

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MONTREUIL**

N° 2214218

Mme [REDACTED]

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Mme Marjorie Hardy
Rapporteuse

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Andreas Löns
Rapporteur public

Le Tribunal administratif de Montreuil,
(2^{ème} chambre),

Audience du 27 mai 2025
Décision du 19 juin 2025

Vu la procédure suivante :

Par un jugement avant dire droit n° 2214218 du 17 juillet 2023, le tribunal a sursis à statuer pendant un délai de douze mois à compter de la notification de ce jugement sur la requête présentée par Mme [REDACTED] tendant à l'annulation de l'arrêté n° 2022-2044 du 21 juillet 2022 du préfet de la Seine-Saint-Denis déclarant cessibles les biens immobiliers et emportant transfert de gestion de dépendances du domaine public, portant sur des emprises en surface à acquérir en vue de la réalisation, sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, de la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre sur la commune de Bondy, en tant qu'il déclare cessible la parcelle cadastrée n° AU 103 située 4 bis rue Etienne Dolet.

Par un second jugement avant dire droit n° 2215946 du 24 octobre 2024, le tribunal a prorogé le délai mentionné à l'article 2 du dispositif jugement avant dire droit n° 2215946 du tribunal administratif de Montreuil du 17 juillet 2023, jusqu'au 31 janvier 2025.

Par un mémoire du 24 janvier 2025, le préfet de la Seine-Saint-Denis a communiqué l'arrêté inter-préfectoral n° 2025-0246 du 20 janvier 2025 portant régularisation de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017, après régularisation des vices entachant l'étude d'impact relative à la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre, sur la commune de Bondy.

Par un mémoire enregistré le 28 janvier 2025, la société des grands projets (SGP) représenté par Me Clöez, conclut au rejet de la requête et demande que soit mise à la charge de Mme. [REDACTED] une somme de 3 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que l'arrêté inter-préfectoral n° 2025-0246 du 20 janvier 2025 portant régularisation de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017, intervenu après l'insertion de compléments à l'étude d'impact et une nouvelle enquête publique, a régularisé les vices entachant l'étude d'impact relative à la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre, sur la commune de Bondy.

Par un mémoire enregistré le 6 mars 2025, Mm [REDACTED] représentée par Me Heddi :

1°) maintient ses précédentes conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté n° 2022-2044 du 21 juillet 2022 du préfet de la Seine-Saint-Denis déclarant cessibles les biens immobiliers et emportant transfert de gestion de dépendances du domaine public, portant sur des emprises en surface à acquérir en vue de la réalisation sur le territoire de la Seine-Saint-Denis de la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre sur la commune de Bondy, en tant qu'il déclare cessible la parcelle cadastrée n° AU 103 située 4 bis rue Etienne Dolet, dès lors que l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 pour ce qui concerne les travaux de la gare de Bondy, dont l'étude d'impact est entachée de vices, n'a pas été régularisé par l'arrêté inter-préfectoral de régularisation n° 2025-0246 du 20 janvier 2025 ;

Et demande en outre au tribunal :

2°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 4 000 euros en application des dispositions de l'article 37 de la loi du 10 juillet 1991 relative à l'aide juridique et de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les nouveaux itinéraires de circulation insérés dans l'étude d'impact de régularisation prévoient le passage quotidien de nombreux poids-lourds sur le pont Anatole France, alors-même qu'il présente les mêmes caractéristiques que le pont Jules-Ferry, lequel fait l'objet d'une limitation de tonnage, et que le maître d'ouvrage n'a pas étudié l'existence d'une telle limitation de tonnage sur le pont Anatole France, ni les incidences de la circulation accrue de poids-lourds, et, d'autre part, que le passage de poids-lourds rue du Lion et avenue Carnot est impossible, et que les incidences d'un passage éventuel par l'avenue Carnot n'ont pas été étudiées par le maître d'ouvrage ;

- l'étude d'impact de régularisation ne prévoit aucune mesure de la séquence « éviter – réduire – compenser » s'agissant de la sécurité du pont Anatole France et des nuisances sonores et de la pollution de l'air induites par la circulation des poids-lourds le long de l'avenue Carnot, en méconnaissance du principe de prévention ;

- l'arrêté inter-préfectoral du 20 janvier 2025 est entaché d'un vice de forme, dès lors qu'il ne prescrit pas les mesures d'évitement et de réduction envisagées par le maître d'ouvrage et se borne à viser le dossier d'enquête publique, l'avis de l'autorité environnementale et le rapport de la commissaire enquêtrice ;

- la procédure de régularisation de l'étude d'impact révèle que l'inclusion de la parcelle n° AU 103 dans le périmètre de l'expropriation est en réalité sans rapport avec l'opération déclarée d'utilité publique.

Par deux mémoires, enregistrés le 12 avril 2025, le préfet de la Seine-Saint-Denis et la SGP ont répliqué aux observations de [REDACTED] dirigées contre la mesure de régularisation. Ils concluent au rejet de la requête, en soutenant que la procédure a été régularisée.

Par une lettre du 5 mai 2025, les parties ont été invitées, dans le cadre de l'instruction, à répondre à deux questions formulées par le tribunal.

La SGP, [REDACTED] et le préfet de la Seine-Saint-Denis ont versé aux débats leurs réponses à ces deux questions, enregistrées, respectivement, le 16 et le 21 mai 2025.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de l'urbanisme ;
- le code de justice administrative.

Ont été entendus au cours de l'audience publique du 27 mai 2025 :

- le rapport de Mme Hardy, rapporteure ;
- les conclusions de M. Löns, rapporteur public ;
- les observations de Me Heddi, représentant [REDACTED] de Me Sechi, représentant la Société des Grands Projets, et de Mme Le Corre, représentant le préfet de la Seine-Saint-Denis.

Considérant ce qui suit :

Sur les conclusions à fin d'annulation de l'arrêté n° 2022-2044 du 21 juillet 2022 en tant qu'il déclare cessible la parcelle cadastrée n° AU 103 située 4 bis rue Etienne Dolet :

1. Par un arrêté n° 2022-2044 du 21 juillet 2022, le préfet de la Seine-Saint-Denis a déclaré cessibles les biens immobiliers portant sur des emprises en surface à acquérir en vue de la réalisation, sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, de la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre sur la commune de Bondy, et notamment, la parcelle cadastrée n° AU 103 appartenant à Mme [REDACTED] située 4 bis rue Etienne Dolet.

2. Par un jugement avant dire droit n° 2215946 du 17 juillet 2023, le tribunal a sursis à statuer pendant un délai de douze mois à compter de la notification de ce jugement sur la requête présentée par Mm [REDACTED] tendant à l'annulation de l'arrêté n° 2022-2044 du 21 juillet 2022 du préfet de la Seine-Saint-Denis déclarant cessibles les biens immobiliers et emportant transfert de gestion de dépendances du domaine public, portant sur des emprises en surface à acquérir en vue de la réalisation, sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, de la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre sur la commune de Bondy, en tant qu'il déclare cessible la parcelle cadastrée n° AU 103.

3. Par un second jugement avant dire droit n° 2215946 du 24 octobre 2024, le tribunal a prorogé le délai de douze mois mentionné à l'article 2 du dispositif du jugement avant dire droit n° 2215946 du tribunal administratif de Montreuil du 17 juillet 2023, jusqu'au 31 janvier 2025.

4. Par un mémoire du 24 janvier 2025, le préfet de la Seine-Saint-Denis a communiqué l'arrêté inter-préfectoral n° 2025-0246 du 20 janvier 2025 portant régularisation de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017, après régularisation des vices entachant l'étude d'impact relative à la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre, sur la commune de Bondy.

En ce qui concerne la régularisation de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 :

5. A compter de la décision par laquelle le juge administratif, saisi de conclusions dirigées contre un arrêté déclarant d'utilité publique des travaux, a relevé des illégalités entachant l'élaboration ou la modification de cet acte, a prononcé un sursis à statuer, dans l'attente des mesures de régularisation de ces illégalités, seuls des moyens dirigés contre la mesure de régularisation notifiée, le cas échéant, au juge, peuvent être invoqués devant ce dernier. A ce titre, les parties peuvent, à l'appui de la contestation de l'acte de régularisation, invoquer des vices qui lui sont propres et soutenir qu'il n'a pas pour effet de régulariser le vice que le juge a constaté dans sa décision avant-dire droit. Elles ne peuvent en revanche soulever aucun autre moyen, qu'il s'agisse d'un moyen déjà écarté par la décision avant-dire droit ou de moyens nouveaux, à l'exception de ceux qui seraient fondés sur des éléments révélés par la procédure de régularisation.

6. En premier lieu, le tribunal a jugé, par le jugement avant-dire droit n° 2214218 du 17 juillet 2023, que l'étude d'impact relative à la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre, sur la commune de Bondy était entachée d'une inexactitude, dès lors qu'elle prévoyait que les poids-lourds qui approvisionnent le chantier et évacuent les déblais feraient des rotations autour des axes routiers de la route de Villemomble, de la rampe du Pont et de la rue Étienne Dolet, et emprunteront également le pont Jules Ferry, alors qu'il ressortait des pièces du dossier que le pont Jules Ferry était soumis à une limitation de tonnage des véhicules depuis 1958 et que cette circonstance induisait nécessairement l'impossibilité de mettre en œuvre le plan de circulation des poids-lourds autour de l'emprise du chantier de la gare de Bondy, et donc le plan d'approvisionnement et d'évacuation des déblais.

7. Il ressort des pièces du dossier que des documents complémentaires ont été insérés à l'étude d'impact, relatifs à la circulation des camions pour l'approvisionnement et l'évacuation des déblais du chantier de la gare de Bondy, faisant état, notamment, de la circulation des véhicules dans et autour du quartier de la gare, et des flux et des circulations pour l'approvisionnement des déblais et du chantier. Trois itinéraires prenant en considération les contraintes de circulation liées aux limitations de tonnage des véhicules, notamment sur le pont Jules Ferry, y ont été définis, l'un depuis et vers l'emprise principale du chantier, transitant par la rue du Lion, la rue Bordier, la rue Louis-Auguste Blanqui, la rue Roger Salengro, la rue Baudin, l'avenue Alsace-Lorraine, et la route nationale 186, l'autre depuis et vers son emprise déportée, transitant par la route de Villemomble, la rue et le pont Anatole France, l'avenue Franklin, la rue Auguste Blanqui, l'avenue Anatole France, l'avenue Eugène Fischer, la rue Albert Thomas, la route départementale 10, la rue Louis Pasteur et la route nationale 3, et le dernier, entre l'emprise principale et l'emprise déportée, transitant par la route de Villemomble, la rue et le pont Anatole France, l'avenue Franklin, la rue Auguste Blanqui, la rue Edouard Vaillant, et l'avenue de la République.

8. [REDACTED] soutient, d'une part, que ces nouveaux itinéraires de circulation prévoient le passage quotidien de nombreux poids-lourds sur le pont Anatole France, alors-même qu'il présente les mêmes caractéristiques que le pont Jules-Ferry, lequel fait l'objet d'une limitation de tonnage, et que le maître d'ouvrage n'a pas étudié l'existence d'une telle limitation de tonnage sur le pont Anatole France, ni les incidences de la circulation accrue de poids-lourds, et, d'autre part, que le passage de poids-lourds rue du Lion et avenue Carnot est impossible, et que les incidences d'un passage éventuel par l'avenue Carnot, en termes de trafic routier, de nuisances sonores, et de pollution de l'air, n'ont pas été étudiées par le maître d'ouvrage.

9. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

10. D'une part, il ressort des pièces du dossier que, durant la phase de terrassement puis la phase de travaux, 120 poids-lourds et 40 poids-lourds, respectivement, dont le poids, à vide, est de 15 tonnes, emprunteront le pont Anatole France pour permettre l'évacuation des déblais acheminés depuis l'emprise principale du chantier, située au nord des voies ferrées de la gare de Bondy, et entreposés dans le bac à déblais de l'emprise déportée du chantier, située au sud des voies ferrées de cette même gare. S'il ne ressort pas de pièces du dossier que le pont Anatole France est soumis à une limitation de tonnage similaire à celle du pont Jules Ferry, qui faisait l'objet d'une telle limitation, à 4,5 tonnes, depuis 1958, il ressort toutefois de ces mêmes pièces que ce pont ancien et étroit présente les mêmes caractéristiques que le pont Jules Ferry, qui a fait l'objet, en 2022, à la demande du maire de Bondy, d'une étude de capacité par la société nationale des chemins de fer (SNCF), qui a conclu à l'incapacité de ce pont à supporter un flux accru de poids-lourds, alors-même que le président de la SGP avait affirmé, dans un courrier du 15 décembre 2021 adressé au maire honoraire de Bondy, que « *la solidité de cet ouvrage [avait] bien entendu été vérifiée [et que] sa structure supportera le trafic de camions venant de l'emprise nord du chantier (...)* », et que la limitation de tonnage existant depuis 1958 a été méconnue durant de nombreuses années. Par ailleurs, les maires de Bondy et de Villemomble ont exprimé, lors de l'enquête publique, de vives réserves et leurs inquiétudes s'agissant de la résistance de la structure de ce pont, et la commissaire-enquêtrice a émis, dans son rapport d'enquête publique du 18 novembre 2024, une recommandation tendant à la réalisation d'une étude de capacité du pont Anatole France. Si la SGP fait valoir que des bus et des poids-lourds circulent d'ores et déjà quotidiennement sur ce pont, cette circonstance ne permet pas, à elle seule, d'établir que ce pont pourra supporter le flux quotidien, durant plusieurs mois, de nombreux poids-lourds dont le poids sera, au minimum, de 15 tonnes. En outre, si elle indique que l'étude de capacité prescrite par la commissaire-enquêtrice sera réalisée « en temps utile », au cours de l'année 2027, lorsque les déblais du chantier devront être évacués, il ressort toutefois des pièces du dossier que le passage par le pont Anatole France constitue désormais le seul itinéraire possible des poids-lourds chargés d'évacuer les déblais depuis l'emprise déportée du chantier vers la route nationale 3, puis la plateforme fluviale de tri de Bonneuil-sur-Marne, tout en contournant le tissu pavillonnaire situé au nord des voies ferrées, et qu'aucune alternative d'évacuation des déblais depuis l'emprise déportée n'a été envisagée dans le cas où ce pont ne pourrait pas supporter le flux de poids-lourds, étant rappelé que ces derniers ne peuvent plus emprunter le pont Jules Ferry, de sorte que, dans ces circonstances, et en l'état du dossier, il existe de très fortes incertitudes quant à la faisabilité de la mise en œuvre le plan de circulation des poids-lourds autour de l'emprise du chantier de la gare de Bondy, et la nécessité même de créer une emprise déportée du chantier au sud des voies ferrées destinée au stockage puis à l'évacuation des déblais provenant de l'emprise principale, principalement motivée par la volonté d'éviter l'évacuation des déblais par poids-lourds directement depuis l'emprise principale du chantier, par le tissu pavillonnaire situé au nord des

voies ferrées, s'en trouve, dès lors, remise en cause. Par suite, [REDACTED] est fondée à soutenir que le nouveau plan de circulation des poids-lourds de l'étude d'impact est entaché d'une insuffisance qui a été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

11. D'autre part, s'il est constant que la rue du Lion, par laquelle doivent désormais transiter les poids-lourds, est soumise, depuis l'année 2024, à une limitation de tonnage des véhicules, à 3,5 tonnes, il ressort toutefois des pièces du dossier que la SGP peut solliciter, auprès de la commune de Bondy, une dérogation à cette interdiction, et qu'un autre itinéraire serait également possible par l'avenue Carnot, qui, bien que non ouverte à la circulation des poids-lourds, pourrait également faire l'objet d'une dérogation accordée par la commune, et dont les incidences locales sur la circulation routière seront, le cas échéant, et seulement si cet autre itinéraire était emprunté, évaluées par la réalisation d'un dossier de circulation, en concertation avec la commune de Bondy, eu égard à l'environnement très contraint du projet. Par ailleurs, il ressort des pièces du dossier que les incidences de la circulation des poids lourds en termes de trafic routier, de nuisances sonores et de pollution de l'air ont fait l'objet de nouvelles études, dont les conclusions sont rapportées au sein de la pièce G6 de l'étude d'impact, tant au niveau de l'emprise principale que de l'emprise déportée du chantier, incluant également le tissu pavillonnaire situé au nord des voies ferrées. Dès lors, et quand bien même la rue du Lion et l'avenue Carnot n'ont pas fait l'objet d'études propres à chacune s'agissant de ces incidences, leur évaluation à l'échelle globale des emprises principales et déportée et du tissu pavillonnaire du nord des voies ferrées est suffisante. Par suite, la requérante n'est pas fondée à soutenir que la nouvelle étude d'impact est entachée d'omissions et d'inexactitudes sur ce point.

12. En deuxième lieu, le tribunal a jugé, par le jugement avant-dire droit n° 2214218 du 17 juillet 2023, que l'étude d'impact relative à la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre, sur la commune de Bondy, était entachée d'une omission qui avait eu pour effet de nuire à l'information complète de la population, dès lors que l'incidence des travaux sur la pollution de l'air dans l'emprise déportée de la gare de Bondy, et, particulièrement, à proximité immédiate de la crèche Janusz Korczak, située à une dizaine de mètres de l'emprise déportée du chantier, qui, eu égard à la circulation prévue et à la sensibilité de cet établissement, est notable, n'était pas décrite par l'étude d'impact.

13. [REDACTED] ne conteste pas la mesure de régularisation intervenue sur ce point. Au demeurant, il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact a été complétée, avec la réalisation d'une étude de l'air effectuée à partir de mesures relevées sur les sites au quatrième trimestre 2023 et prise en considération des données agrégées par Airparif, s'agissant de données relatives aux incidences des activités du chantier de la circulation des poids-lourds sur les axes routiers locaux au sein du secteur de la gare de Bondy, et actualisée, eu égard à la circonstance qu'aucune centrale à béton ne sera finalement exploitée sur les emprises principale et déportée du chantier. Dans ces conditions, le vice affectant l'étude d'impact, mentionné au point 12, et retenu par le jugement avant dire droit du 17 juillet 2023, a été régularisé.

14. En troisième lieu, le tribunal a jugé, par le jugement avant-dire droit n° 2214218 du 17 juillet 2023, que l'étude d'impact relative à la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre, sur la commune de Bondy, était entachée d'insuffisances, dès lors que les mesures de la séquence éviter – réduire – compenser envisagées par le maître d'ouvrage s'agissant des nuisances sonores du projet au niveau de la crèche étaient elles-mêmes manifestement insuffisantes.

15. [REDACTED] e conteste pas la mesure de régularisation intervenue sur ce point. Au demeurant, il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact a été complétée par plusieurs mesures afin d'éviter, de réduire et de compenser les nuisances sonores des travaux au niveau de la crèche, par l'interdiction de la circulation des poids-lourds devant la crèche, la mise en place de palissades acoustiques d'une hauteur de quatre mètres le long de la rue Etienne Dolet, l'utilisation d'engins et de matériels de chantier respectant la réglementation en vigueur concernant les émissions sonores, l'organisation du chantier et le traitement sonore de ses installations, par l'évitement de la marche arrière, le respect des horaires réglementés, le capotage acoustique de la bande convoyeuse, la sensibilisation du personnel du chantier, la mise en place d'un plan de surveillance acoustique associé à un plan d'actions par type de dépassements, et l'information des riverains, notamment la direction de la crèche. Dans ces conditions, le vice affectant l'étude d'impact, mentionné au point 14, et retenu par le jugement avant dire droit du 17 juillet 2023, a été régularisé.

16. En quatrième lieu, aux termes de l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *Dans les cas où les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel que risque de provoquer un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements le justifient, la déclaration d'utilité publique comporte, le cas échéant, les mesures prévues au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement* ».

17. Aux termes de l'article L. 110-1 du code de l'environnement : « *I. - Les espaces, ressources et milieux naturels terrestres et marins, les sites, les paysages diurnes et nocturnes, la qualité de l'air, les êtres vivants et la biodiversité font partie du patrimoine commun de la nation. (...) / II. - Leur connaissance, leur protection, (...) sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants : / 1° Le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ; / 2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ; / Ce principe doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire tendre vers un gain de biodiversité (...)* ». Aux termes du I de l'article L. 122-1-1 du même code : « *L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. / La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine (...)* ».

18. Les dispositions combinées des articles L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 122-1-1 du code de l'environnement rappelées aux points précédents précisent, s'agissant des actes portant déclaration d'utilité publique, la portée du principe dit « de

prévention » défini au point précédent. Il en résulte que, si les travaux, ouvrages ou aménagements que ces actes prévoient le justifient, ces derniers doivent, à peine d'illégalité, comporter, au moins dans leurs grandes lignes, compte tenu de l'état d'avancement des projets concernés, les mesures appropriées et suffisantes devant être mises à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Ces mesures sont, si nécessaire, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement. Par ailleurs, la décision de l'autorité compétente doit préciser les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.

19. D'une part, si [REDACTED] soutient que l'étude d'impact n'évalue pas les incidences de la circulation des poids-lourds sur l'avenue Carnot et sur les axes du tissu pavillonnaire environnant, en termes de nuisances sonores et de pollution de l'air, et ne prévoit pas, par conséquent, les mesures de la séquence « éviter, réduire, compenser » attachées à ces incidences, il ressort toutefois des pièces de l'étude d'impact de régularisation qu'elle prévoit, eu égard aux nouveaux itinéraires de circulation des poids-lourds décrits au point 7 et incluant les axes des quartiers pavillonnaires environnants, plusieurs mesures d'évitement et de réduction, caractérisées par la mise en place d'itinéraires évitant autant que possible la circulation en centre-ville, la mise en place d'une bande convoyeuse et d'une conduite béton entre les deux emprises du chantier, permettant de limiter les flux de poids-lourds nécessaires à l'évacuation des déblais depuis l'emprise principale et à l'apport de béton vers l'emprise principale, par la programmation de livraisons en-dehors des heures de pointe, l'organisation de plages horaires de travail afin de lisser le trafic et d'éviter les heures de pointe tout en respectant l'arrêté préfectoral relatif à la lutte contre le bruit en Seine-Saint-Denis interdisant les nuisances générées par les chantiers de travaux publics entre 20 heures et 7 heures, la création de zones d'attente hors périmètre immédiat du chantier afin de limiter le risque d'engorgement de la circulation au niveau du rond-point de la République, et, enfin, la mise en place de dispositifs de sécurité routière à proximité des établissements sensibles identifiés, définis en concertation avec les établissements concernés et les collectivités locales. Si ces mesures ne concernent pas précisément les nuisances sonores et la pollution de l'air le long de l'avenue Carnot, les dispositions citées aux points 16 et 17 imposent toutefois au pétitionnaire de justifier, seulement dans leurs grandes lignes, et compte tenu de l'état d'avancement du projet concerné, les mesures appropriées et suffisantes destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Par ailleurs, le moyen tiré de l'insuffisance des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les conséquences du projet s'agissant de la solidité du pont Anatole France doit être écarté comme inopérant, dès lors que le principe de prévention ne concerne que les effets négatifs notables d'un projet sur l'environnement ou la santé humaine. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions citées aux points 16 et 17 doit être écarté.

20. D'autre part, si, ainsi que le soutient la requérante, l'arrêté inter-préfectoral du 20 janvier 2025 ne prescrit pas, formellement, les mesures d'évitement et de réduction envisagées par le maître d'ouvrage et se borne à viser le dossier d'enquête publique, l'avis de l'autorité environnementale et le rapport de la commissaire enquêtrice, l'article 2 du dispositif de cet arrêté dispose que « *dès lors qu'elles ne sont pas modifiées par le présent arrêté, les dispositions de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017 et ses annexes demeurent pleinement applicables* », et les articles 4 des dispositifs des arrêtés inter-préfectoraux des 13 février 2017 et 20 juin 2018 disposent que « *la Société du Grand Paris 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 ou la santé humaine, conformément au document annexé au présent arrêté (annexe 4) ». Dans ces conditions, l'arrêté inter-préfectoral du 20 janvier 2025 répond aux exigences formelles instituées par les dispositions précitées de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, et le moyen tiré de la méconnaissance de ces dispositions doit être écarté.

En ce qui concerne le vice entachant l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017, tiré de l'absence de nécessité d'inclure la parcelle n° AU 103 dans le périmètre de l'expropriation, révélé par la procédure de régularisation :

21. Il appartient au juge, lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il lui appartient également, s'il est saisi d'un moyen en ce sens, de s'assurer, au titre du contrôle sur la nécessité de l'expropriation, que l'inclusion d'une parcelle déterminée dans le périmètre d'expropriation n'est pas sans rapport avec l'opération déclarée d'utilité publique.

22. La requérante soutient que l'inclusion de la parcelle cadastrée n° AU 103 dans le périmètre de l'expropriation est désormais sans rapport avec l'opération déclarée d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017, ainsi que le révèle la procédure de régularisation de l'étude d'impact. Il ressort des pièces du dossier que cette parcelle est incluse dans le périmètre de l'emprise déportée du chantier de la gare de Bondy, située au sud des voies ferrées, emprise justifiée initialement par la nécessité, d'une part, d'y acheminer les déblais depuis l'emprise principale, de les stocker dans un bac à déblais, avant de les évacuer, par poids-lourds, vers la route nationale 3, afin de contourner et d'éviter tout transit par le tissu pavillonnaire situé au nord des voies ferrées, et, d'autre part, d'y installer une centrale à béton pour les besoins du chantier.

23. Tout d'abord, ainsi qu'il a été dit au point 10, le passage par le pont Anatole France constitue désormais le seul itinéraire possible des poids-lourds chargés d'évacuer les déblais depuis l'emprise déportée du chantier vers la route nationale 3, puis la plateforme fluviale de tri de Bonneuil-sur-Marne, tout en contournant le tissu pavillonnaire situé au nord des voies ferrées, et aucune alternative d'évacuation des déblais depuis l'emprise déportée n'a été envisagée dans le cas où ce pont ne pourrait pas supporter le flux de poids-lourds, étant rappelé que ces derniers ne peuvent plus emprunter le pont Jules Ferry. En l'état du dossier, la possibilité de mettre en œuvre le plan de circulation des poids-lourds autour de l'emprise déportée du chantier de la gare de Bondy n'est pas justifiée. Dès lors, la nécessité-même de créer une emprise déportée du chantier au sud des voies ferrées destinée au stockage puis à l'évacuation des déblais provenant de l'emprise principale, initialement motivée par la seule volonté d'éviter, précisément, l'évacuation des déblais par poids-lourds directement depuis l'emprise principale du chantier, qui impliquait un trafic trop dense de poids-lourds au sein du tissu pavillonnaire situé au nord des voies ferrées, s'en trouve remise en cause. En outre, il est également constant que la SGP a renoncé à l'implantation de la centrale à béton sur cette emprise déportée, qui devait prendre place, notamment, sur la parcelle n° AU 103, et qu'il est désormais prévu d'acheminer le béton par poids-lourds. La « base vie » du chantier, initialement prévue sur l'emprise principale, est désormais implantée, en lieu et place de cette centrale à béton, pourtant à proximité immédiate de la bande convoyeuse et du bac à déblais, et alors-même que le

cœur du chantier se situe sur l'emprise principale et qu'il sera difficile pour les travailleurs de rejoindre cette base vie, située de l'autre côté des voies ferrées, et, contrairement à ce que soutient la SGP, il n'est pas établi qu'elle aura une quelconque utilité s'agissant de la réduction des nuisances sonores vis-à-vis de la crèche Janusz Korczak. Au demeurant, il ressort également des pièces du dossier que cette emprise déportée a vocation, à terme, à accueillir un projet immobilier, implanté en face de la nouvelle gare de Bondy, ainsi que l'indique l'étude d'impact elle-même. Par suite, en l'état du dossier, l'inclusion de la parcelle n° AU 103 dans le périmètre de l'expropriation est sans rapport avec l'opération déclarée d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-1438 du 20 juin 2018 modifiant l'arrêté inter-préfectoral n° 2017-0325 du 13 février 2017.

24. Il résulte de tout ce qui précède, eu égard à ce qui a été dit aux points 10 et 23 du présent jugement, que [REDACTED] est fondée à soutenir que le nouveau plan de circulation des poids-lourds de l'étude d'impact, s'agissant de l'emprise déportée du chantier, est entaché d'une insuffisance, et que la procédure de régularisation révèle que l'inclusion de la parcelle n° AU 103 dans le périmètre de l'expropriation est sans rapport avec l'opération déclarée d'utilité publique. Par suite, elle est fondée à demander l'annulation de l'arrêté de cessibilité du 21 juillet 2022 en tant qu'il déclare cessible la parcelle cadastrée n° AU 103.

Sur les frais liés au litige :

25. Aux termes de l'article L. 761-1 du code de justice administrative : « *Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée* ».

26. [REDACTED] a été admise au bénéfice de l'aide juridictionnelle totale par une décision du bureau d'aide juridictionnelle du tribunal judiciaire de Bobigny du 3 novembre 2022. Par suite, son avocat, Me Heddi, peut se prévaloir des dispositions des articles L. 761-1 du code de justice administrative et 37 de la loi du 10 juillet 1991. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, et sous réserve que Me Heddi renonce à percevoir la somme correspondant à la part contributive de l'État, de mettre à la charge de l'Etat le versement à son profit de la somme de 2 500 euros. En revanche, les dispositions citées au point 25 font obstacle à ce que soit mise à la charge de la requérante, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme que la SGP demande au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1^{er} : L'arrêté n° 2022-2044 du 21 juillet 2022 du préfet de la Seine-Saint-Denis déclarant cessibles les biens immobiliers et emportant transfert de gestion de dépendances du domaine public, portant sur des emprises en surface à acquérir en vue de la réalisation sur le territoire de la Seine-Saint-Denis de la ligne 15 Est du réseau complémentaire du réseau de transport public du Grand Paris entre Saint-Denis Pleyel (gare exclue) et Champigny centre sur la commune de Bondy, est annulé en tant qu'il déclare cessible la parcelle cadastrée n° AU 103 située 4 bis rue Etienne Dolet.

Article 2 : L'Etat versera la somme de 2 500 euros à Me Heddi, en application des dispositions combinées de l'article L. 761-1 du code de justice administrative et de l'article 37 de la loi du 10 juillet 1991 relative à l'aide juridique, sous réserve que Me Heddi renonce à percevoir la somme correspondant à la part contributive de l'État au titre de l'aide juridictionnelle.

Article 3 : Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

Article 4 : Les conclusions présentées par la Société des Grands Projets présentées sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 5 : Le présent jugement sera notifié à Mme [REDACTED] à Me Heddi, au préfet de la Seine-Saint-Denis et à la Société des Grands Projets.

Délibéré après l'audience du 27 mai 2025, à laquelle siégeaient :

Mme Delamarre, présidente,
Mme Lançon, première conseillère
Mme Hardy, première conseillère,

Rendu public par mise à disposition au greffe le 19 juin 2025.

La rapporteure

La présidente,

M. Hardy

A-L. Delamarre

La greffière,

I. Dad

La République mande et ordonne au préfet de la Seine-Saint-Denis en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.