



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 – Qualité de l'air

Dans son jugement du 17 juillet 2023 le Tribunal Administratif de Montreuil a jugé que la SGP devait compléter son étude d'impact en particulier par 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.

L'évaluation de l'impact sur les émissions de polluants en phase chantier présentée en pages 25 à 29 de la pièce G6 du dossier d'enquête publique est totalement insuffisante et de nature à donner une **information déformée et insuffisante** au public.

1. Données non homogènes.

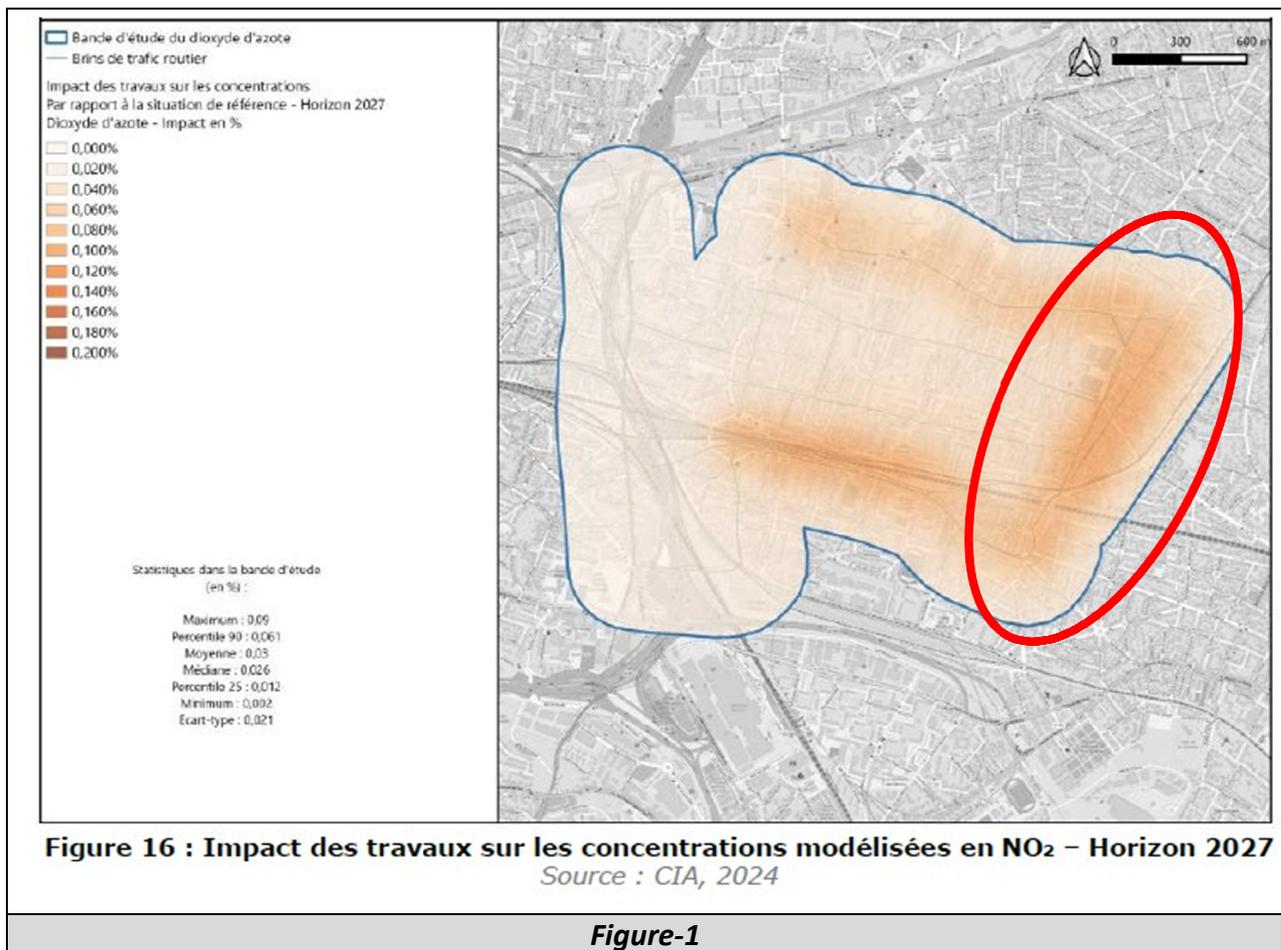
En premier lieu les données prises en compte pour le calcul des émissions atmosphériques des polluants ne sont pas homogènes entre celles réalisés par les bureaux d'études CIA (page 27_Pièce G6) et CPEV (page 17_Pièce G6)

Pour exemple :

	CIA		CPEV	
	VL	PL	VL	PL
Route de Villemomble	6 271	251	6 093	244
Avenue Anatole France	12 957	169	12 651	161
Avenue Barbusse	8 111	289	7 779	275

Par ailleurs dans les calculs présentés en pages 28 et 29 de la pièce G6, l'impact de l'augmentation du trafic poids lourds sur l'Avenue de Rosny, Avenue de la République, la Rue Baudin, la Rue du Lion, la Rue Louis Auguste Blanqui, la Rue Edouard Vaillant, n'est pas intégré dans les simulations

Il est enfin très étonnant que les principaux impacts mesurés par la SGP concernent surtout la partie Est du périmètre étudié, en particulier sur Villemomble et Pavillons-sous-Bois alors que ces communes n'ont pas été intégrées dans le périmètre de l'enquête publique (Figure-1)



2. Etat des lieux.

La SGP conclut qu'il n'y a pas d'évolution significative des concentrations de polluants routiers durant la phase de chantier la plus émissive et que le projet n'induit pas d'exposition supplémentaire des populations dans le secteur de la gare Bondy. Le projet n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air en phase chantier et ne nécessite pas de mesures d'évitement ou de réduction sur ce volet.

En premier lieu il faut rappeler l'impact du transport dans l'émission des GES sur le territoire d'Est Ensemble, le transport routier en étant le principal contributeur (**Figure-2**).

Sur l'ensemble du territoire le transport routier contribue ainsi pour 34% à l'émission des GES, le périmètre concerné par le projet de la SGP ne fait pas exception à ce constat.

Il est ainsi nécessaire de mesurer l'impact réel de la circulation de poids lourds sur un périmètre qui s'étend de l'avenue de Rosny à Noisy-le-Sec jusqu'à l'Avenue Franklin à Villemomble pour apprécier l'exposition supplémentaire des populations aux nuisances de la qualité de l'air.

Figure 28 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur en 2005, 2020 et 2050

Source : Energies Demain

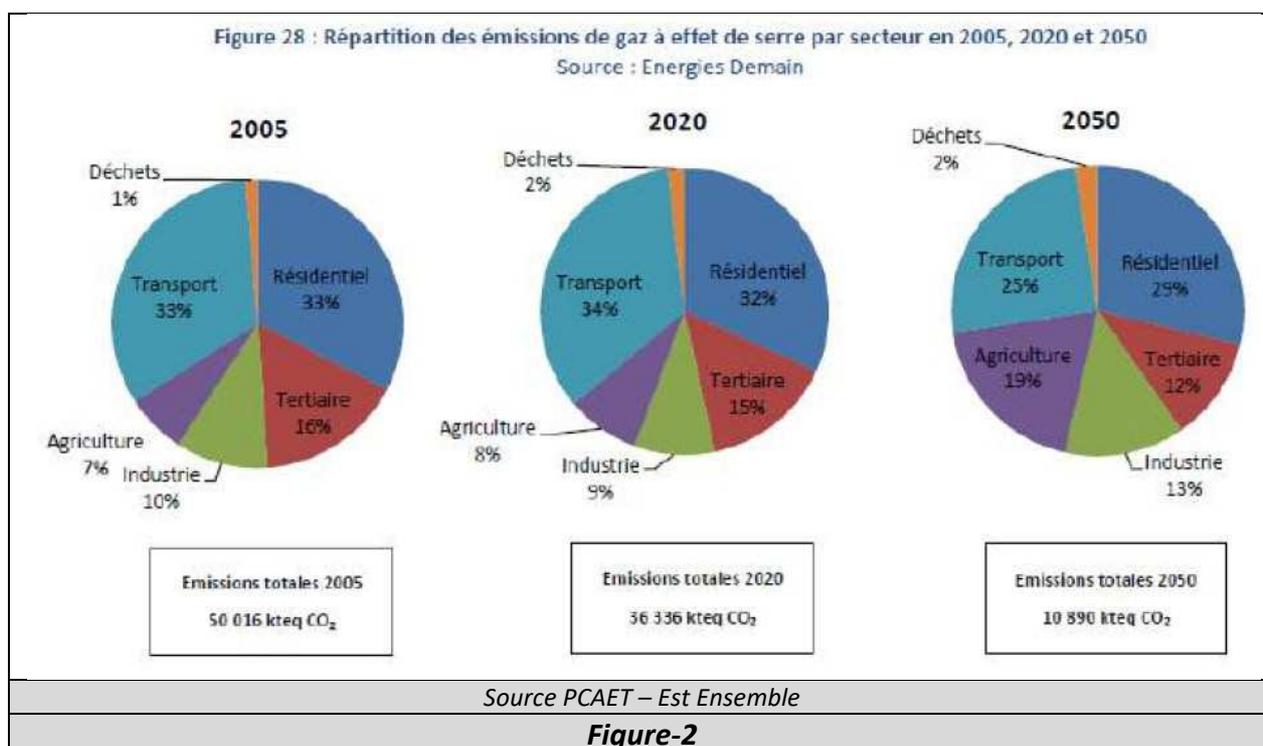


Figure-2

En deuxième lieu il faut prendre en compte dans cet impact la part des différents modes de transports constitués par les véhicules particuliers (VL – véhicules légers), les véhicules utilitaires légers (VUL), les poids lourds (PL).

L'ADEME identifie la part de ces différents modes de transport quant à leur participation à l'émission de CO₂. (**Figure-3**)

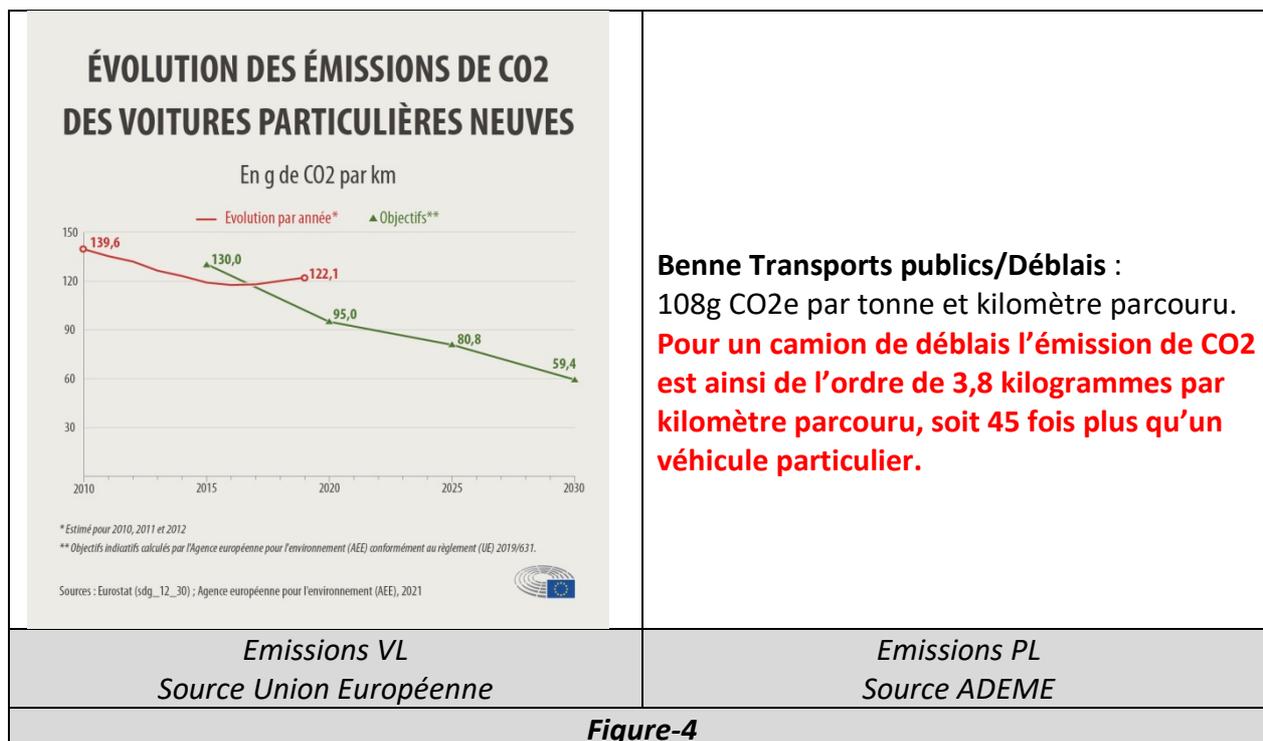
Mode de Transport	Tonnes équivalent CO ₂	Pourcentage d'émission
VL	60,7	53%
PL	28,6	25%
VUL	16,9	15%
Autres	6,4	7%

Figure-3

Il est regrettable que la distinction PL/VUL n'est pas été faite dans les analyses de la SGP, sauf à admettre que PL et VUL ont le même impact sur la qualité de l'air.

En dernier lieu la mesure de la pollution de l'air se fonde sur le bilan carbone des projets et en particulier la quantité de CO₂ émise.

La **figure-4** ci-après donne les bases de l'évaluation de ce bilan.



3. Impact du flux de camions sur les abords du réseau routier.

L'analyse qui suit ne sera pas exhaustive mais se limite à la mesure de la dégradation de la qualité de l'air sur quelques axes « significatifs ».

Ces axes sont :

- La route de Villemomble (groupe scolaire, piscine, stade)
- Les rues du Lion et Bordier (Quartiers pavillonnaires)
- La rue Baudin (circulation intense de bus RATP)

Cette analyse est conforme aux attentes du jugement du 17 juillet 2023 du Tribunal Administratif de Montreuil qui demandait que la SGP complète son étude d'impact par 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.**

Les évaluations ci-dessous sont calculées en considérant la pollution des camions par rapport à une base 100 « VL » et le trafic de camions supplémentaires évalué par la SGP.

- Sur la route de Villemomble la pollution immédiate augmentera de 33%,
- Dans les quartiers pavillonnaires (Rue du Lion, Rue Bordier), la pollution ressentie sera 2 à 3 fois plus importante
- Sur la rue Baudin cette pollution sera plus que doublée.

Il est à noter par ailleurs que ni la Rue du Lion, ni la Rue Bordier, ni la rue Baudin n'ont été prises en considération dans les calculs du bureau d'études CIA.

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	
	Pas de mesure initiale sur cet axe				
	Pas d'évaluation en phase travaux				

Figure-5

Route de Villemomble					
	Evaluation du Trafic		Dégradation de la qualité de l'air		
	Initial	Phase Travaux	Qualité initiale	Qualité Phase Travaux	Ecart
VL	6 271	6 271	6 271	6 271	
PL	251	381	11 295	17 145	
Total			17 566	23 416	33%
Rue du Lion					
	Evaluation du Trafic		Dégradation de la qualité de l'air		
	Initial	Phase Travaux	Qualité initiale	Qualité Phase Travaux	Ecart
VL	2 270	2 270	2 270	2 270	
PL	28	106	1 260	4 770	
Total			3 530	7 040	99%
Rue Bordier					
	Evaluation du Trafic		Dégradation de la qualité de l'air		
	Initial	Phase Travaux	Qualité initiale	Qualité Phase Travaux	Ecart
VL	411	411	411	411	
PL	24	102	1 080	4 590	
Total			1 491	5 001	235%
Rue Baudin					
	Evaluation du Trafic		Dégradation de la qualité de l'air		
	Initial	Phase Travaux	Qualité initiale	Qualité Phase Travaux	Ecart
VL	2 091	2 091	2 091	2 091	
PL	81	237	3 645	10 665	
Total			5 736	12 756	122%

Figure-6

Pour sa part la SGP a réalisé des simulations concernant la pollution liée aux NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5} par l'intermédiaire du cabinet d'études CIA.

Notre analyse CO₂ est totalement comparable à ces simulations et toute aussi pertinente quant à l'impact du trafic routier sur la santé des riverains des axes routiers.

L'étude CIA conclut à « *l'absence d'impact sur la qualité de l'air du fait des installations, travaux et flux de poids-lourds projetés sur les axes routiers locaux. Ces conclusions étant identiques à celles présentées dans la pièce G3 « Etude d'impact / Impacts et mesures », au chapitre 5.6.1.3. »*

Ces conclusions sont caricaturales et grossières.

Le chapitre 5.6.1.3. examine de son côté une pollution liée quasi exclusivement au trafic concernant les grands axes routiers, A3, A4, A86, A103, alors que l'enquête publique en cours se doit de mesurer les impacts sur des axes de proximité.

De son côté le bureau d'études CIA ne donne **aucune justification d'affirmations** qui concluent que l'impact des circulations de camions sont de 0,03% pour les NO₂, 0,005% pour les PM₁₀, 0,006% pour les PM_{2,5}.

La mesure des impacts des travaux sur la gare de Bondy, pour la qualité de l'air, faite par la SGP est inacceptable et donne au public une information « biaisée ».

Gagny le 11 octobre 2024
Francis Redon
Président Environnement 93