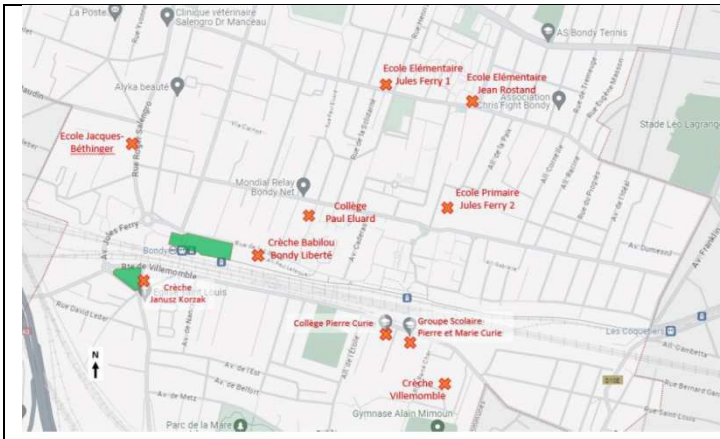


Figure 7 : Localisation des établissements sensibles autour de la gare actuelle de Bondy
Source : Systra à partir de Google Maps, 2023

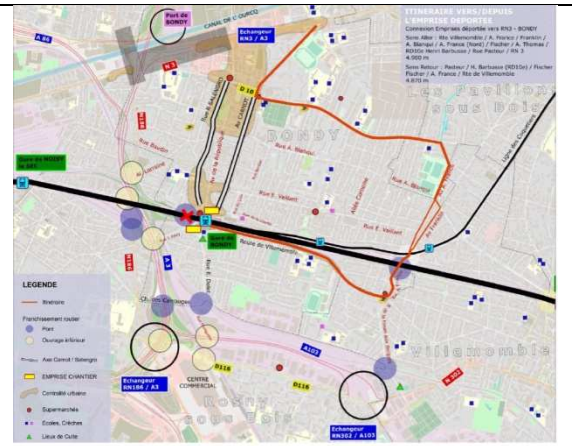


Figure 10 : Itinéraire des camions (PL) durant la phase chantier vers/depuis de l'emprise déportée

Figure-5

Crèches	Janusz Korczak	Rue Dolet	Bondy
	Babilou Bondy Liberté	Gare de Bondy	
	Crèche de Villemomble	Route de Villemomble	Villemomble
Etablissements scolaires	Maternelle et Primaire Pierre et Marie Curie	Route de Villemomble	Bondy
	Maternelle et Primaire Sellier		
	Collège Brossolette		
	Collège Sellier		
	Ecole Camille Claudel		
	Ecole Jacques Béthinger	Rue Roger Salengro	
	Ecole Guillaume Appolinaire		
	Ecole Léo Lagrange	Par l'avenue Pasteur	
	Lycée Léo Lagrange	Par l'avenue Pasteur	
	Collège Tabarly		
Sites sportif	Maternelle et Primaire Eu-gène Fischer		Pavillons-sous-Bois
	Maternelle et élémentaire Pierre Brossolette		
	Piscine Tournesol		
Sites sportif	Stade Robert Gazzi		Bondy
	Stade Léo Lagrange		
	Stade Léo Lagrange (Stade de l'Est Pavillonnais)		

Figure-6

Ce sont à minima 8 000 à 10 000 enfants et adolescents qui seront impactés chaque jour par les pollutions liées au transport routier des camions de la SGP.

5. Crèche Janusz Korczak

Dans son avis du 16 mai 2024, l'Autorité environnementale (Ae) souligne que les mesures acoustiques réalisées dans la situation actuelle (58dB(A) de jour et 51dB(A) de nuit) conduisent à qualifier l'ambiance sonore au niveau de la crèche Janusz Korczak de modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

La crèche comporte deux niveaux et le niveau supérieur est partiellement constitué d'une terrasse extérieure.

Les sources de bruit principales sur l'emprise déportée sont la circulation de poids lourds à l'intérieur de l'emprise (camions toupies, camions pour les déblais), la réception des déblais acheminés par la bande convoyeuse et le fonctionnement de la pelle à bras liée à la bande convoyeuse. Les périodes de travaux considérées comme les plus bruyantes sont celles des terrassements des différents niveaux de la gare (avec un temps cumulé des travaux de cinq mois pour une durée totale de dix mois).

Des dispositions sont prévues pour minimiser l'impact acoustique lié aux activités au droit de la crèche Janusz Korczak, en particulier le positionnement de la base vie sur quatre étages en écran devant la crèche, la mise en place de barrières acoustiques de 4m de hauteur le long de la rue Étienne Dolet et d'un dispositif de capotage acoustique autour de la bande convoyeuse. Compte tenu des dispositions prévues, l'accroissement attendu des niveaux de bruit en façade de la crèche, par rapport à la situation actuelle, est de 3 à 6dB(A) au rez-de-chaussée et de de 4 à 7dB(A) au premier étage.

Cet accroissement, qualifié de modéré dans le dossier, correspond néanmoins à une hausse très conséquente du niveau sonore.

Les augmentations des niveaux sonores hors période de terrassement ne sont par ailleurs pas précisées.

Pour l'Ae il conviendrait de rechercher des solutions complémentaires afin de limiter le niveau et la durée des nuisances sonores, en envisageant le cas échéant une isolation acoustique renforcée des bâtiments.

La seule solution d'éviter le cumul de nuisances pour les enfants de la crèche est de supprimer cette emprise dont il est démontré l'inutilité

6. Le cumul des projets.

L'article R.122-5 alinéa 5e du Code de l'Environnement relatif au contenu des études d'impact, précise que l'étude doit notamment faire une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Le projet de renouvellement urbain des quartiers Marnaudes-Fosse aux Bergers-La Sablière¹ sur les communes de Bondy et de Villemomble est maintenant connu et documenté.

(Figure-7)



Le projet concerne (Source Ae) :

- la réhabilitation de 1 191 logements
- la démolition de 1 522 logements
- la construction de 964 logements

Les contraintes du projet de la gare de Bondy se retrouvent sur ce type de projet en particulier vis-à-vis des accès routiers pour l'évacuation des déblais comme pour l'alimentation en matériaux; la route de Villemomble sera encore au centre des axes de transport.

Le phasage des travaux est prévu de 2025 à 2030 et viendra ainsi se confronter à la réalisation de la Gare de Bondy.

Aucune étude n'a été réalisée par la SGP pour mesurer l'impact de ce projet sur celui de la gare de Bondy et sur l'ensemble des populations concernées, alors que les axes de circulation des camions vont se superposer.

¹ file:///C:/Users/utilisateur/Downloads/2024-09-25_bondy_villemomble_77_npnru_marnaudes_avis_delibere.pdf

8. Alternatives

Les alternatives ont été proposées par les habitants et les associations à chaque étape des enquêtes publiques ou réunions avec la SGP, sans aucune justification objective sur leur inadéquation avec le projet de la ligne 15 Est.

8.1. Observation de P.Fauvel du 25 septembre 2024.

L'alternative par les voies SNCF est une nouvelle fois décrite pour éviter à la fois trafic routier et émission de GES.

8.2. Observation de l'association Environnement 93 dans l'enquête publique organisée du 3 mai 2021 au 11 juin 2021.

Le schéma ci-dessous offre une solution permettant à la fois l'implantation d'une installation temporaire de stockage de déblais, ainsi que la mise en œuvre de la centrale à béton à simplement 350 mètres de la passerelle de la gare SNCF de Bondy.

Ce site possède tous les avantages du site retenu par la SGP en termes de superficie, de foncier rapidement disponible, d'accès à l'avenue de Rosny, retenue pour la circulation des camions, sans en avoir les inconvénients majeurs concernant la santé des enfants, le cadre de vie des riverains et la mobilisation d'un foncier promis à d'autres destinations.



ANNEXE

Récapitulatif de nos observations.

L'enquête publique est totalement défailante pour n'avoir pas assuré la bonne information du public.
Le projet aura sur les habitants de Bondy, Villemomble, Pavillons-sous-Bois un impact plus de 3 fois plus important en termes de pollution sonore et de pollution de l'air que pour les projets précédents.
Pour les rues Louis Auguste Blanqui, rue du Lion, rue Bordier l'augmentation de trafic de plus de 400% est catastrophique pour ces quartiers pavillonnaires et leurs rues étroites.
La base vie installée face à la crèche Janusz Korczak trouve largement sa place sur la route de Villemomble, sur l'espace « ferroviaire » de plus de 1 000 m²
Il est tout fait disproportionné de mobiliser un foncier de 3 000 m² pour installer un bac à déblais de 300 m²
La passerelle piétonne qui permet le franchissement des voies ferrées entre Bondy-Centre et Bondy-Sud doit être rendue aux habitants qui par ailleurs subiront les nuisances liées à l'ensemble des travaux sur l'ensemble du quartier.
Les bonnes dispositions annoncées par la SGP pour concerter sur les circulations de camions dans les communes impactées n'ont été suivies d'effets, ni à Noisy-le-Sec, ni à Villemomble, ni aux Pavillons-sous-Bois.
Le circuit de camions toupies sur Bondy-Sud n'est pas opportun, et doit être évité.
Les camions toupies ne peuvent pas être admis sur l'emprise déportée.
Aucune étude n'a été réalisée par la SGP pour mesurer l'impact du projet de renouvellement urbain Sablière/Marnaudes sur celui de la gare de Bondy et sur l'ensemble des populations concernées, alors que les axes de circulation des camions vont se superposer.
Les alternatives proposées par les habitants et associations n'ont jamais été analysées par la SGP

Pour toutes ces raisons, l'association Environnement 93 demande à Madame la commissaire enquêtrice d'émettre un avis défavorable à la mise en place de ce plan de circulation des poids-lourds chargés de l'approvisionnement et des déblais du chantier de la gare de Bondy.

Gagny le 5 octobre 2024
Francis Redon
Président Environnement 93