



**Monsieur Jacques WITKOWSKI**  
**Préfet de Seine-Saint-Denis**  
**1, Esplanade Jean Moulin**  
**93007 Bobigny Cedex**

**Paris, le 31 Janvier 2022.**

**Lettre recommandée avec AR N° 1A 174 197 5154 6**

***OBJET : recours gracieux dirigé à l'encontre de l'arrêté n°2021-3381 du 2 décembre 2021 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est / orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris.***

Monsieur le Préfet,

Je vous écris en ma qualité de président de l'association de protection de l'environnement Environnement 93 ayant son siège au parc forestier de Sevrans, allée Eugène-Burlot, 93410 Vaujours et au nom d'associations et de citoyens (ci-après « **les requérants** »), dont la liste figure en Annexe-1 du présent courrier.

L'arrêté n°2021-3381 du 2 décembre 2021, (Annexe-4) porte *modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est / orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris.*

Les exposantes sont contraintes de vous demander le retrait ou l'abrogation de cet arrêté pour les motifs qui sont exposés ci-après et qui concernent les insuffisances de l'étude d'impact, les lourdes lacunes qui en découlent concernant l'information du public, les impacts à venir non mesurés qui nécessitent une nouvelle consultation du public.

Insuffisance de l'étude d'impact	Eaux pluviales et pollution des eaux	
	Eaux de process des tunneliers	
	Qualité de l'air	
	Bruits aériens	Gare Bondy
		CER de Rosny-sous-Bois
Gare Nogent-Le Perreux		
Modes de transports actifs		
Mauvaise information du public		
Aménagement du territoire	Destination des emprises après travaux	
	Patrimoine	

## 1. Sur les insuffisances de l'étude d'impact.

Le projet de la ligne 15 Est du réseau de transport complémentaire du Grand Paris, reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny centre (93-94) est soumis à étude d'impact en référence aux articles L.122-1 et R.122-2 (rubriques 5, 7, 8 et 39 de l'annexe)<sup>1</sup>.

L'avis de l'Autorité Environnementale n° 2020-55<sup>2</sup> actualisant les avis de l'Ae n° 2015-93, 2017-33 et 2018-60 confirme les insuffisances des études d'impact déjà relevées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact afin d'apporter des réponses pour tous les enjeux pour lesquels les incidences restent encore significatives et le coût des mesures potentiellement important.

Cependant le mémoire en réponse de la SGP n'apporte pas les gages attendus et ne sont souvent que des justifications qui démontrent un peu plus les lacunes de l'étude d'impact.

Il sera ci-dessous rappelé l'importance et le cumul de ces insuffisances.

### 1.1. Eaux pluviales et pollution des eaux.

La SGP annonce que l'étude d'impact présentée en enquête publique de la modification N°2 fournit des éléments complémentaires dans le § 2.4.3.5 de la pièce G3, intitulé « Analyse de la gestion quantitative des eaux et mesures associées ».

En page 76 de la pièce G3, la DSP fournit une description sommaire de la gestion des eaux pluviales.

Cependant pour la gare de Bondy, l'emprise déportée de 3 000 m<sup>2</sup> ne peut pas être incluse dans ce schéma. Les dispositions de gestion des eaux pluviales au nord des voies ferrées ne peuvent être identiques à celles qui doivent être organisées au sud des voies ferrées.

Aucune indication n'est fournie pour la gestion des eaux pluviales de l'emprise de 3 000 m<sup>2</sup> au sud des voies ferrées. L'adresse du point de rejet retenue dans le tableau « Exutoires prévisionnels par ouvrage de la Ligne 15 Est » à la page 80 de la pièce G3 ne peut être retenue pour cette emprise.

### **La gestion des eaux pluviales n'est pas assurée sur l'emprise sud de la gare de Bondy.**

Par ailleurs en Page 102 de la pièce G3 pour le Centre d'Exploitation de Rosny-sous-Bois la SGP écrit :

*« La gestion des eaux pluviales en phase travaux (collecte, traitement, évacuation, etc.) n'a pas encore fait l'objet d'une étude technique. **Les groupements de conception-réalisation étudieront cette problématique dans les phases de conception ultérieures.** Seuls des principes sont énoncés. »*

---

<sup>1</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000042369329](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042369329)

<sup>2</sup> [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201216\\_-\\_ligne\\_15\\_est\\_93-94\\_delibere\\_cle211541.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201216_-_ligne_15_est_93-94_delibere_cle211541.pdf)

Alors que la SGP a présenté le 21 décembre 2018 le recours à la mise en œuvre de cette procédure de passation de **marchés de conception-réalisation, les insuffisances associées à ce type de marché vont se retrouver régulièrement dans le dossier d'étude d'impact.**

**Concernant la pollution des eaux souterraines, les insuffisances associées au type de marché de conception-réalisation ont empêché la réalisation des études d'impact, nécessaires à la bonne information du public.**

### 1.2. Eaux de process des tunneliers.

En pages 134 et 135 au § 2.5.3.2 : Evaluation du prélèvement des eaux de process des tunneliers la SGP annonce :

*« Leur fonctionnement nécessite une alimentation en eau, liée au type de tunnelier utilisé. Pour la réalisation de la Ligne 15 Est, le type des tunneliers utilisés ne sera pas connu avant la désignation des groupements de conception-réalisation. En effet, la Société du Grand Paris laisse le choix du tunnelier aux candidats afin de laisser libre cours à la concurrence, car la stratégie des entreprises dépend, outre la nature du sous-sol rencontré (qui reste le critère principal), de la disponibilité des matériels et du marché des tunneliers, caractérisé par un nombre de constructeurs réduit ».*

**Une grande partie de l'alimentation en eau nécessaire au fonctionnement des tunneliers, n'est pas évaluée.**

**C'est une insuffisance majeure de l'étude d'impact.**

### 1.3. Qualité de l'air.

En pages 384 et suivantes, concernant la qualité de l'air, au § 5.6.1.3. la SGP propose une analyse des impacts sur la qualité de l'air et des mesures associées en phase chantier.

Cependant la SGP communique une information partielle et erronée de l'impact des chantiers sur la qualité de l'air.

Sur le site précis de l'emprise déportée programmée sur le chantier de la **gare de Bondy**, la SGP délivre une information trompeuse qui ne permet pas une bonne information du public.

**En premier lieu**, comme ne le mentionnent pas les analyses de l'étude d'impact, le trafic des poids lourds ne se limite pas au flux « sortant » des chantiers de gare. Rue Etienne Dolet à Bondy l'alimentation de la centrale à béton nécessite un flux « entrant » pour la fabrication du béton, flux non évalué par la SGP.

**En deuxième lieu** les objectifs annoncés par la SGP dans la modification N°1 de la DUP de la ligne 15 Est, n'ont jamais annoncé l'installation d'une centrale à béton, l'objectif de l'extension du chantier en gare de Bondy étant limité à l'évacuation des déblais.

**Tout au long des enquêtes publiques menées sur la ligne 15 Est, l'information du public a été manifestement insuffisante.**

**En troisième lieu** si la pièce G2 de l'étude d'impact associée à cette modification N°2 mentionne en page 183, pour la gare de Bondy, une estimation élevée de la sensibilité des sites aux nuisances sonores, la crèche, pourtant site très sensible, de la rue Etienne Dolet est ignorée. Cette **information du public, erronée**, ne peut être acceptée.

**L'affirmation de la SGP en page 384 est ainsi notablement irrecevable, et induit non seulement une très mauvaise information du public mais est également de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.**

**→ Evaluation de l'exposition des populations et risques sanitaires**

Le projet n'induit pas d'exposition supplémentaire des populations. Le projet n'aura pas d'impact sur la qualité de l'air et la santé humaine en phase chantier.

1.4. Impacts des bruits aériens.

1.4.1. En pages 389 et suivantes la SGP analyse l'impact des bruits aériens.

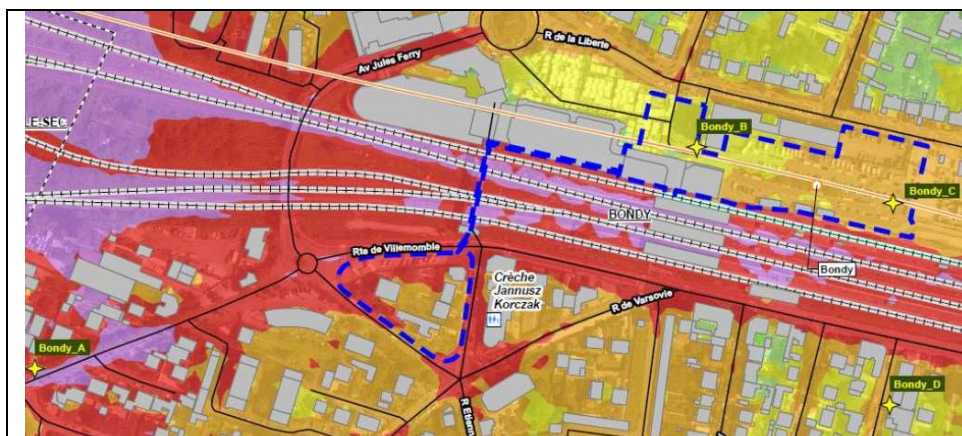
La SGP rappelle au § 5.6.2.3. quelques enjeux qui ne se traduisent pas par les analyses attendues sur les populations concernées par la Ligne 15 Est.

Malgré le rappel des recommandations qui doivent préserver la santé des travailleurs et des riverains, les actions mises en œuvre ne sont pas à la hauteur des annonces.

Pour exemple le tableau donnant les résultats de calculs de l'atténuation du bruit avec la distance indique en particulier qu'à une distance inférieure à 10m la sensibilité est très forte. Pour le chantier de la gare de Bondy la crèche Janusz Korczak est à moins de 10 mètres de la nouvelle emprise. Après échanges laborieux et inachevés entre les parents, les gestionnaires de la crèche et la SGP, il a été proposé de ne pas faire fonctionner la centrale à béton pendant la sieste des enfants, ce qui n'est qu'une atténuation peu conforme au rythme de la vie des 100 enfants et reste une rustine inacceptable.

L'impact du bruit et de la pollution des camions qui circuleront à 3 mètres de la crèche n'est pas non plus mesuré.

Dans la synthèse des impacts acoustiques de l'annexe joint à l'évaluation Environnementale (Pièce E\_EP19062\_22061\_E\_DAE\_L15E\_Annexes), en page 328 il est pourtant mesuré l'état initial « fort » de l'impact acoustique sur la crèche, mais aucune autre analyse ne permettra d'apprécier l'impact des nouvelles installations : circulation des camions, nuisances générées par les transferts liés à la bande transporteuse, fonctionnement de la centrale à béton.



La grande vulnérabilité des enfants au bruit est pourtant suffisamment documentée.

**Cette insuffisance de l'étude d'impact est irrecevable.**

#### 1.4.2. En pages 398 et 404 de la pièce G2.

la SGP fait une synthèse des impacts acoustiques en phase chantier puis en phase exploitation qui n'est pas à la hauteur, sinon contradictoire, des enjeux.

En page 398 l'impact acoustique, sur la **gare de Bondy**, en phase chantier doit être qualifié de « **très fort** ».

En page 404 la synthèse est totalement incohérente avec les observations précédentes : en phase chantier le niveau d'impact est « **très fort** » alors qu'il restera « fort » en phase exploitation.

**Cette étude d'impact masque une nouvelle fois l'impact des nuisances sonores associées au chantier : le chantier de la gare de Bondy ne peut être accepté en l'état.**

#### 1.4.3. Cas spécifique du site Montgolfier de Rosny

L'Ae avait recommandé de reprendre complètement l'analyse des impacts sonores autour du centre d'exploitation.

Cependant pour la SGP le changement de mode de contractualisation pour la réalisation de la ligne 15 Est (**passage en conception-réalisation**) n'a pas permis d'engager les études acoustiques au niveau du Centre d'exploitation et de remisage (CER) du fait du report des études liées à la nomination d'un titulaire.

**Encore une fois l'évolution des procédures choisies par la SGP sur la ligne 15 Est n'ont pas permis de produire une évaluation environnementale aboutie, ni d'informer complètement le public des impacts réels du projet.**

#### 1.4.4. Cas spécifique du Perreux-sur-Marne.

Plusieurs immeubles d'habitation à proximité du chantier, dont deux sont juste en limite du creusement de la boîte-gare et de la centrale à béton. Les bruits du chantier et la circulation camions vont encore aggraver les nuisances sonores pour les riverains de cette zone, déjà reconnue par une étude de l'APUR en 2015 comme ayant un niveau sonore très élevé.

**Face à cet enjeu de santé publique, les mesures de prévention présentées par la SGP sont notoirement insuffisantes et nécessitent des études d'impact supplémentaires.**

#### 1.5. Modes de transports actifs.

En pièce G3, Page 366, sur la localisation des impacts sur les modes des transports actifs, la SGP écrit :

*« Les circulations piétonnes sont maintenues pendant les travaux. Les circulations sont imaginées en conservant l'utilisation du souterrain ville-ville jusqu'au commencement des travaux de prolongement de ce dernier. Les autres circulations piétonnes, accessibles pour les personnes à mobilité réduite, sont envisagées pendant toute la durée de mobilisation de la passerelle piétonne pour l'évacuation des déblais. // Les itinéraires proposés n'allongent pas le cheminement par rapport à la situation existante. »*

Ces affirmations sont totalement erronées : le souterrain SNCF n'est pas accessible aux PMR, le seul cheminement étant alors celui du pont Jules Ferry que les Bondynois évitent pour les risques permanents qu'il induit face à son inadaptation au trafic automobile, aux bus de la RATP en particulier, et bien sûr à la circulation piétonne.



**Après la condamnation de la passerelle pour les bandes convoyeuses, l'étude d'impact concernant les mobilités actives a été bâclée par la SGP, et met en péril toutes les traversées entre les quartiers de Bondy-Nord et Bondy-Sud pendant toute la durée des travaux.**

(Justifications en pièce-1 jointe)

## 2. Sur la mauvaise information du public.

### En premier lieu :

Au cours des trois enquêtes publiques qui ont présenté les modifications apportées à la DUP initiale, **la SGP a méconnu les attendus de l'article L.120-1 du code de l'environnement, en particulier en ne permettant pas l'accès aux informations pertinentes permettant sa participation effective, et a ainsi gravement porté atteinte à la bonne information du public.**

Contrairement à ce qu'affirme la SGP les impacts de la modification N°1 de la DUP initiale n'ont jamais été mesurés, ni dans le cadre de l'enquête publique organisée pour cette modification, ni dans l'enquête publique concernant l'évaluation environnementale en particulier pour la gare de Bondy.

En pages 79, impact du projet sur les bâtiments sensibles au cadre de vie, et 82, Synthèse des principaux impacts et mesures associées, de la pièce G3, résumé non technique de l'étude d'impact, de la modification N°1, aucune mention n'est faite de l'impact de l'augmentation de l'emprise en **gare de Bondy.**

De même en page 32, de cette même pièce G3, la SGP souligne uniquement **l'évacuation des déblais en masquant l'installation de la centrale à béton** dont l'impact environnemental, bruit, poussières, est plus important que le transfert des déblais, en particulier par une emprise au sol deux fois supérieure à la zone de stock tampon pour les déblais...

**Ces oublis sont une défaillance majeure dans les processus de la bonne information du public.**

En deuxième lieu, en page 9 de son avis, concernant les procédures relatives au projet, l'Ae précise que « *Le dossier ne mentionne pas clairement si la SGP prévoit une actualisation de l'étude d'impact à l'occasion d'une éventuelle procédure ultérieure, ce qui est potentiellement important pour certains enjeux environnementaux pour l'instant insuffisamment traités dans l'étude d'impact actualisée.* »

La SGP répond que :

*« Les études de conception seront poursuivies par les futurs titulaires des **marchés de conception-réalisation** retenus pour la réalisation de la ligne 15 Est.*

**Sur l'ensemble des enquêtes publiques de la ligne 15 Est, la carence d'information du public s'est aggravée en lien avec les procédures choisies par La SGP**

En troisième lieu, en page 10 de son avis l'Ae indique que :

*« De façon au moins aussi problématique, l'étude d'impact est très souvent parsemée de la **mention « au stade actuel des études »**, sans garantie que le résultat de ces études, notamment au stade projet, donne lieu à une actualisation ultérieure de l'étude d'impact et à une nouvelle participation du public. »*

Pour la SGP : « *La mention « au stade actuel des études » a été utilisée en lieu et place de la mention « au stade avant-projet » utilisé dans la précédente version de l'étude d'impact. //*



À ce titre, **les futurs titulaires des marchés de conception-réalisation poursuivront les études,** afin d'aboutir à une définition précise de l'aménagement des ouvrages ».

**La SGP admet une nouvelle fois que la procédure de conception-réalisation n'a permis ni de réaliser une étude d'impact aboutie, ni par voie de conséquence d'informer complètement le public sur l'impact des différents projets.**

**Pour une bonne information, la consultation du public aurait dû être organisée après la remise des dossiers complets de « réalisation ».**

**En quatrième lieu,** le rapport de la commission d'enquête souligne les sujets complémentaires, non concernés directement par les secteurs de l'enquête publique, mais évoqués au cours des réunions ou par écrits.

Pour la gare de Bondy.

La commission écrit :

*Des habitants se sont exprimés au cours d'une réunion publique ou par écrit pour contester leur expropriation rue Etienne Dolet. // 3 pétitions rassemblant pas moins de 950 inscrits ont également été jointes au registre de la mairie de Bondy.*

*Les observateurs estiment que des solutions moins impactantes seraient envisageables en utilisant des emprises situées par exemple sous le pont de l'autoroute A3 par tapis convoyeur ou sur le parking du stade Robert Gazi ou en reconstruisant le pont Jules Ferry, en évacuant les déchets par les voies SNCF...*

*Ils sont en outre préoccupés par la proximité d'une crèche.*

A la page 24 de la pièce A2, aux pages 93 et 119 de la pièce G2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative n°1, aux pages 76/77 de la pièce B2, à la page 98 de la pièce B3, **la SGP se désintéresse de l'exactitude des informations concrètes données** au public et aux principaux habitants concernés, en particulier sur la destination des nouvelles emprises de chantier.

Pour mémoire il est utile de rappeler que parents et gestionnaires de la crèche Janusz Korczak, rue Etienne Dolet ont été informés par les riverains au mois de novembre 2021, (Copie du courrier de monsieur le président départemental de Seine-Saint-Denis en Annexe-3), ce qui est peu en accord avec les dates de réunion d'information annoncées par la SGP.

**Les réponses rudimentaires de la SGP, recueillies par la commission d'enquête, ne font que confirmer, aussi bien la déficience des études d'impact, que l'insuffisance d'information du public.**

(Justifications en pièce-2 jointe)

### 3. Sur l'aménagement du territoire.

L'opportunité de la modification N° 2 de la DUP de la ligne 15 Est, quant à son utilité publique et à la nécessité de l'expropriation, n'est pas établie. Le maître d'ouvrage n'a pas démontré que les solutions alternatives permettant de réaliser l'opération projetée dans des « conditions équivalentes », dressaient un bilan coût/avantages favorable. Le SDRIF préconise en particulier d'empêcher la fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels, alors qu'il est mis en évidence ci-dessous la destruction d'espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité et à une contribution essentielle aux actions atténuant les effets du dérèglement climatique.

#### 31. Destination des emprises, après travaux.

##### **En premier lieu,**

La SGP ne tient pas compte des exigences de l'étude d'impact en ne mesurant pas, entre autre :

- les impacts de l'artificialisation des sols dans le quartier pavillonnaire artificialisé par la destruction de 25 pavillons pour l'emprise travaux de l'entonnement de Rosny-sous-Bois
- l'impact de la suppression des jardins ouvriers sur l'emprise de la gare du Fort d'Aubervilliers,
- la destruction du quartier de la rue Etienne Dolet à Bondy et ses espaces de pleine terre
- l'impact de la suppression de 13 pavillons avec jardin et de l'abattage d'arbres remarquables au Perreux sur Marne pour l'emprise de la gare Nogent Le Perreux sur Marne.

Ces omissions sont de plus aggravées par les statistiques discordantes de la SGP en pages 198 et suivantes de la pièce G3, qui veulent démontrer l'impact des emprises travaux sur les différents types d'habitats.

Le tableau calculant le total des ouvrages de la ligne 15, en page 200 est totalement erroné. Le total présenté n'est pas de 597 333 m<sup>2</sup> mais de 551 293 m<sup>2</sup>.

Par ailleurs la répartition des différents habitats est également erronée; voir nos calculs en Annexe-2. Sur les 55 hectares d'emprise chantiers, 13 hectares d'espaces naturels ou semi-naturels sont détruits, ou ne connaissent pas leur destination, à l'issue des travaux, soit 23% de la superficie des emprises travaux. De même la destination des friches ou espaces en mutation, représentant 9 hectares, n'est pas annoncée alors que les politiques de ZAN (Zéro Artificialisation Nette) et désimperméabilisation des sols, devrait encourager leur renaturation.

Enfin, profitant d'une disposition prévue par la loi d'orientation des mobilités de 2019, la SGP a présenté le 24 novembre 2021 sa stratégie urbaine de valorisation immobilière, en évoluant vers le métier d'aménageur, d'abord autour des gares qu'elle bâtit, mais également avec les risques associés aux droits que lui offrent les DUP sur l'ensemble du foncier mis à sa disposition.

**Les études d'impact doivent dès aujourd'hui intégrer les destructions qui impactent la biodiversité et les continuités écologiques, comme l'ensemble des projets immobiliers que va s'autoriser la SGP sur la toute la ligne 15 Est en dehors des sites de gares, d'annexes et de travaux déjà connus.**

##### **En deuxième lieu,**

La seule référence aux CDT dans les projets d'aménagement, est particulièrement insuffisante alors que les documents d'urbanisme aujourd'hui en vigueur sont des PLUi sur 75% de la ligne 15 Est, sur les EPT Plaine Commune et Est Ensemble en particulier.

Pour la gare du Fort d'Aubervilliers il faut rappeler que l'un des objectifs environnementaux du PADD du PLUi de Plaine Commune vise à « *concrétiser la trame verte et bleue* ». Cet objectif implique selon les termes du PADD de « *préserver l'agriculture urbaine sous toutes ses formes et soutenir son développement* ». Le PADD relève à cet égard une « *demande accrue de jardins familiaux ou partagés* » et prévoit ainsi explicitement « *le maintien des jardins cultivés* » (référence : PLUi PADD, pp. 16-17). Les OAP Environnement et Santé traduisent cet objectif. Dans une orientation intitulée « *soutenir les espaces de maraîchage et d'agriculture urbaine comme supports de pratiques écologiques* », les OAP prévoient de « *préserver* » les jardins partagés existants, dont ceux du secteur du fort d'Aubervilliers (Référence : PLUi OAP Environnement et Santé, p. 31).

Les jardins des Vertus sont ainsi identifiés dans leur totalité par la Carte n° 3 des OAP parmi les secteurs qu'il convient de préserver afin de soutenir l'agriculture urbaine (Référence : PLUi OAP Environnement et Santé, p. 28).

**En l'espèce**, le terrain d'assiette du projet de la gare SGP prévoit la destruction de 5 118 m<sup>2</sup> de Vergers/potager/vigne, terres agricoles de jardins familiaux, pourtant dûment cultivées et entretenues, comme rappelé dans les analyses précédentes.

Il s'ensuit donc que le projet de gare sur le Fort d'Aubervilliers, en ce qu'il conduirait à artificialiser des espaces d'agriculture urbaine dûment préservés, est incompatible avec les OAP environnement et Santé du PLUi de Plaine Commune.

Pour sa part la **commission d'enquête publique** a émis une recommandation qui demande la protection de ces jardins.

De la même manière sur l'emprise travaux de l'ouvrage OE71E01, entonement de Rosny-sous-Bois ce sont 2 696 m<sup>2</sup> de jardins potagers qui sont détruits, sans que les préconisations méthodologiques pour les évaluations environnementales en matière d'infrastructures de transport et d'urbanisation, qui permettent de préciser les incidences positives et négatives des effets induits par le projet, ne soient précisées.

**Aucune méthode d'évaluation des dommages écologiques et de leur réparation n'a été mise en œuvre par la SGP.**

**En troisième lieu**, les obligations imposées par l'impact des emprises de travaux sur la destruction d'habitats d'espèces protégées sont également pour leur part insuffisantes ou inadaptées.

*L'Office Français pour la Biodiversité (OFB) demande des précisions sur les mesures complémentaires de compensation (avifaune, flore patrimoniale, pérennité des sites de compensation, etc.).*

*L'OFB souhaite qu'il soit inscrit à l'arrêté inter-préfectoral des prescriptions relatives aux enjeux écologiques, qui fixent des objectifs précis de moyens et de résultats, et qui soient contrôlables en phases travaux et exploitation.*

**Aucune méthode de contrôle telle que proposée par l'OFB n'est inscrite dans l'arrêté préfectoral et ses annexes.**

### 3.2. Patrimoine.

#### Nogent-Le Perreux.

Le SMAP 94 (Service Métropolitain de l'Architecture et du Patrimoine du Val-de-Marne) informe que l'ouverture d'une large zone de chantier conduit à la démolition de plusieurs immeubles, dont deux qui structurent le paysage bâti.

L'Architecte des Bâtiments de France confirmera son avis défavorable à l'encontre des permis de démolir.

**La SGP doit affirmer clairement la conservation des immeubles décrits par l'ABF à l'identique des décisions prises pour la conservation des immeubles au 3 rue Ferragus et au 14 rue de la Commune de Paris à Aubervilliers**

(Justifications en pièce-3 jointe)

---

Par ces motifs, et d'autres, surabondants, qu'il n'est pas utile de développer à ce stade, les requérants vous demandent de bien vouloir retirer ou abroger l'arrêté n° 2021-3381 du 2 décembre 2021 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est / orange du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris.

Dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet en l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Pour l'ensemble des requérants  
Francis Redon  
Président Environnement 93  
Vice-Président FNE Ile de France

Bordereau des pièces jointes	
Pièce 1	Etude d'impact
Pièce 2	Information du public
Pièce 3	Aménagement du territoire
Annexe-1	Liste des requérants
Annexe-2	Superficie des emprises chantiers
Annexe-3	Courrier S.Troussel
Annexe-4	Arrêté Inter-Préfectoral N°2021-3381