

Réponse du groupe à l'enquête publique : Prolongement ligne 15 Est

**Monsieur Marcel LINET,
Président de la commission d'enquête**

**Monsieur Jean CULDAUT,
Madame Mariama LESCURE,
Monsieur Michel GAUTHIER,
Madame Micheline BELFORT.**

Commissaires enquêteurs

Saint-Ouen, le 10 juin 2021

Mesdames, Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Le groupe Alternative Écologiste et Sociale du Conseil régional d'Île-de-France regroupe des conseillères et conseillers régionaux qui défendent la vision d'un territoire francilien respectueux de l'environnement et solidaire, en phase avec les enjeux sociaux, écologiques et climatiques.

C'est à ce titre que nous avons pris connaissance des différents éléments relatifs au projet de prolongement de la Ligne 15 Est qui, longue de 23 kilomètres et comportant 12 gares, a vocation à desservir les territoires de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, en reliant en 25 minutes la gare Saint-Denis Pleyel à celle de Champigny Centre.

Le projet prévoit des correspondances avec la ligne 14 prolongée, les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, les RER A, B, D et E, les lignes de métro M1, M5, M7, M11 et M12, les tramways T1, T4 et T8, le T11 Express et le T Zen 3 ainsi que de nombreuses lignes de bus.

La présente enquête publique fait suite à celles qui ont eu lieu pour l'arrêté inter-préfectoral du 13 février 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est, pour l'arrêté inter-préfectoral du 20 juin 2018 modifiant la déclaration d'utilité publique initiale, ainsi que pour l'arrêté inter-préfectoral du 30 juillet 2019 d'autorisation environnementale du projet de la ligne 15 Est.

Les justifications prévalant à cette DUP modificative sont :

- l'évolution des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et plus particulièrement de la ligne 15 Est ;
- la nouvelle implantation de certains ouvrages sur les communes d'Aubervilliers (déplacement de l'ouvrage de service rue de la Maladrerie) et de Rosny-sous-Bois (déplacement de l'ouvrage d'entonnement Rosny-Bois-Perrier) ;
- la modification de plusieurs emprises de chantier nécessitant parfois l'élargissement ponctuel de la zone d'intervention potentielle sur les communes d'Aubervilliers, Bobigny, Champigny-sur-Marne, Drancy, Fontenay sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois et Saint-Denis.

Plusieurs points attirent notre attention.

Sur la forme d'abord, cette enquête publique aurait dû intervenir avant que le Grand Paris et les services concernés actent de nouvelles modifications. Alors que le projet de DUP modificative était déjà en cours de discussion, il n'a pas été abordé avant les élections municipales.

Certains collectifs citoyens ont alerté sur le niveau insuffisant de l'information aux habitants. En raison des restrictions imposées par la situation sanitaire, seules trois réunions publiques ont été organisées, avec un nombre de places limité. C'est trop peu pour approcher l'ensemble des habitants concernés par le prolongement de cette ligne et leur délivrer une information complète et à la hauteur des enjeux.

Sur l'évolution des coûts, la modification substantielle du coût de projet est l'une des principales motivations de la demande de modification de la déclaration d'utilité publique. L'estimation pour le dossier d'enquête initial évaluait le total des coûts de la ligne 15 Est à 3,772 milliards d'euros, aux conditions économiques de 2012.

Le présent dossier d'enquête porte désormais le total des coûts de la ligne 15 Est à 5,651 milliards d'euros - soit une augmentation de 50 % ! -, aux conditions économiques de 2012 toujours. Or, les raisons des dépassements par poste ne sont pas explicitées. Il n'est ainsi pas possible de distinguer si elles tiennent à des raisons techniques impératives et imprévisibles, à une sous-estimation des difficultés, à des erreurs d'évaluation initiale, à des changements de conception ou à quelque autre motif.

Pour une meilleure compréhension du dossier, un détail des causes des principales augmentations par postes de dépenses aurait été nécessaire.

Sur le plan environnemental, l'Autorité Environnementale recommande de compléter l'étude d'impact afin d'apporter des réponses pour tous les enjeux pour lesquels les incidences restent encore significatives - développement urbain, gestion des déblais, assainissement, bruit ferroviaire, impacts cumulés autour des gares et des ouvrages annexes - et le coût des mesures potentiellement important.

En effet, le maître d'ouvrage n'a que très peu actualisé l'étude d'impact par rapport à la première enquête, alors que le projet a été grandement modifié. Sans remettre en cause l'intérêt des projets de transports en commun, c'est ce qui conduit l'AE à considérer cette étude comme incomplète. Une actualisation de l'étude d'impact permettrait d'intégrer ce projet dans le scénario de référence de la stratégie nationale bas carbone et l'objectif de neutralité carbone en 2050. Il est donc impératif de réévaluer les émissions de gaz à effet émises dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 15 Est, en phase amont (travaux) et en phase aval (exploitation), ainsi que les gains socioéconomiques à l'échelle du réseau et de la ligne, actualisés au regard de la crise de la Covid-19.

En effet, la crise Covid-19 aura des effets durables sur l'utilisation des transports en commun par les franciliens, dont l'analyse et la compréhension précises nécessiteront des études approfondies. Toutefois, il apparaît opportun de disposer rapidement d'une analyse de sensibilité qui tient compte d'un contexte socio-économique profondément modifié et d'hypothèses d'utilisation des transports en commun intégrant les évolutions d'usage observées ces derniers mois et qui pour partie vont durer, comme l'augmentation du télétravail.

Sur le plan de la biodiversité, l'Office Français de la Biodiversité alerte quant à l'impact du prolongement de la ligne 15 Est sur certaines espèces de Moineau friquet, Verdier d'Europe et Serin cini. En effet, dans un contexte où tant au niveau régional que national les populations s'effondrent, il est nécessaire de mettre en œuvre des actions pertinentes respectant les principes de la doctrine Éviter / Réduire / Compenser

Ainsi, les surfaces détruites d'habitats définitivement détruits pour ces espèces doivent être précisées et des actions adaptées de compensation et de recréation d'habitat proposées.

Dans ce contexte, nous appuyons les recommandations de l'OFB, de mise en place d'actions de désartificialisation de sols afin de reconstituer les habitats perdus, plutôt que de report sur des milieux naturels ou pseudo-naturels existants (quel que soit leur état), où la plus-value écologique est incertaine et probablement faible.

Par ailleurs, nous soutenons la proposition de l'OFB qui souhaite une inscription à l'arrêté inter-préfectoral des prescriptions relatives aux enjeux écologiques, qui fixent des objectifs précis de moyens et de résultats, contrôlables en phases travaux et exploitation. D'autant plus que la DRIAF pointe du doigt que les espaces naturels qui seront modifiés par le projet, notamment par l'abattage d'arbres, la suppression d'un espace paysager protégé, la réduction d'un square ou la destruction de jardins familiaux, contribuaient utilement à la diversité paysagère, au maintien de la biodiversité et à l'abaissement des températures dans des secteurs très urbanisés.

Sur le secteur du Fort d'Aubervilliers, le chantier de la future gare de la ligne 15 prévoit une emprise de 12 300 m², et ce, alors même que pour de nombreuses gares en cours de construction, la SGP s'est limitée à 7 000 m² par chantier.

Le nouveau périmètre s'étend de façon plus conséquente sur les jardins familiaux, passant de 4 000 à 5 000 m² et le nouveau tracé et la gare Mairie d'Aubervilliers fait apparaître une zone bleue très étendue couvrant un quartier pavillonnaire et labellisée "zone potentielle d'intervention"

Alors que la DRIEA reconnaît que la modification de l'emprise a été négociée avec Grand Paris Aménagement et la Ville d'Aubervilliers, suite à la décision d'implanter un centre aquatique d'entraînement olympique prévu pour 2024, pour assurer la fonctionnalité du site et la concomitance des chantiers, cette nouvelle emprise sur les jardins familiaux nous apparaît tout aussi inutile et néfaste que celle liée au Solarium.

Depuis plus de 85 ans, les Jardins ouvriers d'Aubervilliers cultivent le passé maraîcher de la Seine-Saint-Denis sur sept hectares près du Fort d'Aubervilliers. Ils sont un patrimoine naturel précieux avec une biodiversité riche, ils favorisent une alimentation locale et de proximité, offrent un accès à la nature et de la fraîcheur lors des pics de chaleur.

Le groupe AES s'est opposé à maintes reprises à la suppression, au profit de l'urbanisation toujours plus massive d'un secteur déjà très carencé en espaces verts, de ces jardins si essentiels aux habitant.es et dont l'importance - sociale et vivrière - a été plus que jamais confirmée par la crise.

Nous réaffirmons ainsi qu'il existe des solutions alternatives aux projets d'aménagement pour préserver les jardins, concilier nature, sport, transport, et améliorer le cadre de vie des habitant.es et que ce sont ces solutions qui doivent être privilégiées.

Du point de vue patrimonial et architectural, la DRAC et le SMAP 93 signalent que la démolition, autour de la station Mairie d'Aubervilliers, des immeubles du 3 rue Ferragus et du 14 rue de la Commune de Paris, conduirait à altérer significativement la cohérence d'ensemble des abords de l'Église Notre-Dame-des-Vertus, classée monument historique, en raison notamment de l'insertion d'un bâtiment d'échelle inadaptée au quartier.

La DRAC a très clairement exprimé son opposition au déclassement des bâtiments des deux immeubles anciens de l'îlot Ferragus, préalable nécessaire à leur démolition, qui rentre en contradiction avec les objectifs environnementaux de la Région.

L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) de son côté signale que le retrait du PLUI des deux immeubles de la liste du patrimoine bâti repéré d'intérêt patrimonial n'est pas une condition suffisante à leur démolition et en recommande l'abandon. Il indique ainsi qu'il refusera de donner son accord aux demandes de permis de démolir des deux immeubles sur rue et prescrit l'intégration dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation de la conservation de ces immeubles, ainsi que la limitation de toute nouvelle construction aux gabarits existants.

Il préconise enfin le maintien des arbres d'alignement et de grand développement, ainsi que la compensation sur site des abattages éventuels.

Le Groupe Alternative écologiste et sociale s'associe à l'avis de la DRAC et aux prescriptions de l'ABF et appelle à :

- Une mise en souterrain du chantier ;
- La réduction de la taille de la gare Mairie d'Aubervilliers et son jumelage avec la station de la ligne 7 fort d'Aubervilliers ;
- La réduction de la taille du chantier afin de réduire l'impact sur les jardins ouvriers et délocaliser certaines fonctions sur des friches artificialisées aux alentours.

En conclusion, c'est fort de toutes ces observations que le Groupe Alternative écologiste et sociale de la Région Ile-de-France demande que le projet de prolongement de la Ligne 15 Est soit retravaillé de manière à apporter toutes les garanties nécessaires aux plans économique et financier, écologique et du respect de la biodiversité, patrimonial et urbanistique. Ce projet doit être pensé, conceptualisé et mis en œuvre pour améliorer la vie des habitant.es, et ne doit pas se faire au détriment de leur bien-être, de leur qualité de vie et de la destruction de l'environnement, en faisant primer objectifs économiques et intérêts particuliers.

Annie Lahmer
Conseillère régionale



Ghislaine Senée
Présidente de groupe

