Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)



Annexes du bilan de la concertation

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

Cette annexe présente l'ensemble des outils et des documents relatifs à la concertation relative à l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

1. Les outils d'information et de communication 4

Dossier de concertation 5
Panneaux d'exposition 27
Plaquette de présentation du projet 30

2. Diaporamas et comptes rendus des réunions publiques et ateliers 34

Diaporama des réunions publiques des 23 et 28 novembre 2017 35
Compte rendu de la réunion publique du 23 novembre 2017 69
Compte rendu de la réunion publique du 28 novembre 2017 73
Compte rendu de l'atelier du 29 novembre 2017 77
Diaporama de l'atelier du 4 décembre 2017 79
Compte rendu de l'atelier du 4 décembre 2017 89
Diaporama de la réunion publique du 14 décembre 2017 92
Compte rendu de la réunion publique du 14 décembre 2017 118

3. Etude supplémentaire 123

Note trafic communiquée aux habitants et publiée sur le site internet 124

4. Demande de prorogation de concertation publique 129

5. Pétition adressée au garant 133

6. Le rapport du garant 150

La poursuite du dialogue 162

7. Diaporamas et comptes rendus des ateliers et de la réunion publique 163

Diaporama de l'atelier du 23 janvier 2018 164
Compte rendu de l'atelier du 23 janvier 2018 184
Diaporama de l'atelier du 8 mars 2018 189
Compte rendu de l'atelier du 8 mars 2018 210
Diaporama de la réunion de restitution du 27 mars 2018 214
Compte rendu de la réunion publique du 27 mars 2018 246

8. Rapport complémentaire du garant 251

1. Les outils d'information et de communication

Dossier de concertation

DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Informez-vous et donnez votre avis



Du 20 novembre au 22 décembre 2017

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 2

MOT DU GARANT 3

LE TERRITOIRE DU PROJET 6
Les déplacements aujourd'hui 7

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 8
Les objectifs du projet 8

LA RÉORGANISATION DES DÉPLACEMENTS À PLEYEL 9
Offrir des conditions optimales de circulation 9
Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel 10

LES PROJETS DU TERRITOIRE 12
1 Projet de ZAC porte de paris 13
3 Landy Pleyel 13
2 Projet de franchissement de la voie ferrée à Saint-Denis 13
4 Projets de l'écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis et d'Universeine accueillant temporairement le village olympique 13

LE CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL 14

DES ENJEUX D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERS 15
Les enjeux d'insertion paysagère 15
Les enjeux environnementaux 15

LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS 16

LA FERMETURE DES BRETELLES DE L'ÉCHANGEUR DE LA PORTE DE PARIS 18

L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL 19
Les options d'aménagement étudiées 20

LES VARIANTES DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL 21
Les constantes à chaque variante 21
Les variantes 21
La variante A 22
La variante B 23
La variante C 24
La variante D 25
L'option alternative commune aux variantes A, C et D : la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération 26
Mise en situation des variantes A', C' et D' de la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et de la Libération 27
Estimation du trafic au fil de l'eau et avec l'aménagement des échangeurs 28
Synthèse de l'évaluation des variantes 29
Bilan socio-économique 32

UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION SUR LE BOULEVARD ANATOLE FRANCE PERMETTANT SA REQUALIFICATION URBAINE 34

UN PROJET QUI MODIFIE PEU LES CIRCULATIONS SUR L'A1 ET L'A86 34

UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DU QUARTIER PLEYEL 35

LA LIBÉRATION DU FONCIER DE LA PORTE DE PARIS 35

UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À PORTER SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE ET L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE 36
Ambiance acoustique 36
Insertion paysagère 36

LA CONCERTATION 38
Qu'est-ce qu'une concertation ? 38
Les rendez-vous de la concertation 38

QUE VA-T-IL SE PASSER À L'ISSUE DE LA CONCERTATION ? 39
Le bilan de la concertation 39
Les études techniques 39
L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique 39
La Déclaration d'Utilité Publique si nécessaire 39
Le calendrier envisagé pour la suite du projet 39

LES ACTEURS DU PROJET 40
Le maître d'ouvrage 40
Les partenaires 40

PRÉAMBULE

L'aménagement soumis à la concertation vise à revoir les échanges entre le réseau autoroutier magistral et le secteur Pleyel à Saint-Denis, en optimisant les conditions de circulation sur les autoroutes, la desserte du secteur Pleyel par l'A86 et l'insertion environnementale et paysagère au profit de la qualité de vie des riverains.

Cet aménagement prend en considération le développement des territoires concernés en libérant de l'espace et en permettant des offres de déplacement par transports en commun, cycles et piétons sur les axes routiers locaux. Ainsi, la fermeture définitive des bretelles de la Porte de Paris sur l'A1 permettra l'apaisement des conditions de circulation sur le boulevard Anatole France. L'aménagement de l'échangeur de Pleyel contribuera à améliorer la desserte du territoire.

Pour l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, l'État – par le biais de la Direction des Routes d'Île-de-France, maître d'ouvrage délégué du projet – a étudié plusieurs variantes pour ce secteur, présentées à la concertation après un dialogue continu avec l'EPT Plaine Commune et le département de Seine-Saint-Denis.

Conformément aux règles de la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, l'État a souhaité pour cette concertation faire appel à un garant, tiers indépendant chargé de veiller à la bonne information et la bonne participation des publics.

Cette concertation devra donc être l'occasion de recueillir l'expression du public sur l'opportunité du projet global et, le cas échéant, de s'exprimer sur la solution qu'il juge la plus adéquate parmi les variantes proposées pour l'échangeur de Pleyel. La participation et l'expression du plus grand nombre pendant la concertation permettront d'éclairer l'État sur les suites à donner.

MOT DU GARANT

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a établi une liste officielle de garants de la concertation. Je figure dans cette liste.

L'État a souhaité qu'un garant intervienne pour la concertation sur l'aménagement de l'échangeur de Pleyel et la fermeture des bretelles de la Porte de Paris. La concertation est une étape importante dans la vie d'un projet. Elle vise à présenter le projet au public, ses objectifs et ses grandes caractéristiques, suffisamment tôt dans l'élaboration du projet pour pouvoir utilement infléchir son évolution.

Elle donne la parole au public pour qu'il exprime son point de vue et qu'il questionne le maître d'ouvrage sur son projet.

Pendant cette concertation, mon rôle, en tant que garant, est de veiller à la bonne information de chacun, de veiller au respect des règles de la concertation qui doivent offrir à tous le droit de s'exprimer.

Je souhaite que cette concertation permette à chacun de faire entendre sa voix et ses arguments par les différents moyens mis à disposition, soit lors des réunions publiques, soit via des contributions écrites adressées par courrier ou par voie électronique.

À l'issue de la concertation, l'État, en tant que maître d'ouvrage, aura à tirer les enseignements de cette séquence pour la suite du projet, en tenant compte des avis et des préoccupations qui se seront exprimés.

Jean-François HELAS
Garant de la concertation
jean-francois.helas@garant-cndp.fr



Périmètre du projet d'aménagement des échangeurs Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) à Saint-Denis



Partie 1

Pourquoi aménager les échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) ?

LE TERRITOIRE DU PROJET

La ville de Saint-Denis est desservie par plusieurs grands axes routiers majeurs :

- **L'autoroute A1** relie Paris, depuis la Porte de la Chapelle, traverse le sud de Saint-Denis et se dirige ensuite vers Lille et les villes du Nord de l'Europe.

- **L'autoroute A86** traverse le Sud de Saint-Denis et se dirige vers la Défense à l'Ouest et vers Bobigny à l'Est. Cette autoroute forme une boucle complète autour de Paris. Un barreau de liaison entre l'autoroute A1 et l'autoroute A86 est présent sur la commune de La Courneuve.

- **Le boulevard périphérique parisien** borde Saint-Denis au Sud et s'y connecte à la Porte de la Chapelle.

Ce réseau magistral donne à Saint-Denis une forte attractivité avec une excellente desserte aux nombreux équipements d'envergure métropolitaine du nord francilien.

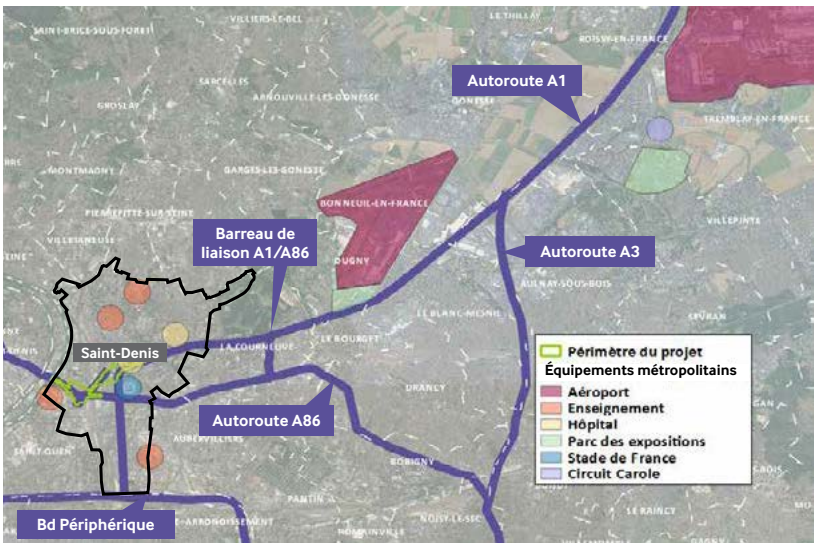
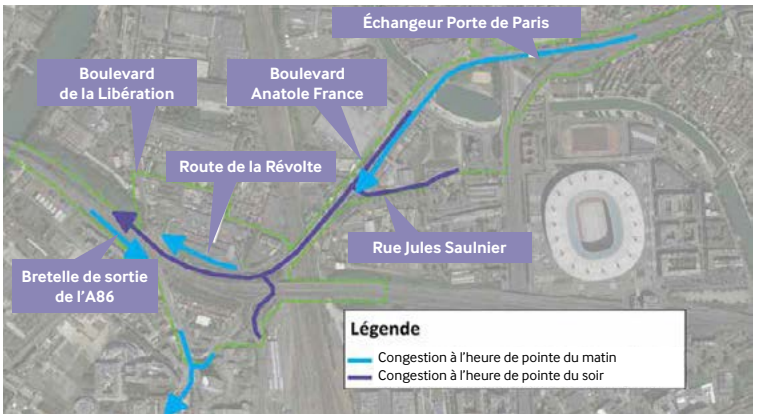


Figure 1 : Système de desserte routier du Nord Francilien

Figure 2 : Difficultés de circulation sur le réseau (observations 2016)



Les déplacements aujourd'hui

Des difficultés de circulation sont clairement identifiées sur le territoire, en particulier au niveau de l'échangeur de Pleyel :

À l'heure de pointe du matin, c'est-à-dire de 7h15 à 9h15 :

- une remontée de file importante depuis le carrefour du Boulevard Anatole France (RN410)/Rue Jules Saulnier (RN 412) vers l'A1;
- une congestion au niveau du carrefour Pleyel ;
- des remontées de file sur la bretelle de l'A86 et sur la route de la Révolte.

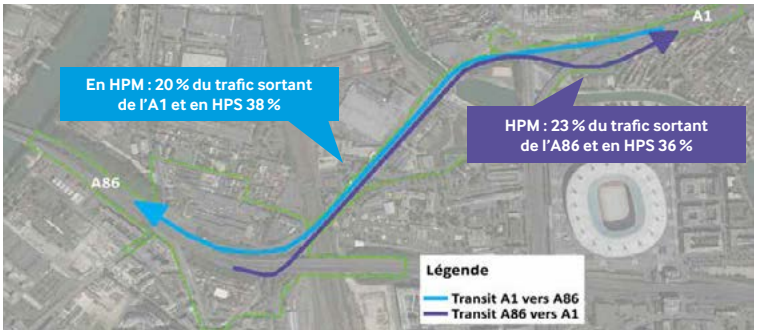
À l'heure de pointe du soir, c'est-à-dire de 17h à 19h :

- des difficultés d'insertion pour les véhicules sur l'A86 avec des répercussions sur le reste du réseau.

En heure de pointe du matin, 20% du trafic sortant de l'A1 et 23% du trafic sortant de l'A86 correspondent à du trafic entre les deux autoroutes et traversant Saint-Denis. En heure de pointe du soir le trafic de transit qui sort de l'A1 est de 38% et celui sortant de l 'A86 est de 36%.

Cette situation provoque une congestion du Boulevard Anatole France notamment par des usagers en transit entre l'A1 et l'A86 via le réseau local.
Il est à noter que depuis 2004, les RN410 et RN412 font partie du réseau routier départemental. Elles ne sont plus gérées par l'État mais par le Département de Seine-Saint-Denis.

Figure 3 : Flux de transit sur le boulevard Anatole France (observation 2016)

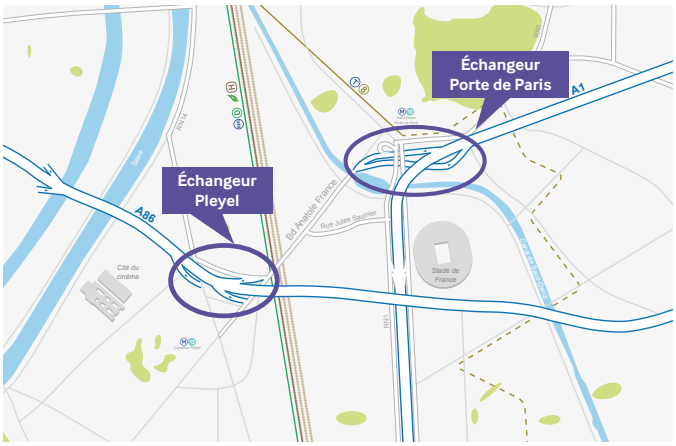


LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau de l'échangeur de Pleyel (93).
La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire : apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Afin de maintenir l'ensemble des fonctions d'échanges entre l'A86, l'A1 et les voiries locales, l'échangeur de Pleyel sera réaménagé concomitamment aux fermetures réalisées sur l'échangeur de la Porte de Paris. Ce réaménagement permettra également l'accès des quartiers aux abords de la future gare Pleyel du Grand Paris Express.
Pour le réaménagement de l'échangeur de Pleyel, plusieurs variantes ont été imaginées, avec l'Établissement Public Territorial (ETP) Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. L'ensemble du projet, incluant la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le réaménagement de l'échangeur de Pleyel, est soumis à la concertation du public.

Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement (DRIEA), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.



Les objectifs du projet

- **Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux.**
- **Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés.**
- **Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers.**
- **Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet.**
- **Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).**

Figure 4 : Localisation des échangeurs Pleyel et Porte de Paris

LA RÉORGANISATION DES DÉPLACEMENTS À PLEYEL

Les échangeurs de la Porte de Paris et Pleyel fonctionnent de pair, ils constituent un système. Les échanges entre le réseau magistral depuis et vers l'Ouest sont assurés au niveau de l'échangeur de Pleyel. Les échanges entre le réseau magistral depuis et vers l'Est sont quant à eux assurés par l'échangeur de la Porte de Paris. Avec la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, il est nécessaire de recréer ces mouvements au niveau de l'échangeur de Pleyel sur l'A86.

Offrir des conditions optimales de circulation

Actuellement, il existe deux connexions possibles entre l'autoroute A1 et l'autoroute A86 :
- une au niveau du barreau de liaison A1-A86 de La Courneuve ;
- une qui emprunte le boulevard Anatole France, entre la Porte de Paris et l'échangeur de Pleyel.

Après la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, les connexions entre l'A86 et l'A1 pourront toujours s'effectuer au niveau du barreau de liaison de la Courneuve.

La fermeture permettra également de limiter l'utilisation du réseau routier local pour le transit entre les autoroutes A1 et A86 (ce trafic étant estimé à 25 % du trafic sur le réseau local, avec 850 à 950 véhicules/heure en heure de pointe - données 2015).

La circulation sur le boulevard Anatole France sera apaisée offrant des opportunités pour les acteurs du territoire pour le développement de transports collectifs et de modes actifs et sa requalification en boulevard urbain.

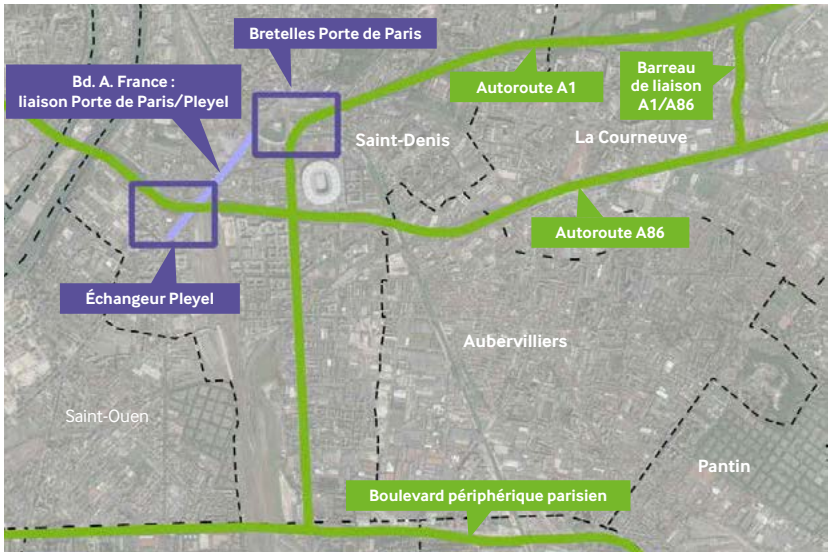


Figure 5 : Réseau routier

Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel

Aujourd'hui, au niveau de l'échangeur de Pleyel, il est uniquement possible d'entrer sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte et sortir de l'A86 intérieure en direction du boulevard de la Libération (sortie 8a) ou du boulevard Anatole France (sortie 8b).

Avec la fermeture des bretelles de la porte de Paris, la connexion à l'A1 peut se faire via l'A86 et le barreau de liaison A1/A86 à la Courneuve, une fois les mouvements manquant à l'échangeur de Pleyel créés.
Une sortie de l'A86 extérieure vers Saint-Denis et une entrée de Saint-Denis vers l'A86 intérieure sont ainsi aménagées, raccordées avec la voirie locale et intégrées dans le milieu urbain.

Par ailleurs, cet aménagement de l'échangeur contribue à l'amélioration de la desserte des quartiers en développement dans le secteur de Pleyel et répond à leur besoin en déplacements.

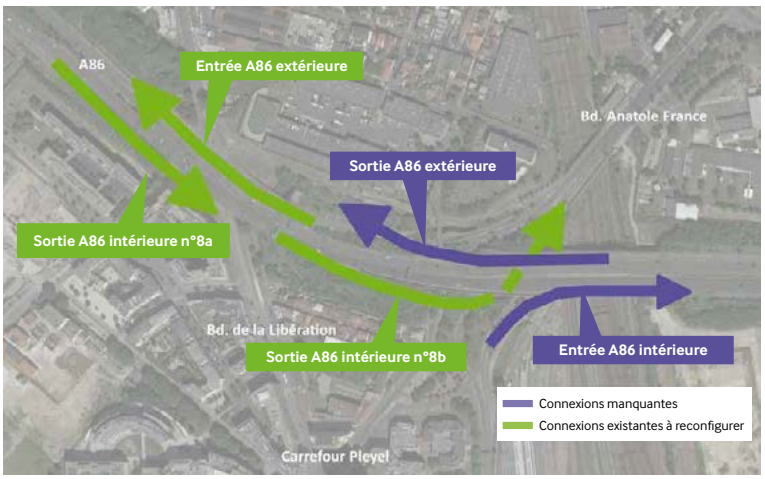


Figure 6 : État des lieux des connexions au niveau de l'échangeur de Pleyel



Partie 2
Les enjeux du territoire

LES PROJETS DU TERRITOIRE

De nombreux projets, portés par les acteurs locaux (Plaine Commune, Département de Seine-Saint-Denis et Ville de Saint-Denis) sont à l'étude ou en cours. Ils visent à répondre aux mutations du territoire qui s'opèrent, à savoir : une demande croissante de logements, une implantation d'entreprises et d'activités qui s'intensifie ainsi que la nécessité d'infrastructures de transport performantes. Ceci afin d'aller vers une amélioration de la qualité et du cadre de vie des riverains.
Le secteur nord de l'échangeur de Pleyel est majoritairement composé d'activités artisanales et industrielles, le sud est composé d'habitats et de bureaux. Seuls la rue du Docteur Poiré et le boulevard de la Libération au nord de l'A86 représentent un tissu résidentiel.
Le quartier Pleyel est en mutation avec une croissance démographique concernant la population active.
Cette croissance s'accompagne d'une mutation des activités économiques avec l'implantation de sièges sociaux et d'activités économiques.
La fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le réaménagement de l'échangeur de Pleyel accompagnent la mutation du territoire et participent à l'amélioration de sa desserte.

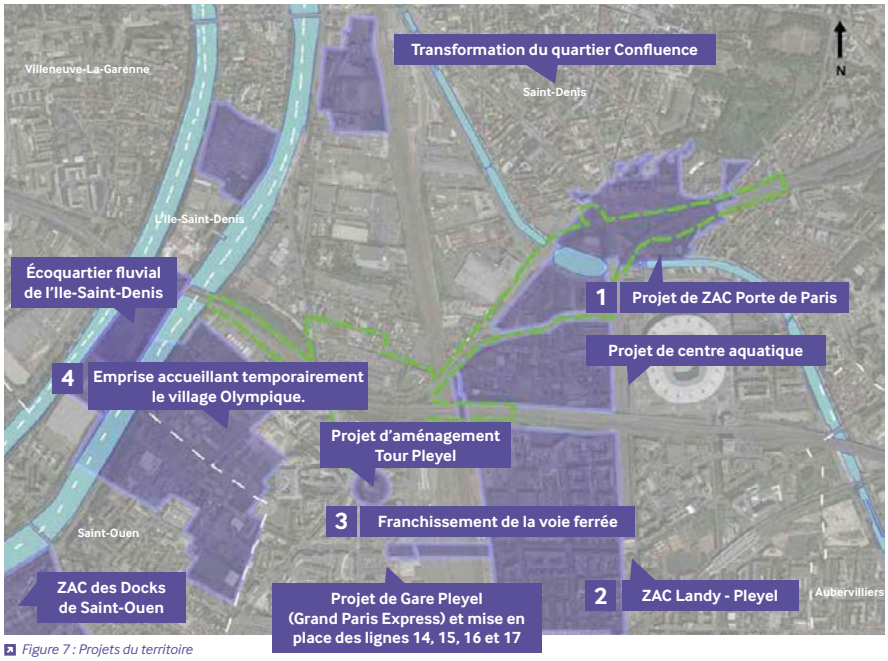


Figure 7 : Projets du territoire

1 Projet de ZAC porte de Paris

Une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) d'une surface de 17,5 hectares a été créée au niveau de la Porte de Paris.
Depuis 2012, c'est donc un tout nouveau quartier qui prend forme sur ce site bordé par le canal Saint-Denis.
Les principaux principes de composition urbaine de la Porte de Paris sont les suivants :

- Transformation des grandes voies de circulation en boulevards urbains ;
- Réalisation d'une place de la Porte de Paris dotée d'espaces piétons et bordée de constructions anciennes et neuves ;
- Intégration urbaine de l'autoroute A1 et suppression des bretelles autoroutières ;
- Ouverture du quartier vers le canal de Saint-Denis ;
- Insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions.

La Maîtrise d'ouvrage est assurée par Plaine Commune.

2 Landy Pleyel

La ZAC Landy Pleyel a été créée en 2000 pour mener à bien la revalorisation urbaine du secteur La Plaine à Saint-Denis.
Une programmation mixte a été adoptée, combinant l'implantation d'un pôle tertiaire et la création d'un nouveau quartier de logements.
La Maîtrise d'ouvrage est assurée par Plaine Commune.



Figure 9 : Square des Acrobates dans la ZAC Landy Pleyel à Saint-Denis - © W. Vainqueur

3 Projet de franchissement de la voie ferrée à Saint-Denis

Lié au projet d'aménagement du quartier Pleyel, le Franchissement Pleyel constituera un élément de liaison urbaine, auquel s'adossera un bâtiment, principalement occupé de bureaux. Il permettra de résorber la coupure urbaine du réseau ferroviaire du Nord parisien.

Sa réalisation est portée par Plaine Commune en étroite coopération avec la Société du Grand Paris et la SNCF. La convention de co-Maîtrise d'Ouvrage a été signée le 23 avril 2015.



Figure 8 : En 2023, le franchissement Pleyel permettra de reconquérir l'ouest de la plaine jusqu'à la Seine © Agence Mimram

4 Projet d'aménagement comprenant notamment l'écoquartier fluvial de l'Ile-Saint-Denis et d'Universeine et destinée à accueillir, temporairement, le village olympique

Il s'agit d'une opération qui sera localisée à l'ouest de l'échangeur Pleyel.
Ce nouveau quartier mixte comprendra à terme environ 3 100 logements, d'une densité modérée, dans des immeubles de sept étages en moyenne, des activités économiques, des commerces, équipements et services.
Le village olympique et paralympique s'implantera sur environ 50ha et, après l'olympiade, intégrera les opérations de l'écoquartier fluvial et d'Universeine.
Le Village est conçu comme un projet de renouvellement urbain exemplaire de l'axe Paris Seine-Saint-Denis sur un site en attente d'un réaménagement.
Formidable laboratoire d'innovations durables, ce nouveau quartier olympique constituera un héritage emblématique des Jeux de Paris 2024.
Pendant les Jeux, le Village pourra accueillir jusqu'à 17 000 athlètes et officiels.

LE CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL



Vue du boulevard de la Libération

En janvier 2014, l'État et les acteurs locaux ont signé un Contrat de Développement Territorial (CDT) avec pour ambition de développer une vision globale et transversale du développement du territoire à horizon 2030, marquée par les activités de culture et de création. Il vise notamment à organiser le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles. La maîtrise de la place de la voiture est également un des objectifs.

Ce contrat a fait l'objet d'une enquête publique en 2013.

Le CDT inscrit l'aménagement de l'échangeur de Pleyel et de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris. Il prévoit donc les éléments suivants :

- au niveau de la Porte de Paris : la Définition d'un projet de ZAC de la Porte de Paris dans sa partie Sud rendu possible par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ;
- au niveau des deux secteurs Porte de Paris – Pleyel : la requalification du boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante ;
- l'amélioration de l'accessibilité du secteur Pleyel notamment en complétant le diffuseur.



DES ENJEUX D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERS

Les enjeux d'insertion paysagère

Le territoire se démarque par une occupation de l'espace faite de juxtaposition de zones d'activités tertiaires, (industrielles et artisanales) et de zones d'habitations, mais également par la concentration d'infrastructures de transports, favorisant l'enclavement et les ruptures, comme c'est le cas de l'autoroute A86 ou du faisceau ferré de Gare du Nord.

La création de nouveaux échanges aux abords du Carrefour Pleyel permettra de créer une nouvelle porte d'entrée à ce territoire en devenir pour les usagers du réseau routier.

Cette nouvelle infrastructure devra accompagner les mutations qu'a pu entreprendre le territoire et deviendra la première image que l'on peut se faire de la ville de Saint-Denis et du quartier. Une attention particulière sera donc portée à l'impact visuel des différents ouvrages et équipements, afin de favoriser leur insertion dans le paysage.

Les enjeux environnementaux

Un état initial de la qualité de l'air a été réalisé sur la zone d'étude pour qualifier les paramètres environnementaux relatifs à l'air avant la mise en œuvre du projet d'aménagement.

Compte tenu des forts trafics supportés par l'A1 et le boulevard Anatole France, ces axes génèrent une pollution d'origine routière.

L'amélioration de la qualité de l'air constitue un enjeu fort pour la zone d'étude.

Les zones végétalisées aux abords des infrastructures routières sont des zones naturelles qui présentent un intérêt écologique. Après un état des lieux des espèces présentes, des études complémentaires permettront de définir précisément quelles mesures spécifiques seront à mettre en œuvre pour assurer la préservation de la faune et de la flore et ainsi limiter les impacts du projet sur celles-ci.

Situé dans un milieu urbain dense, les différentes variantes s'attacheront à protéger les riverains du bruit grâce à la mise en place éventuelle, selon les niveaux de bruit, de différents dispositifs d'aménagement et de protection acoustiques, et garder ainsi un impact neutre en termes de bruit. Les modalités et caractéristiques des aménagements acoustiques seront étudiées lors des phases ultérieures d'élaboration du projet .



LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

En matière de déplacements par des modes actifs, Plaine Commune réalise un réseau d'itinéraires cyclables pour favoriser l'utilisation du vélo dans des conditions de sécurité optimales.

Les aménagements prennent la forme de :

- Pistes (espaces séparés physiquement de la chaussée et des trottoirs) ;
- Bandes (lignes de peinture sur la chaussée sans séparateur) ;
- Couloirs de bus ouverts aux vélos ou de zones de circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes).

Un plan marche a également été engagé par Plaine Commune pour accompagner les nombreux déplacements effectués à pied sur le territoire.
Sa conception a permis d'identifier les itinéraires piétons très empruntés ou pertinents pour rejoindre des sites attractifs (gares, équipements publics...), ainsi que les difficultés rencontrées par les piétons dans leurs déplacements (trottoirs étroits ou encombrés, éclairage public non adapté, traversées difficiles ou dangereuses...).
Peu d'aménagements cyclables sont présents au niveau de l'échangeur de Pleyel. Plaine Commune souhaite en développer sur le boulevard Anatole France.
Ce dernier a également été identifié comme un itinéraire piéton très emprunté.

Le projet est compatible avec les projets locaux de développement des modes actifs.



Figure 9 : Extrait du plan des aménagements cyclables existants ou en cours de réalisation (Plaine Commune)



Partie 3

Le Projet soumis à la concertation

LA FERMETURE DES BRETELLES DE L'ÉCHANGEUR DE LA PORTE DE PARIS

L'engagement du projet d'aménagement de l'échangeur de Pleyel et la fermeture des bretelles de la Porte de Paris a été demandé par le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche au Préfet de la région Île-de-France (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France) le 7 septembre 2015. Les études menées visent à évaluer l'opportunité et à définir les principales caractéristiques du projet.

Le boulevard Anatole France supporte un trafic de transit entre les autoroutes A1 et A86 traversant la ville de Saint-Denis. Tous les acteurs du territoire, dans une démarche d'apaisement de ce boulevard, ont exprimé le souhait de supprimer ce flux de transit sur le réseau local, ce qui nécessite la fermeture des bretelles de la Porte de Paris.
Cette fermeture est un entrant du **projet de réaménagement de l'échangeur de Pleyel.**

La première conséquence de cette fermeture des bretelles sera **la suppression du trafic de transit qui passe de l'autoroute A1 à l'autoroute A86 sur le boulevard Anatole France.**
Cela offre des opportunités pour la requalification du Boulevard Anatole France portée par les partenaires du territoire. De plus, la fermeture définitive des bretelles permet le dégagement d'emprises rendant possible des projets locaux.
La seconde conséquence est la nécessité de recréer, au niveau de l'échangeur de Pleyel, les mouvements supprimés de et vers l'Est pour garantir la bonne desserte du territoire, notamment par les usagers qui emprunteront le barreau de liaison A1/A86 à La Courneuve.

Seules une bretelle de sortie de secours vers le réseau local, pour les cas d'urgences, et une voie de retournement (destinée aux forces de l'ordre, aux services de secours et aux services d'exploitation de la DiRIF) seront conservées.

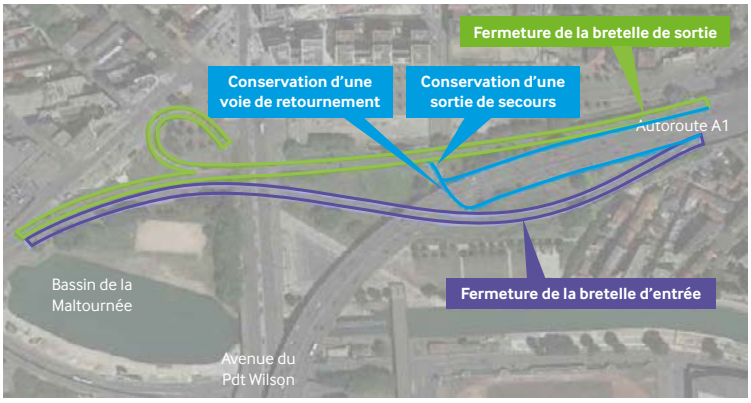


Figure 10 : Fermeture des bretelles de l'échangeur Porte de Paris

L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL

La recherche de solutions a débuté par l'étude des différentes options possibles pour chaque mouvement de circulation. Cela a conduit à l'élaboration de variantes issues des combinaisons des différentes options possibles pour chaque mouvement et des études de trafic au niveau des croisements des axes importants qui constituent des nœuds sensibles.
Ces variantes ont été vérifiées en trafic et en géométrie notamment au niveau de ces nœuds sensibles.

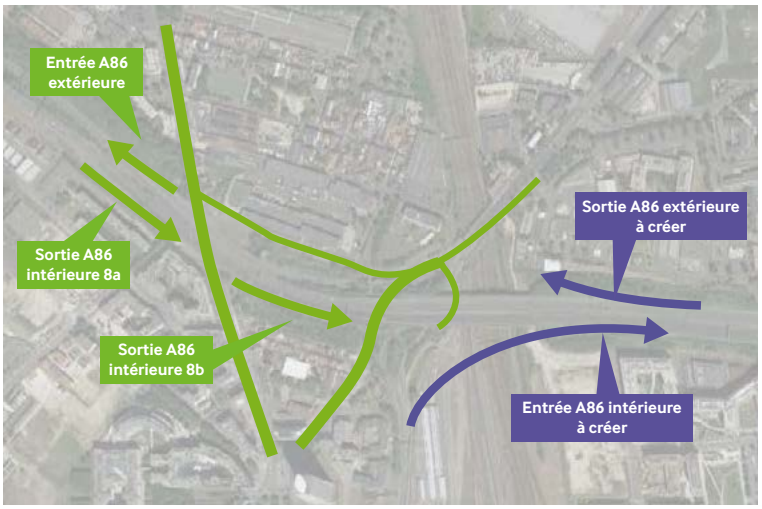


Figure 11 : Nœuds sensibles identifiés et mouvements à créer ou à reconfigurer

Les options d'aménagement étudiées

Sorties depuis l'A86 intérieure



Figure 12 : Étude de nouveaux scénarios en matière de sorties depuis l'A86 intérieure

Concernant les sorties depuis l'A86 intérieure, il y a actuellement deux sorties. Certaines variantes gardent les deux sorties et d'autres n'en conservent qu'une.

Sorties depuis l'A86 extérieure

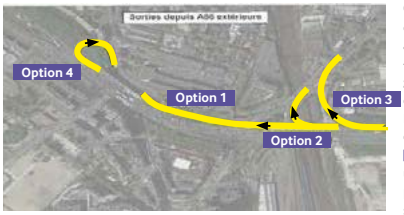


Figure 14 : Étude de nouveaux scénarios en matière de sorties depuis l'A86 extérieure

Concernant les sorties depuis l'A86 extérieure, il y a 4 options. Les options 2 et 4 ne sont pas réalisables en géométrie routière, elles ont donc été écartées.
Les options 1 et 3 ont été conservées :
- L'option 1 consiste à utiliser la surlargeur de l'A86 pour réaliser une bretelle de sortie ;
- L'option 3 consiste à créer une nouvelle sortie en amont des voies SNCF.

Entrées sur l'A86 intérieure

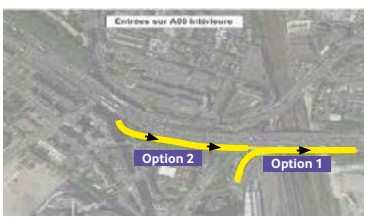


Figure 13 : Étude de nouveaux scénarios en matière d'entrées sur l'A86 intérieure

Concernant les entrées depuis l'A86 intérieure, il y a également 2 options :
- La variante «historique» avec l'utilisation des piles de pont construites au niveau des voies SNCF (option 1) ;
- L'utilisation de la sortie actuelle 8b de l'A86 et de la transformer en bretelle d'entrée sur l'autoroute (option 2). Cette option n'a pas été retenue car elle générerait un point dur en trafic au niveau de ce croisement sur le boulevard de la Libération avec la sortie 8a et l'entrée vers l'Est.

Entrées sur l'A86 extérieure



Figure 15 : Étude de nouveaux scénarios en matière d'entrées sur l'A86 extérieure

Concernant les entrées depuis l'A86 extérieure, il y a deux possibilités :
- garder l'existant (option 1) ;
- créer une entrée depuis la route de la Révolte (option 2).

LES VARIANTES DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL

Les constantes à chaque variante

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris est élément constant à toutes les variantes, de même que le complément de l'échangeur de Pleyel avec la création d'une entrée sur l'A86 et d'une sortie depuis l'A86, en direction du réseau local.

Seules les options viables pour assurer l'écoulement du trafic et correctes sur le plan de la géométrie routière ont été étudiées. Les variantes ont été optimisées pour simplifier la configuration des ouvrages, assurer leur insertion urbaine et paysagère et pour limiter l'emprise routière. Les variantes prennent en compte les déplacements cyclistes et piétons, ainsi que les transports collectifs. L'ensemble des variantes a été examiné sur le plan de la sécurité de tous les usagers au regard de la conception géométrique.

Les variantes

Quatre variantes sont présentées à la concertation : A, B, C et D
Une sous-variante commune aux variantes A, C et D porte sur la voie de liaison créée entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération.
Cette voie de liaison entre les deux boulevards est nécessaire car elle permet un bon fonctionnement en trafic de la zone, notamment en évitant la congestion au niveau du carrefour Pleyel.



Figure 16 : la famille A



Figure 18 : la famille C

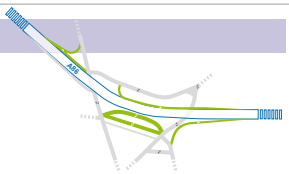


Figure 17 : la famille B



Figure 19 : la famille D

LA VARIANTE A



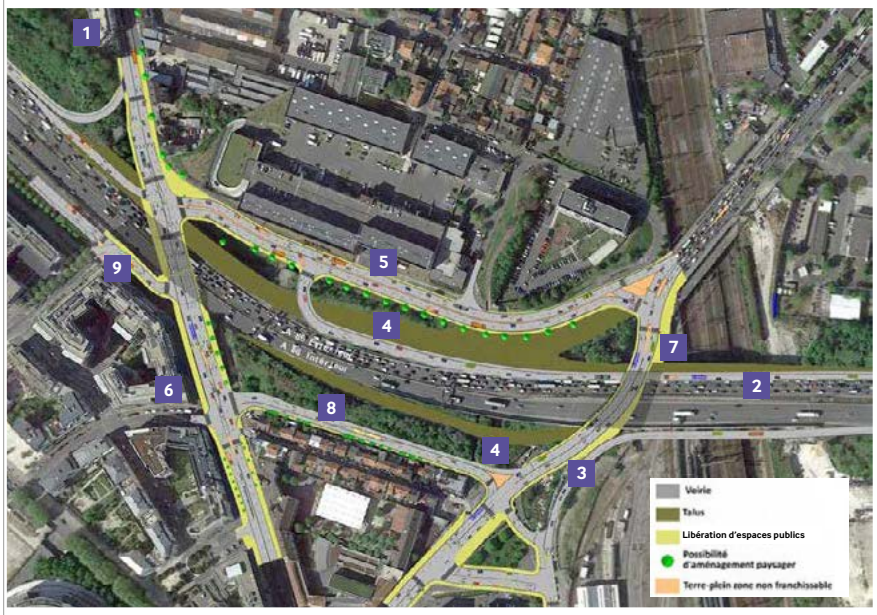
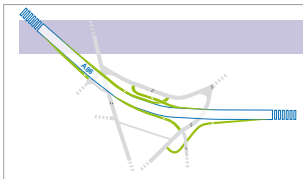


Figure 20 : la variante A

1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération
2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte et augmentation de la capacité de l'A86
3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis la rue Francisque Poulbot avec un pont au-dessus des voies SNCF
4 Démolition de la bretelle de sortie de l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France et suppression des ouvrages devenus inutiles
5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies
6 Aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche au niveau de l'échangeur
7 Aménagement du boulevard Anatole France à 2x2 voies au niveau de l'échangeur
8 Aménagement d'une voie de liaison située, entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France
9 Élargissement à 2 voies de la sortie 8a

Les carrefours seront gérés par feux.

L'OPTION ALTERNATIVE POUR CETTE VARIANTE EST PRÉSENTÉE PAGE 26



LA VARIANTE B

1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte

2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte avec un pont de franchissement de la bretelle d'entrée 1

3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France avec un pont au-dessus de la rue Poulbot et un pont de franchissement des voies SNCF

4 Modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France

5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies aux extrémités et à 3+1 voies en partie centrale

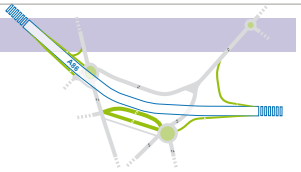
6 Aménagement du bd de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche

7 Démolition et/ou condamnation des ouvrages devenus inutiles

Les carrefours sont gérés par feux.



Figure 21 : la variante B



LA VARIANTE C

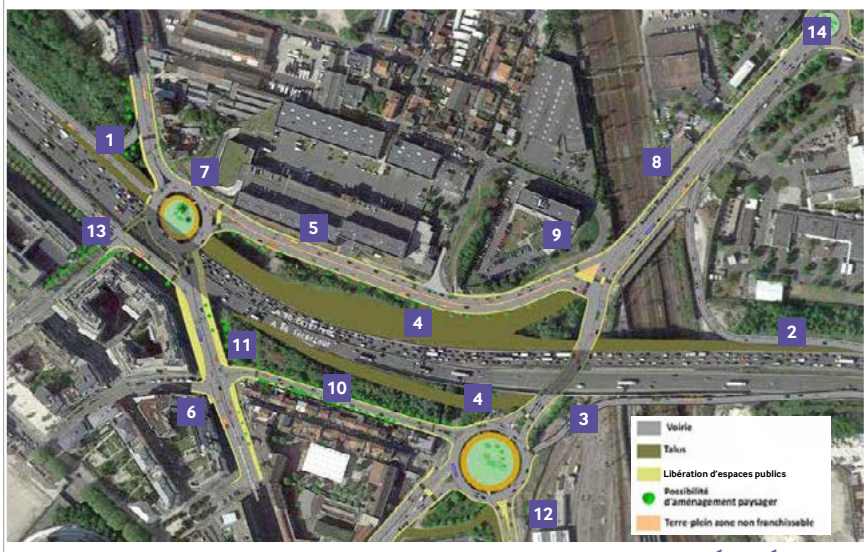


Figure 22 : la variante C L'OPTION ALTERNATIVE POUR CETTE VARIANTE EST PRÉSENTÉE PAGE 26

1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération

2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers le boulevard Anatole France à l'Est des voies SNCF avec la construction d'un pont pour maintenir l'accès à la zone d'activités et augmentation de la capacité de l'A86

3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le bd Anatole France et d'un pont de franchissement des voies SNCF

4 Démolition de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France et suppression des ouvrages devenus inutiles

5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies

6 Aménagement du bd de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche

7 Mise en place d'un giratoire au croisement Libération/Révolte/bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure

8 Aménagement du bd Anatole France à 2x2 voies

9 Création d'un Carrefour Anatole France/Révolte géré par feux

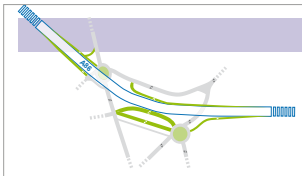
10 Aménagement d'une voie de liaison située entre le bd de la Libération et le bd Anatole France

11 Création d'un carrefour Libération/voie de liaison géré par feux

12 Mise en place d'un giratoire au croisement bd Anatole France / voie de liaison / rue Francisque Poulbot / bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure

13 Élargissement à 2 voies de la sortie 8a

14 Création d'un giratoire



LA VARIANTE D

1. Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération
2. Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte et augmentation de la capacité de l'A86
3. Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le bd Anatole France et d'un pont de franchissement des voies SNCF
4. Démolition de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure piquée sur le bd Anatole France et destruction des ouvrages devenus inutiles
5. Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies
6. Aménagement du bd de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche
7. Mise en place d'un giratoire au croisement Libération/Révolte/bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure
8. Aménagement du bd A. France à 2x2 voies
9. Carrefour bd A. France/Révolte géré par feux
10. Aménagement d'une voie de liaison située entre le bd de la Libération et le bd Anatole France
11. Carrefour Libération/barreau de liaison géré par feux
12. Mise en place d'un giratoire au croisement bd Anatole France/ voie de liaison/ rue Francisque Poulbot / bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure
13. Élargissement à 2 voies de la sortie 8a



Figure 23 : la variante D

L'OPTION ALTERNATIVE POUR CETTE VARIANTE EST PRÉSENTÉE PAGE 26

L'option alternative commune aux variantes A, C et D : la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération

Cas n°1 : la voie de liaison se situe entre le talus existant de l'A86 et les habitations

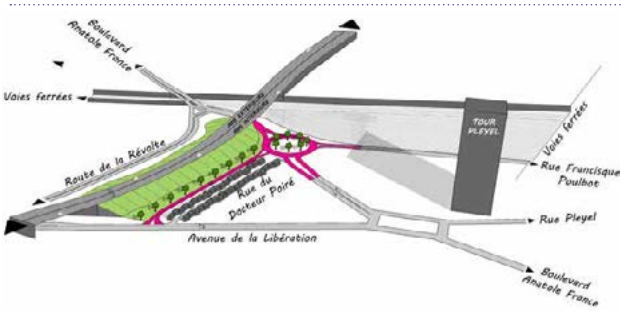


Figure 24 : Voie de liaison proche des habitations (variantes A, C et D)

Cas n°2 : la voie de liaison se situe proche de l'A86

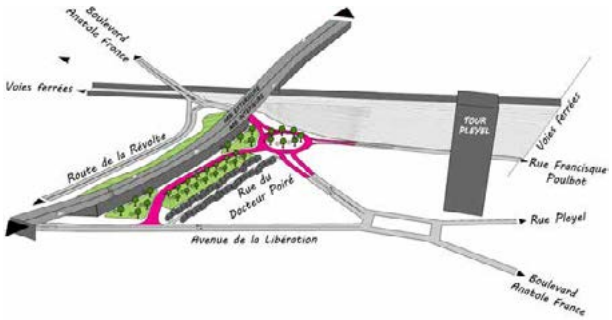
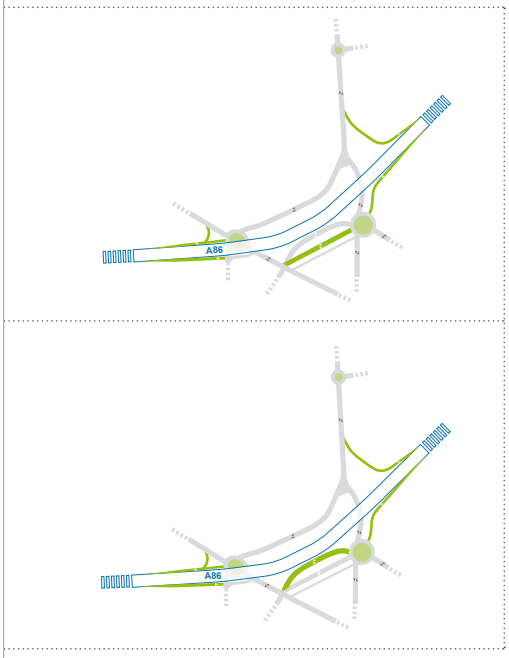


Figure 25 : Voie de liaison proche de l'autoroute (variantes A', C' et D')



Mise en situation des variantes A', C' et D' de la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et de la Libération







Estimation du trafic au fil de l'eau et avec l'aménagement des échangeurs

Le fil de l'eau correspond à la situation sans projet à l'horizon 2030.

	Zones concernées	Situation actuelle (véh/h)		Fil de l'eau (véh/h)		Écart entre le fil de l'eau et les familles de variante							
						A		B		C		D	
		Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir
1	Boulevard de la Libération au Nord de l'échangeur (2 sens confondus)	1200	1100	1700	1100	-2%	+26%	+7%	+27%	-8%	+18%	-4%	+21%
2	Boulevard de la Libération au Sud de l'échangeur (2 sens confondus)	1100	1100	1600	1300	-6%	-42%	+11%	-15%	-11%	-38%	-10%	-39%
3	Boulevard Anatole France au Nord de l'échangeur (2 sens confondus)	4600	4300	4800	4350	-46%	-38%	-43%	-34%	-33%	-40%	-46%	-37%
4	Boulevard Anatole France au Sud de l'échangeur (vers le sud)	720	400	750	300	-41%	-17%	-9%	+123%	-22%	-21%	-52%	-7%
	Boulevard Anatole France au Sud de l'échangeur (vers le Nord)*	En véhicules / h :				+450	+850	+550	+980	+220	+850	+380	+850

* Mise à double sens du boulevard A France

Les simulations mettent en avant que le trafic diminue sur le boulevard Anatole France dans toutes les variantes.
Les variations de trafic sur les autres axes du réseau local sont le reflet de la redistribution des flux propre à chaque variante. Au global, le projet induit une baisse de trafic dans la zone d'étude.

En ce qui concerne les voies reconfigurées lors de l'aménagement du système d'échangeurs, on notera que, lors des heures de pointe :
- la route de la Révolte 5 accueille 2000 à 2300 véhicules / heure (deux sens confondus) dans les variantes A et D et 1800 à 2000 pour les variantes B et C ;
- l'accès direct à l'A86 extérieure 6 depuis le boulevard de la Libération présent dans les variantes A, C et D accueille 700 véhicules / heure ;
- la nouvelle voie créée 7 entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France accueille environ 1000 véhicules (deux sens confondus) par heure dans les variantes A et D et environ 800 dans la variante C. Dans la variante B, la bretelle de sortie 8b conservée accueille environ 1400 véhicules/heure ;
- la bretelle d'entrée sur l'A86 intérieure 9 depuis le boulevard Anatole France accueille entre 1300 et 1500 véhicules/heure le soir.

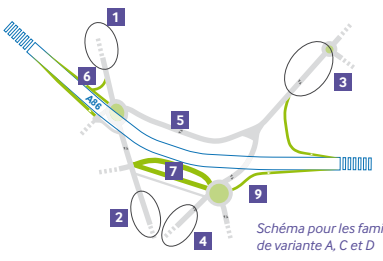


Schéma pour les familles de variante A, C et D

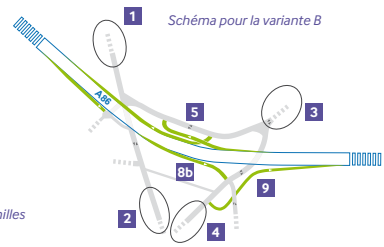


Schéma pour la variante B

SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION DES VARIANTES

Des critères de comparaison ont été établis pour l'analyse des variantes

L'analyse menée ci-après ne porte pas sur les éléments communs à chacune des variantes du projet. Cela signifie notamment que les effets de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ne sont pas intégrés dans l'analyse multicritères. Seuls les éléments qui permettent de discriminer les variantes y sont intégrés. Ce tableau d'analyse multicritères reflète la comparaison des variantes entre elles.

Pour mémoire, les principaux effets de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris sont la diminution de trafic sur le boulevard Anatole France et ses conséquences en termes de bruit et qualité de l'air ainsi que la possibilité offerte aux projets locaux pour le requalifier en boulevard urbain.

Infrastructure	Géométrie, sécurité et confort pour l'usager	Le critère « géométrie» évalue les caractéristiques de l'infrastructure au regard des règles de conception. Les critères « sécurité et confort pour l'usager » évaluent la lisibilité du cheminement routier et les systèmes de circulation aux intersections (carrefours ou giratoires).
	Complexités techniques à la mise en œuvre et exploitation	Le critère « complexité technique à la mise en œuvre et l'exploitation » permet de comparer les variantes pour la période de construction des ouvrages d'arts et de l'exploitation.
Déplacements	Trafic sur le réseau national	Le critère « trafic sur le réseau national» traduit l'impact du projet sur le réseau routier national.
	Trafic sur le réseau local	Le critère « trafic sur le réseau local » traduit l'impact du projet sur le réseau routier local.
	Transports en commun	Le critère « transports en commun » quantifie la capacité des variantes du projet à permettre l'implantation d'aménagements dédiés aux transports en commun.
	Modes actifs	Le critère « modes actifs » quantifie la capacité des variantes du projet à permettre l'implantation d'aménagements dédiés aux modes actifs.
Milieux naturels	Corridors écologiques	Le critère « milieux naturels » favorise les variantes qui morcellent au minimum les parcelles aux abords de l'échangeur.
Paysage et patrimoine	Insertion paysagère	Le critère «insertion paysagère» quantifie la capacité de l'infrastructure à se fondre dans le paysage.
Milieu humain et économique	Compatibilité avec les projets des acteurs locaux	Le critère « compatibilité avec les projets des acteurs locaux » permet d'évaluer le niveau de compatibilité avec le développement du secteur envisagé.
	Analyse socio-économique	« L'analyse socio-économique » permet de monétariser les effets du projet.
Cadre de vie des riverains	Air et santé	Le critère « air et santé », quantifie les émissions entre variantes.
	Environnement Sonore	Le critère « environnement sonore » quantifie les variations perceptibles de bruit pour les variantes.
	Modification du visuel au niveau des habitations	Le critère «Modification du visuel au niveau des habitations» qualifie le changement pour les riverains, principalement pour ceux de la rue du Docteur Poiré.
Coût*		Il s'agit du montant d'investissement.

* Le coût prend en compte les deux composantes du projet : la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur de Pleyel.

* Ce coût prend en compte les deux composantes du projet : la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur de Pleyel.

		Familles de variantes						
		Famille A		Famille B	Famille C		Famille D	
		A	A'	B	C	C'	D	D'
INFRASTRUCTURE	Géométrie, sécurité et confort pour l'usager	+	+	=	-	-	+	+
	Complexités techniques à la mise en œuvre et exploitation	+	=	=	-	--	=	-
DÉPLACEMENTS	Trafic sur le réseau national	=	=	+	=	=	=	=
	Trafic sur le réseau local	+	+	-	--	--	=	=
	Transports en commun	++	++	-	-	-	-	-
	Modes actifs	++	++	+	-	-	-	-
MILIEUX NATURELS	Corridors écologiques	+	=	+	++	+	+	=
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Insertion paysagère	+	+	=	++	++	+	+
MILIEU HUMAIN ET ÉCONOMIQUE	Compatibilité avec les projets des acteurs locaux	++	++	-	--	--	-	-
	Analyse socio-économique	++	++	+	--	--	=	-
CADRE DE VIE DES RIVERAINS	Air et santé	+	+	=	+	+	+	+
	Niveau Sonore	=	=	=	=	=	=	=
	Modification visuelle au niveau des habitations	--	-	++	--	-	--	-
COÛT*		+	-	+	=	--	+	-
		85 M€	99 M€	82 M€	90 M€	105 M€	81 M€	96 M€

Échelle d'évaluation des critères :

Critère relativement moins bon que les autres — - - | - | = | + | + + — Critère relativement meilleur que les autres

	Les variantes A et D apportent un bon niveau de confort et de sécurité à l'usager. La variante C présente des bretelles très espacées, ce qui entraîne moins de lisibilité qu'un échangeur plus compact. De plus, elle a des caractéristiques qui sont proches des valeurs limites fixées dans les guides de conception. La variante B peut présenter un manque de lisibilité pour les automobilistes avec l'enchevêtrement des bretelles d'entrée et de sortie au Nord sur la route de la Révolte. Elle implique la limitation des gabarits sur la rue Poulbot.
	La variante B induit également un ouvrage supplémentaire et complexe au niveau de l'entrecroisement débouchant sur la route de la Révolte mais elle a l'avantage d'utiliser de nombreux ouvrages existants. Les variantes A', C' et D' possèdent un mur de soutènement complexe à réaliser pour remplacer le talus qui soutient l'A86. La variante C est relativement moins bonne que les autres du fait de la création d'une bretelle de sortie en amont des voies ferrées. Celle-ci apparaît comme un ouvrage complexe dans sa réalisation avec la voie prévue pour desservir la ZAC du Landy.
	La variante B permet de conserver les deux bretelles de sortie de l'A86 avec ainsi un bon écoulement des flux et offre un meilleur fonctionnement du réseau routier national.
	La variante la plus favorable en trafic pour le réseau local est la variante A. La variante B est celle qui allège le moins le trafic dans la zone. Les variantes C et D présentent des carrefours giratoires qui ne permettent pas de réguler aussi finement les flux de trafic que les carrefours à feux (variante A et B). La variante C présente une bretelle de sortie d'autoroute branchée au Nord du boulevard A.France, les usagers sortants de l'autoroute voulant se rendre vers le Sud sont contraints d'emprunter le boulevard A.France vers le Nord pour faire demi-tour en direction du Sud. C'est la variante qui décharge le moins le boulevard A.France.
	La variante A rend possible la libération d'emprises pour réaliser des aménagements spécifiques pour les bus sur les boulevards Libération et A. France au droit de l'échangeur. Pour les variantes C et D, les giratoires sont moins favorables aux potentiels aménagements pour les bus au droit de l'échangeur. La variante B avec une sortie d'autoroute directe sur le boulevard A.France nécessite le maintien d'une capacité suffisante pour écouler le flux sortant ce qui est moins favorable à l'implantation d'un aménagement spécifique pour les bus.
	La variante A offre la possibilité la plus favorable d'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons sur le boulevard A. France dans la zone de l'échangeur. La variante B permet également l'implantation de cheminements cyclables et piétons mais qui seraient dans un environnement moins apaisé (ouvrages en hauteur et nombres de voies de circulation routière plus importantes pour écouler le trafic de l'A86). Les giratoires présents sur les variantes C et D sont moins favorables avec la continuité des modes actifs.
	Des parcelles sont identifiées comme corridors écologiques continus ou discontinus par le Schéma Directeur des Espaces Publics (SDEP) de Plaine Commune. Les délaissés autoroutiers sont moins morcelés sur les variantes A, C et D que les variantes A', C' et D', ce qui est donc favorable à l'établissement d'une trame verte.
	Les variantes A, C et D présentent moins d'infrastructures dénivelées. La variante B comprend la superposition des ouvrages d'art avec l'entrecroisement des bretelles d'entrée et de sortie d'A86 extérieure et un ouvrage en superposition sur rue Poulbot ce qui complique l'insertion dans le paysage. La variante C est relativement épurée et comprend une bretelle de sortie d'A86 extérieure longeant le faisceau ferré de Gare du Nord et offre plus de possibilités d'intégration dans le paysage.
	La variante A est compatible avec les projets locaux de pacification du boulevard Anatole France, de développement des modes actifs et de transports collectifs, de desserte de la ZAC Landy-Pleyel et de libération d'espaces publics aménageables. Les variantes B, C et D sont moins favorables à la libération d'espaces publics et la mise en place d'aménagements dédiés pour les transports collectifs. De plus, la variante C est peu compatible avec le projet de la ZAC Landy-Pleyel.
	La meilleure rentabilité est pour la variante A, qui a une VAN SE / € investi supérieure à 1,5 puis pour les variantes A' et B la VAN SE / € investi est proche de 1. Viens ensuite les variantes D et D' avec 0,84 et 0,6. Enfin, les variantes de la famille C avec une VAN SE / € investi négative.
	L'ensemble des variantes améliore par rapport au fil de l'eau en moyenne de 20% la qualité de l'air dans la zone du projet. Ce bilan est à nuancer légèrement pour la variante B qui est moins favorable concernant l'émission des particules fines (PM10).
	L'ensemble des variantes amène le même niveau de protection acoustique sur l'ensemble du secteur, notamment grâce aux protections acoustiques qui seront intégrées aux différentes variantes.
	Les variantes A, C et D créent une nouvelle voie entre les boulevards de la Libération et Anatole France qui modifie le visuel. Les variantes A', C' et D' éloignent le plus possible cette voie des habitations et donc sont plus favorables. La variante B est celle qui conserve davantage l'existant et modifie donc moins le visuel pour les riverains.
	Les différences de coûts entre les variantes A', C' et D' et respectivement A, C et D sont dues à la présence d'un mur de soutènement en lieu et place du talus actuel soutenant l'A86.

Bilan socio-économique

Pour ce type de projet d'infrastructure, il est réalisé ce que l'on appelle un bilan socio-économique.

Celui-ci vise à mesurer l'intérêt du projet pour la Collectivité dans son ensemble (État, riverains, usagers de la route...) en donnant un coût monétaire à l'ensemble des avantages et inconvénients du projet, sur toute la durée de vie de l'infrastructure.

Il s'agit d'additionner d'une part les coûts dus au nouveau projet (coût d'investissement, coûts d'entretien et d'exploitation), et d'autre part des effets comme les gains de temps, gains de confort ou de sécurité, le gain ou le surcoût de pollution ou de bruit, auxquels on donne un prix à l'aide de valeurs définies par l'État.

L'objectif du bilan est de calculer deux indicateurs principaux :

- la « valeur actualisée nette socio-économique » (VAN-SE) créée par le projet, en comparant une situation sans projet (dite « option de référence ») à la situation avec projet (dite « option de projet »). Si la VAN-SE est positive, cela signifie que les avantages attendus pour la collectivité sur la durée de vie de l'infrastructure sont supérieurs aux coûts. Inversement, une VAN-SE négative traduit le fait que les coûts sont supérieurs aux avantages attendus. La pondération adoptée, fixée par le cadre réglementaire décrit précédemment, représente la valeur relative des effets les uns par rapport aux autres.

- la « valeur actualisée nette socio-économique par euro investi » (VAN-SE/€ inv). Cet indicateur vise à exprimer l'effet de levier de l'investissement sur l'économie. Il traduit le bilan du projet pour la collectivité rapportée à l'investissement (c'est-à-dire l'impact d'un euro investi sur la collectivité).

Le tableau suivant présente les résultats du bilan socio-économique pour chaque variante :

	Variante A	Variante A'	Variante B	Variante C	Variante C'	Variante D	Variante D'
VAN-SE*	133 M€	119 M€	78,4 M€	-8 M€	-22 M€	71 M€	57 M€
VAN-SE/€inv*	1.52	1.18	0.96	-0.08	-0.2	0.84	0.6

* en € 2015



Partie 4

Les effets qui découlent du projet

UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION SUR LE BOULEVARD ANATOLE FRANCE PERMETTANT SA REQUALIFICATION URBAINE



Avec la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, le trafic de transit entre l'A86 et l'A1 **qui passait par le boulevard Anatole France sera supprimé de l'axe.**

De plus, les échanges entre le réseau local et l'A1 seront déplacés soit vers l'échangeur de Pleyel, soit en amont de l'actuelle sortie vers le boulevard Anatole France. Cela représente une suppression de 40% à 50% du trafic qui circule actuellement sur le boulevard.

Cette **diminution significative de trafic**, laisse place à des **opportunités d'aménagements urbains** tels que des cheminements cyclo-piétons, des aménagements paysagers ou encore des potentielles voies bus dédiées.

UN PROJET QUI MODIFIE PEU LES CIRCULATIONS SUR L'A1 ET L'A86

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur de Pleyel modifient les schémas de circulation actuels en supprimant et en créant des connexions entre les différents axes locaux et nationaux. Ces modifications permettront une répartition différente des flux de trafic sur le territoire.
Lors de l'élaboration des variantes, une attention particulière a été portée sur les études de trafic de façon à ce que la circulation ne soit pas dégradée sur les axes A1 et A86.

UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DU QUARTIER PLEYEL

Le secteur de Pleyel est un territoire dynamique dont les projets d'aménagement seront créateurs de logements et d'activités économiques. En complémentarité avec l'offre en transport en commun existante et en développement, la modernisation de l'échangeur, en créant de nouveaux accès au réseau routier national, contribuera à l'amélioration de la qualité de la desserte du secteur.

LA LIBÉRATION DU FONCIER DE LA PORTE DE PARIS

La surface actuellement occupée par les bretelles d'entrées sur l'A1 et de sortie vers le Boulevard Anatole France ou la RN1 depuis l'A1 au niveau de la Porte de Paris représente 7 hectares.

La fermeture des bretelles autoroutière du secteur représente **une opportunité** pour l'aménagement urbain des quartiers de la Porte de Paris.

En effet, elle pourrait permettre, à terme, de libérer de l'emprise et de modifier l'occupation du sol actuelle.

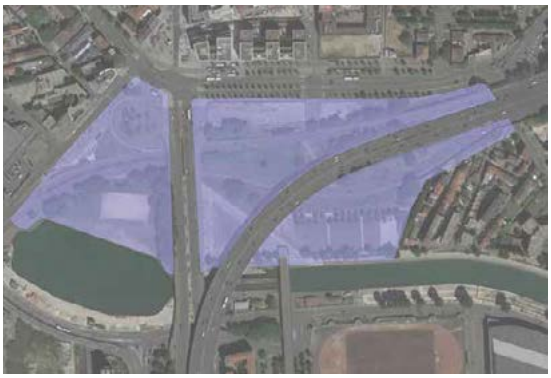


Figure 26 : Modification de l'occupation du sol dans le cadre du projet de la Porte de Paris

UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À PORTER SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE ET L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

AMBIANCE ACOUSTIQUE

Les aménagements prévus permettront de respecter les seuils d'exposition au bruit prévus par la réglementation.

INSERTION PAYSAGÈRE

Au niveau des deux secteurs Porte de Paris et Pleyel, la problématique de l'insertion paysagère est importante car le territoire se compose de juxtaposition de zones d'activités, d'habitations et d'infrastructures de transports favorisant l'enclavement. La création de nouveaux échanges aux abords du Carrefour Pleyel offre des opportunités de réaménagements pour intégrer au mieux l'infrastructure dans le paysage et la rendre le moins perceptible possible pour les habitants

LE SAVIEZ-VOUS

Comment le son se mesure-t-il ?

L'unité de mesure du son est le décibel (dB). Il se mesure avec un sonomètre. Le décibel est une unité de mesure fixe, telle que le gramme ou encore le mètre, mais sa définition est liée à la perception par l'oreille humaine : c'est la «pondération A», dont le symbole est dB(A). La pondération A tient fortement compte des fréquences auxquelles l'oreille humaine est sensible (les sons médiums), et peu des fréquences auxquelles l'oreille est peu sensible (les sons graves). Seules les variations de bruit de plus de 3 dB sont perceptibles par l'oreille humaine.

Le critère d'ambiance sonore est défini dans l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et il est repris dans le paragraphe 5 de la Circulaire du 12 décembre 1997 qui concerne la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du Réseau Routier National.

Une zone est dite d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant de 6h-22h est inférieur à 65 dB(A) et celui de 22h-6h est inférieur à 60 dB(A).

Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance sonore modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique sur cette période. Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats.



Partie 5
La Concertation

LA CONCERTATION

La concertation sur l'opération d'aménagement des échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) à Saint-Denis se déroulera du 20 novembre au 22 décembre 2017.

Qu'est-ce qu'une concertation ?

La concertation est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle s'inscrit dans le cadre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme.
La DiRIF, en collaboration avec les partenaires du territoire, organise la concertation pour :

- recueillir les avis sur les grands principes et les objectifs du projet.
- répondre aux questions des riverains, des habitants, des associations locales, des acteurs économiques et des élus.
- enrichir le projet suite à la concertation pour des solutions partagées.

Un garant pour la concertation

M. Jean-François HELAS accompagnera la DiRIF lors de la concertation. Il veillera au bon déroulement de la concertation et à la qualité et la sincérité des informations diffusées. Il s'assure de la bonne information du public, en veillant notamment au bon dimensionnement de la publicité faite pour annoncer la concertation et ses modalités. Il s'assure enfin de la bonne restitution des expressions du public.
M. Jean-François HELAS établira un bilan du garant qui sera annexé au bilan du maître d'ouvrage.

- Le mail du garant jean-francois.helas@garant-cndp.fr

Les rendez-vous de la concertation

POUR VOUS INFORMER

- L'exposition à la mairie de Saint-Denis
- Le site internet : **www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr**
- Le dossier de concertation disponible sur le site internet, en mairie de Saint-Denis et à Plaine Commune

POUR VOUS EXPRIMER

- Par courrier électronique : **echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr**
- Par voie postale : DiRIF/SMR/DMRNO 21/23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15
- Les registres disponibles à Saint-Denis : en mairie, 2 place du Caquet à Plaine Commune, 21 avenue Jules Rimet
- Les réunions publiques de la concertation

RÉUNIONS PUBLIQUES À SAINT-DENIS

- **Jeudi 23 novembre**
  À partir de 18h30 à l'école Anatole France, Passage de la Harpe
- **Mardi 28 novembre**
  À partir de 18h30 au Groupe scolaire La Roseraie-Chambrun, 47 Rue Pinel
- **Jeudi 14 décembre**
  À partir de 18h30 à l'école Anatole France, Passage de la Harpe

ATELIERS

- **29 novembre après-midi**
  Un atelier sur le secteur de la rue du Docteur Poiré
- **2 décembre matin**
  Un atelier sur le secteur du Boulevard Anatole France

QUE VA-T-IL SE PASSER À L'ISSUE DE LA CONCERTATION ?

Les expressions recueillies lors de la concertation vont contribuer à éclairer la DiRIF sur les suites à donner au projet, notamment sur le choix de la variante d'aménagement de l'échangeur de Pleyel. Ce projet fera l'objet d'études détaillées avant d'être présentée une nouvelle fois au public, lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le bilan de la concertation

Un bilan sera rédigé à l'issue de la concertation.
Ce document rendra compte des échanges et des avis exprimés durant cette phase.
Il sera utilisé par le maître d'ouvrage pour décider des conditions de poursuite du projet.
Ce bilan sera rendu public et mis à disposition sur le site internet de la DiRIF.

Les études techniques

Sur la base des enseignements du bilan, si le projet est poursuivi, les études de détail relatives à la variante retenue seront engagées, afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet ainsi que les modalités de réalisation des travaux en maintenant les circulations.

L'ensemble des autres procédures sera mené.

Parmi les principales procédures, peuvent être citées :

- L'enquête parcellaire et la procédure d'expropriation, le cas échéant ;
- La procédure Loi sur l'eau au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- L'archéologie préventive ;
- La saisine de l'autorité environnementale.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

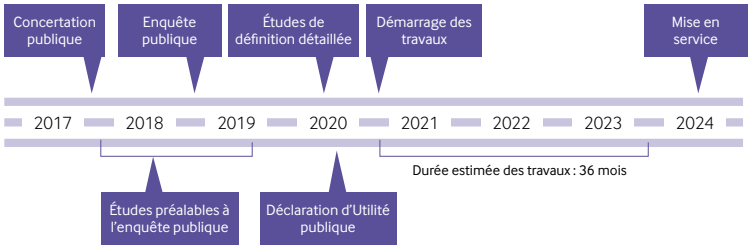
Le Maître d'Ouvrage réalise une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour présenter au public les caractéristiques techniques précises de l'ouvrage, leurs impacts et les mesures mises en œuvre pour les limiter.
L'enquête vise notamment à démontrer que les avantages du projet pour la collectivité excèdent les coûts et nuisances liés.
Cette enquête est réalisée sous l'égide d'un commissaire-enquêteur ou d'une commission d'enquête, garantissant la bonne prise en considération de l'ensemble des observations.

Elle fait ensuite l'objet d'un rapport d'enquête et se clôture par un avis du commissaire-enquêteur, concernant la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

La Déclaration d'Utilité Publique si nécessaire

Si elle est prononcée, la DUP le sera par le Préfet et elle conférera au projet un statut d'intérêt général collectif qui s'impose à l'intérêt individuel.

Le calendrier envisagé pour la suite du projet



LES ACTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage

Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France, Maître d'Ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

LE SAVIEZ-VOUS

Le Maître d'Ouvrage est celui qui décide de la réalisation du projet.

Il est le propriétaire de l'ouvrage ou commanditaire des travaux (État, Collectivités, entreprises publiques, Maître d'Ouvrage privé). Il est responsable de sa mise en œuvre et mobilise tous les moyens nécessaires à son aboutissement.

Les partenaires

Plaine Commune, le **Département de la Seine-Saint-Denis** et la **ville de Saint-Denis** sont les partenaires de la DiRIF lors des différentes réunions.

Plaine Commune, est un Établissement Public Territorial (EPT) situé en Seine-Saint Denis et regroupant 9 communes : Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse.

plaine commune

C'est l'un des dix pôles de développement du Grand Paris, considéré à ce titre comme le Territoire de la Culture et de la Création.
Les compétences de Plaine Commune sont notamment : le développement urbain et social (dont la rénovation urbaine et la politique de ville), le développement économique et l'emploi, l'espace public (dont les déplacements), la culture et le sport.

Le Département de la Seine-Saint-Denis participe à l'amélioration du cadre de vie sur les thématiques de l'aménagement, de l'eau et de l'assainissement, de l'environnement, de l'habitat et du logement et enfin des transports et des déplacements.

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

C'est sur le territoire communal de la **Ville de Saint-Denis** que prend place le projet.




Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ILE-DE-FRANCE
DiRIF

Panneaux d'exposition

CONCERTATION PUBLIQUE

Aménagement du système d'échangeurs
de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)
sur la commune de Saint-Denis (93)

Informez-vous
Donnez votre avis

Du
20 novembre
au **22 décembre**
2017



RÉUNIONS PUBLIQUES À SAINT-DENIS

Jeudi 23 novembre
À partir de 18h30 à l'école Anatole France,
Passage de la Harpe

Mardi 28 novembre
À partir de 18h30 au Groupe scolaire
La Roseraie-Chambrun, 47 Rue Pinel

Jeudi 14 décembre
À partir de 18h30 à l'école Anatole France,
Passage de la Harpe

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2018 : Études préalables à l'enquête publique
2019 : Enquête publique
2020 : Études de définition détaillée
2021/2023 : Réalisation des travaux
2024 : Mise en service

INFORMEZ-VOUS

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

EXPRIMEZ-VOUS

- Par courrier électronique :
  echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr
- Par voie postale :
  DiRIF/SMR/DMRNO 21/23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15
- Via les registres de recueil des avis disponibles à Saint-Denis :
  en mairie, 2 place du Caquet
  et à Plaine Commune, 21 avenue Jules Rimet
- Un garant est mobilisé pour cette concertation publique
  afin de s'assurer de la qualité de cette démarche participative.
  Pour le contacter : jean-francois.helas@garant-cndp.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES D'ÎLE-DE-FRANCE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DiRIF

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)
sur la commune de Saint-Denis (93)

Direction des routes Île-de-France
www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

1

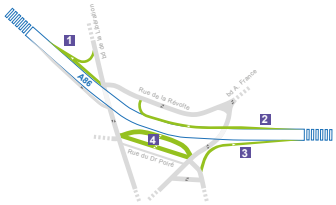
Concertation publique — Informez-vous et donnez votre avis

Les principes d'aménagement

Afin d'apaiser la circulation sur les axes routiers locaux et de développer une offre performante de déplacements par les différents modes, notamment transports en commun, cycles et piétons, les bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris sur l'A1 seront définitivement fermées à la circulation.

Pour répondre aux objectifs fixés, l'échangeur de Pleyel sur l'A86 va être aménagé et complété. Il prendra ainsi en charge les fonctions d'échanges entre le réseau magistral autoroutier et les territoires du secteur.

Pour l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, plusieurs variantes ont été imaginées, avec l'EPT Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. L'ensemble du projet, incluant la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et l'aménagement de l'échangeur de Pleyel présentées ci-dessous, est soumis à la concertation du public.

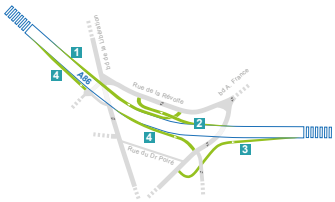


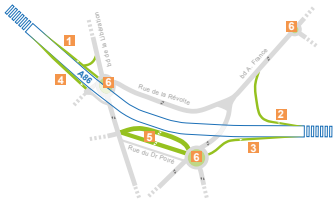
Variante A

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 Est
4. Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)

Variante B

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Reconfiguration des bretelles de sortie depuis l'A86 Ouest



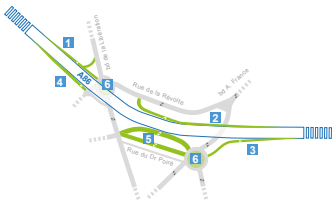


Variante C

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Ouest
5. Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)
6. Nouveaux giratoires

Variante D

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Ouest
5. Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)
6. Nouveaux giratoires





Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Direction des routes Île-de-France
www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

3

Concertation publique — Informez-vous et donnez votre avis

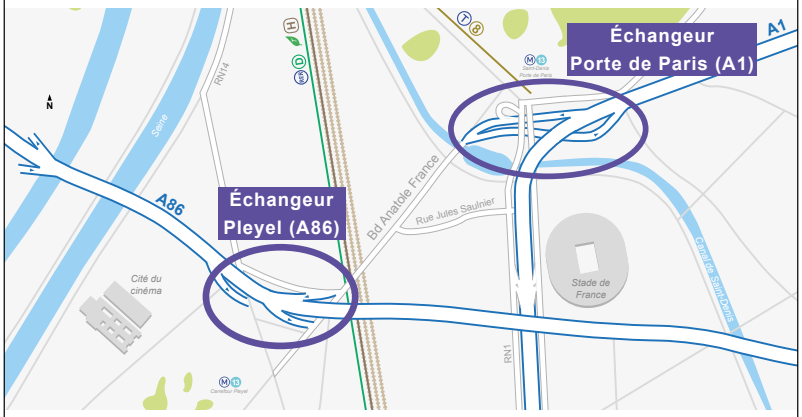
L'essentiel du projet

Actuellement, de nombreux véhicules traversent Saint-Denis entre les deux échangeurs provoquant une congestion importante aux heures de pointe sur le boulevard Anatole France (RN410) et les voiries alentours.

De plus, la desserte des territoires par l'échangeur de Pleyel depuis l'A86 et vers l'A86 est incomplète alors qu'ils sont en plein développement et mutation.

Apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France (RN410) nécessite la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, compléter l'échangeur de Pleyel et revoir sa configuration.

Le projet ouvert à la concertation concerne donc la fermeture des bretelles de la Porte de Paris sur l'autoroute A1 et l'aménagement de l'échangeur de Pleyel sur l'autoroute A86.



Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation, de l'entretien et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.

Objectifs de l'aménagement envisagé :

- Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés ;
- Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

MAINTIEN DES CIRCULATIONS

Les usagers utilisant les bretelles actuelles de l'échangeur de la Porte de Paris pourront utiliser la liaison A1/A86 et emprunter les nouveaux accès créés dans l'échangeur de Pleyel. L'ensemble des fonctions d'échange est conservé.



Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Direction des routes Île-de-France
www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

2

Plaquette de présentation du projet

CONCERTATION PUBLIQUE

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Informez-vous
Donnez votre avis

Du **20 novembre** au **22 décembre** 2017



L'aménagement soumis à la concertation vise à revoir les échanges entre le réseau autoroutier magistral et le secteur Pleyel à Saint-Denis, en optimisant les conditions de circulation sur les autoroutes, la desserte du secteur Pleyel par l'A86 et l'insertion environnementale et paysagère au profit de la qualité de vie des riverains.

Cet aménagement prend en considération le développement des territoires concernés en libérant de l'espace et en permettant des offres de déplacement par transports en commun, cycles et piétons sur les axes routiers locaux. Ainsi, la fermeture définitive des bretelles de la Porte de Paris sur l'A1 permettra l'apaisement des conditions de circulation sur le boulevard Anatole France.

Le projet a été élaboré en étroite concertation avec l'EPT Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. Il s'inscrit dans les objectifs du Contrat de Développement Territorial signé avec l'État en 2014.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF

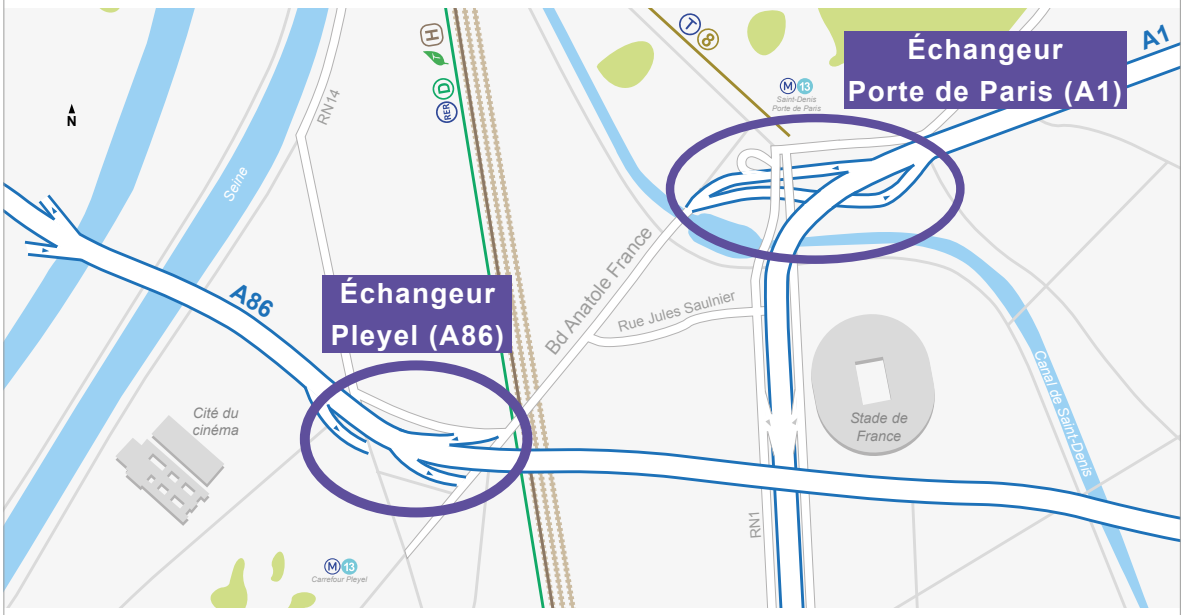
L'essentiel du projet

Actuellement, de nombreux véhicules traversent Saint-Denis entre les deux échangeurs provoquant une congestion importante aux heures de pointe sur le boulevard Anatole France (RN410) et les voiries alentours.

De plus, la desserte des territoires par l'échangeur de Pleyel depuis l'A86 et vers l'A86 est incomplète alors qu'ils sont en plein développement et mutation.

Apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France (RN410) nécessite la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, compléter l'échangeur de Pleyel et revoir sa configuration.

Le projet ouvert à la concertation concerne donc la fermeture des bretelles de la Porte de Paris sur l'autoroute A1 et l'aménagement de l'échangeur de Pleyel sur l'autoroute A86.



Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation, de l'entretien et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.

Objectifs de l'aménagement envisagé :

- Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés ;
- Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

MAINTIEN DES CIRCULATIONS

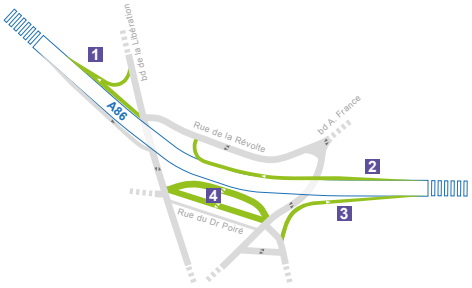
Les usagers utilisant les bretelles actuelles de l'échangeur de la Porte de Paris pourront utiliser la liaison A1/A86 et emprunter les nouveaux accès créés dans l'échangeur de Pleyel. L'ensemble des fonctions d'échange est conservé.

Les principes d'aménagement

Afin d'apaiser la circulation sur les axes routiers locaux et de développer une offre performante de déplacements par les différents modes, notamment transports en commun, cycles et piétons, les bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris sur l'A1 seront définitivement fermées à la circulation.

Pour répondre aux objectifs fixés, l'échangeur de Pleyel sur l'A86 va être aménagé et complété. Il prendra ainsi en charge les fonctions d'échanges entre le réseau magistral autoroutier et les territoires du secteur.

Pour l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, plusieurs variantes ont été imaginées, avec l'EPT Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. L'ensemble du projet, incluant la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et l'aménagement de l'échangeur de Pleyel présentées ci-dessous, est soumis à la **concertation du public**.

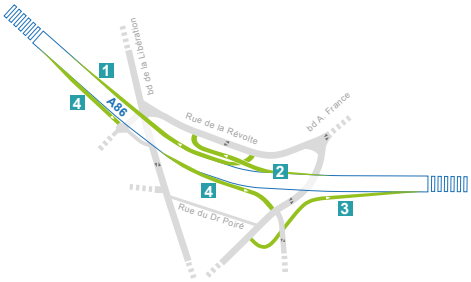


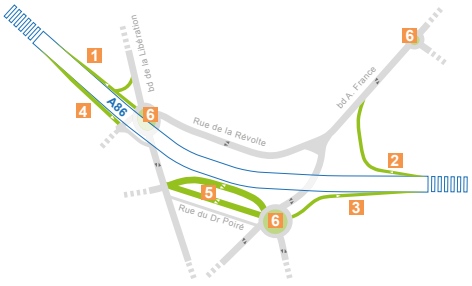
Variante A

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)

Variante B

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Reconfiguration des bretelles de sortie depuis l'A86 Ouest



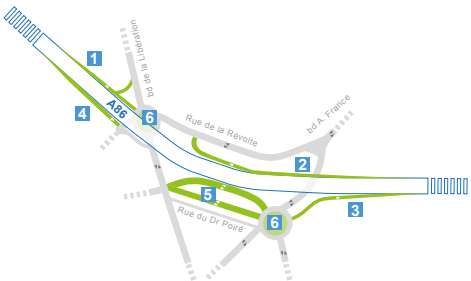


Variante C

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 l'Ouest
5. Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)
6. Nouveaux giratoires

Variante D

1. Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
2. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
3. Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
4. Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 l'Ouest
5. Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)
6. Nouveaux giratoires



Agenda de la concertation

Du 20 novembre au 22 décembre 2017

La concertation est un temps d'information et d'échange avec le public. Elle a pour objectif de réunir les avis et les propositions de l'ensemble des parties intéressées pour enrichir le projet et intégrer au mieux les besoins et les attentes. La concertation se tient sous l'égide d'un garant, Jean-François Hélas (jean-francois.helas@garant-cndp.fr).

Tous les avis et toutes les suggestions du public pendant la durée de la concertation seront recensés et pris en compte dans un bilan de la concertation.

POUR VOUS INFORMER

- L'exposition à la mairie de Saint-Denis
- Le site internet : www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
- Le dossier de concertation disponible sur le site internet, en mairie de Saint-Denis et à Plaine Commune

POUR VOUS EXPRIMER

- Par courrier électronique : echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr
- Par voie postale :
  DiRIF/SMR/DMRNO
  21/23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15
- Les registres disponibles à Saint-Denis :
  en mairie, 2 place du Caquet
  à Plaine Commune, 21 avenue Jules Rimet
- Les réunions publiques de la concertation

RÉUNIONS PUBLIQUES À SAINT-DENIS

Jeudi 23 novembre
À partir de 18h30 à l'école Anatole France,
Passage de la Harpe

Mardi 28 novembre
À partir de 18h30 au Groupe scolaire
La Roseraie-Chambrun, 47 Rue Pinel

Jeudi 14 décembre
À partir de 18h30 à l'école Anatole France,
Passage de la Harpe

Que va-t-il se passer après la concertation ?

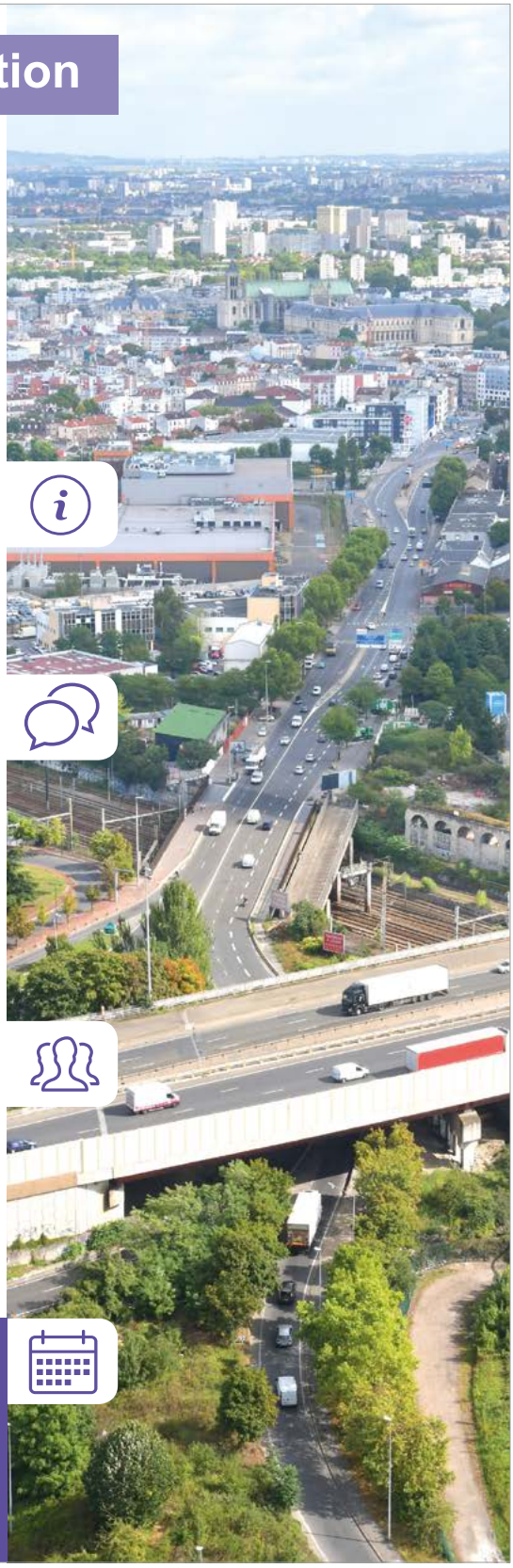
2018 : Études préalables à l'enquête publique

2019 : Enquête publique

2020 : Études de définition détaillée

2021/2023 : Réalisation des travaux

2024 : Mise en service



2. Diaporamas et comptes rendus des réunions publiques et ateliers

Diaporama des réunions publiques des 23 et 28 novembre 2017

Réunion publique du jeudi 23 novembre 2017

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Informez-vous et donnez votre avis

Du 20 novembre au 22 décembre 2017



DiRIF

Mot d'accueil – Michel RIBAY

Ville de Saint-Denis

2

Jean-François HELAS

Garant de la concertation

cndp Commission nationale du débat public | Vous donner la parole et la faire entendre

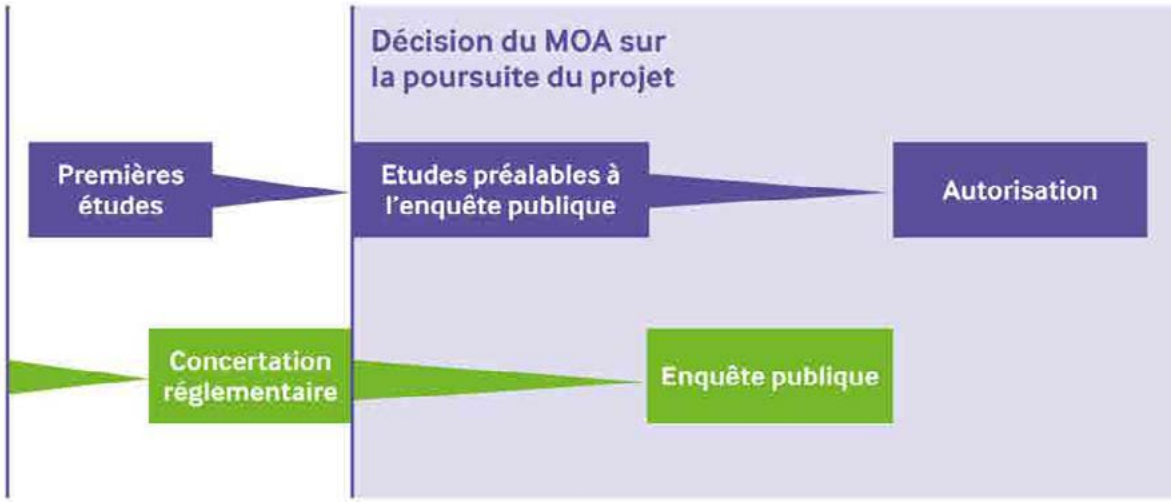
3

Qu'est-ce qu'une concertation ?

- La concertation est un temps d'information et d'échanges avec le public sur **l'opportunité et les caractéristiques principales** du projet
- Les **principes** de la concertation sont de :
  - **Recueillir les avis** sur les grands principes et les objectifs du projet
  - **Répondre aux questions** des riverains, des habitants, des associations locales, des acteurs économiques et des élus
  - **Enrichir le projet** suite à la concertation pour des solutions partagées
- La concertation sur le projet se tiendra **du 20 novembre au 22 décembre 2017**

4

La concertation dans le processus de décision



5

Quel est le rôle du garant ?

- À la demande de l'Etat, maître d'ouvrage du projet, la concertation se déroule sous l'égide d'un garant.
- Le garant est indépendant, neutre et impartial.
- Le garant a pour missions de :
  - Faire respecter les valeurs de la concertation : **transparence**, **égalité de traitement** entre intervenants, **argumentation** des positions et des opinions, **respect mutuel** entre les participants
  - Veiller au **bon déroulement** de la concertation et à la **qualité et la sincérité** des informations diffusées
  - S'assurer de la **bonne information du public et de modalités de concertation adaptées**
- Le garant rend compte du déroulement de la concertation dans un rapport

Courriel : jean-francois.helas@garant-cndp.fr

6

Comment s'informer ?

- Le **dossier de concertation**
  Disponible en mairie de Saint-Denis et lors des réunions publiques



- La **plaquette d'information**
  Disponible lors des réunions publiques

- Le **site internet** de la DiRIF
  http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/
  - Présentation du projet
  - Réponses aux questions les plus fréquentes

7

Comment s'exprimer ?

- En posant des **questions** lors des réunions publiques et des rencontres de proximité
  - **Réunion publique le 14 décembre** à partir de 18h30 à l'école Anatole France à Saint-Denis
  - **Atelier** sur le secteur de la **rue du Docteur Poiré mercredi 29 novembre après-midi**
  - **Atelier** « en marchant » **Bd Anatole France samedi 2 décembre matin**

- En envoyant un **courrier postal**
  DRIEA/DiRIF/SMR/DMRNO – ECHANGEURS PLEYEL/PORTE DE PARIS
  21-23 rue Miollis – 75015 PARIS

- En envoyant un **courrier électronique**
  echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr

8

Déroulement de la réunion

- Présentation du projet par la DiRIF
- Intervention de la table territoire
- Premier temps d'échanges : l'opportunité
- Présentation des variantes d'aménagement de l'échangeur de Pleyel par la DiRIF
- Second temps d'échanges : les variantes

Fin de la réunion vers 21h30

9

Présentation de la tribune

TABLE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

- **Nathalie DEGRYSE**, Cheffe du Service de modernisation du réseau, Adjointe au Directeur DiRIF
- **Jean-Baptiste MOTTE**, Adjoint au chef du Département de Modernisation du Réseau Nord Ouest, DiRIF
- **Emmanuelle LE ROY**, Responsable d'opérations, DiRIF

TABLE TERRITOIRE

- **Michel RIBAY**, Maire-adjoint délégué au quartier Pleyel Confluence/ porte de Paris, et Air Climat Energie, Ville de Saint-Denis
- **David PROULT**, Vice-président de Plaine Commune et Maire-adjoint à l'aménagement de la Ville de Saint-Denis
- **Matthias POIGNAVENT,** Chargé de mission au sein de la Direction des espaces publiques - Plaine Commune

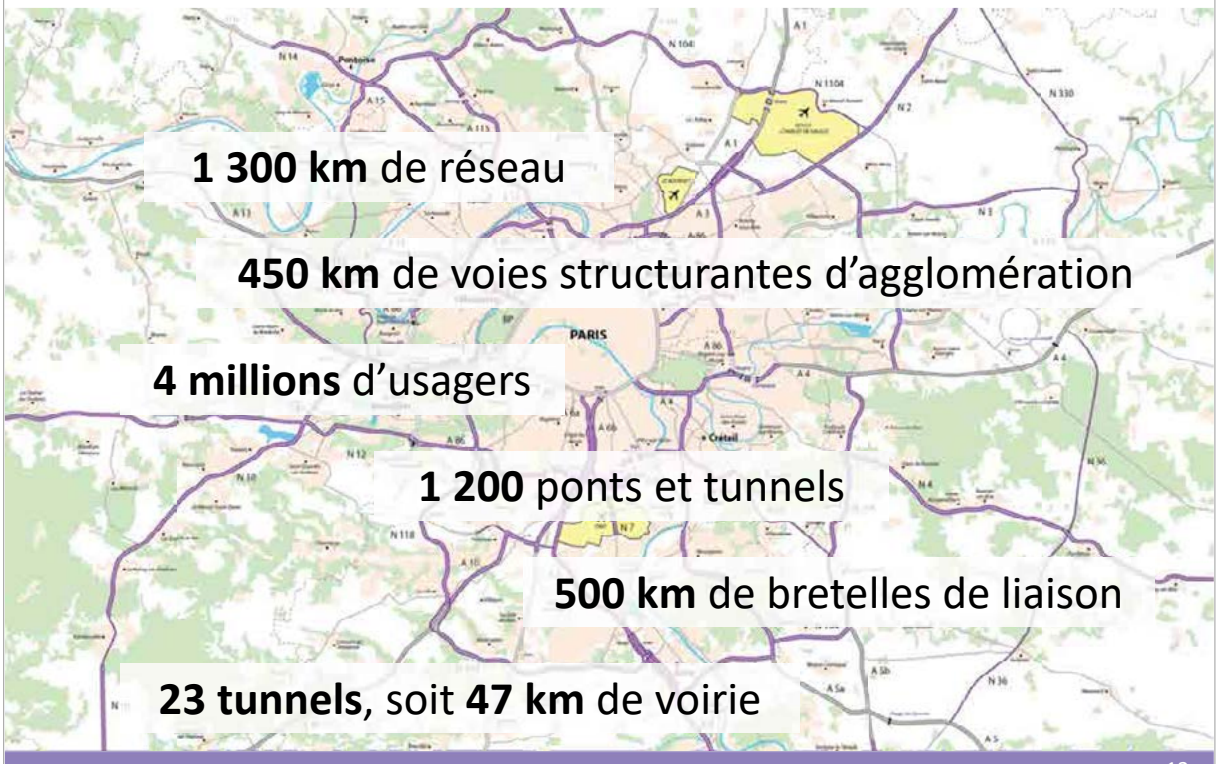
10

Nathalie DEGRYSE

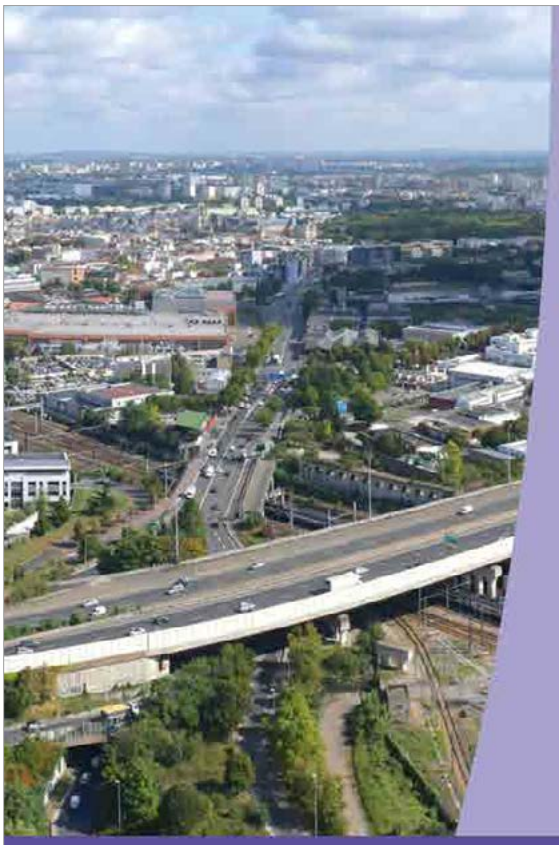
Cheffe du Service de Modernisation du Réseau
Adjointe au Directeur
DiRIF

11

La DiRIF en chiffres



12



LE PROJET EN BREF

13

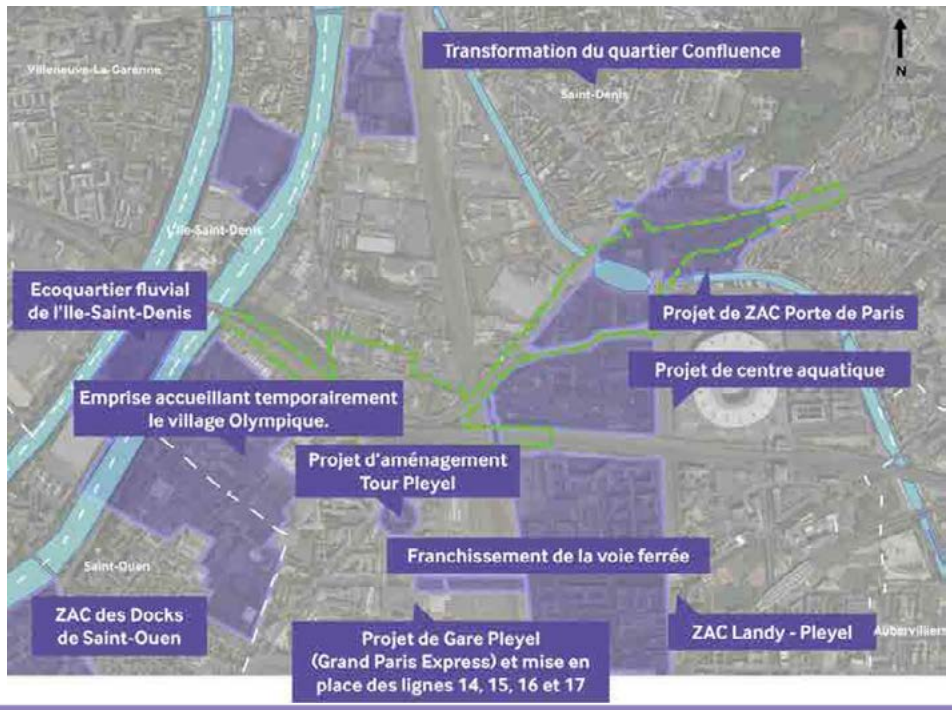
Les déplacements aujourd'hui



- Au **carrefour de plusieurs axes routiers majeurs :** A1, A86, boulevard périphérique parisien
- De nombreux équipements génèrent **d'importants déplacements sur le territoire**
- Des **difficultés de circulation** sont identifiées sur le territoire en particulier au niveau de l'échangeur Pleyel et sur le boulevard Anatole France aux heures de pointe

14

Les projets du territoire



15

Les objectifs

- Offrir aux usagers des **conditions optimales de circulation** sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de **desserte du secteur Pleyel** pour accompagner le **développement des territoires** concernés ;
- Garantir les meilleures **conditions de sécurité** pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne **insertion environnementale** et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des **offres de déplacement** sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

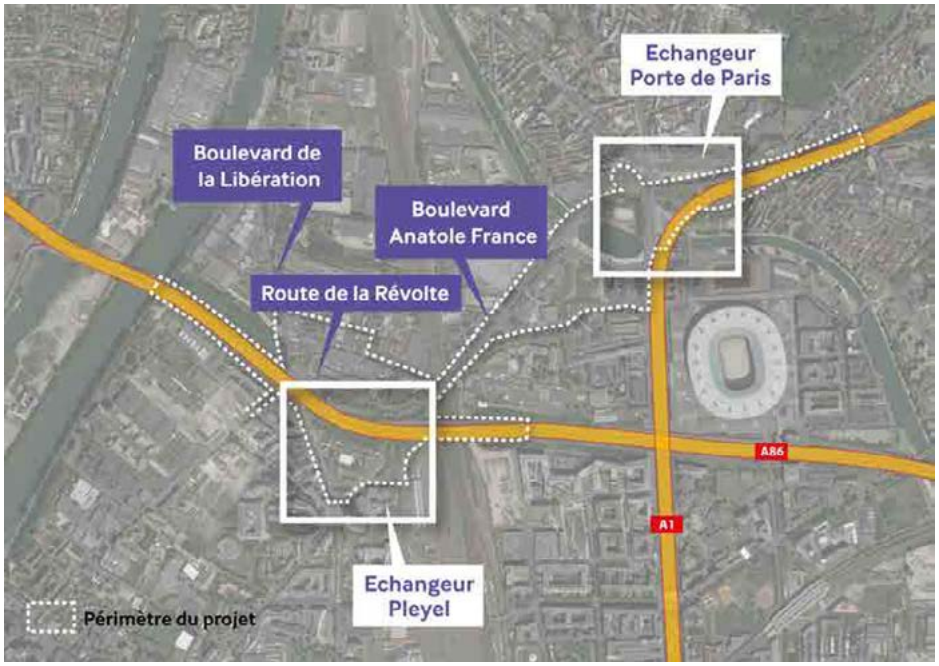
16

Le Contrat de développement territorial

- Un Contrat signé début 2014 par **l'État et les acteurs locaux**, afin de :
  - Maîtriser la place de l'automobile
  - Poursuivre et diffuser le développement en structurant le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles
- Sont compris dans le CDT :
  - L'aménagement de l'échangeur Pleyel
  - La suppression des bretelles de la Porte de Paris
  - La requalification du boulevard Anatole France et de la place Pleyel

17

Le système des échangeurs



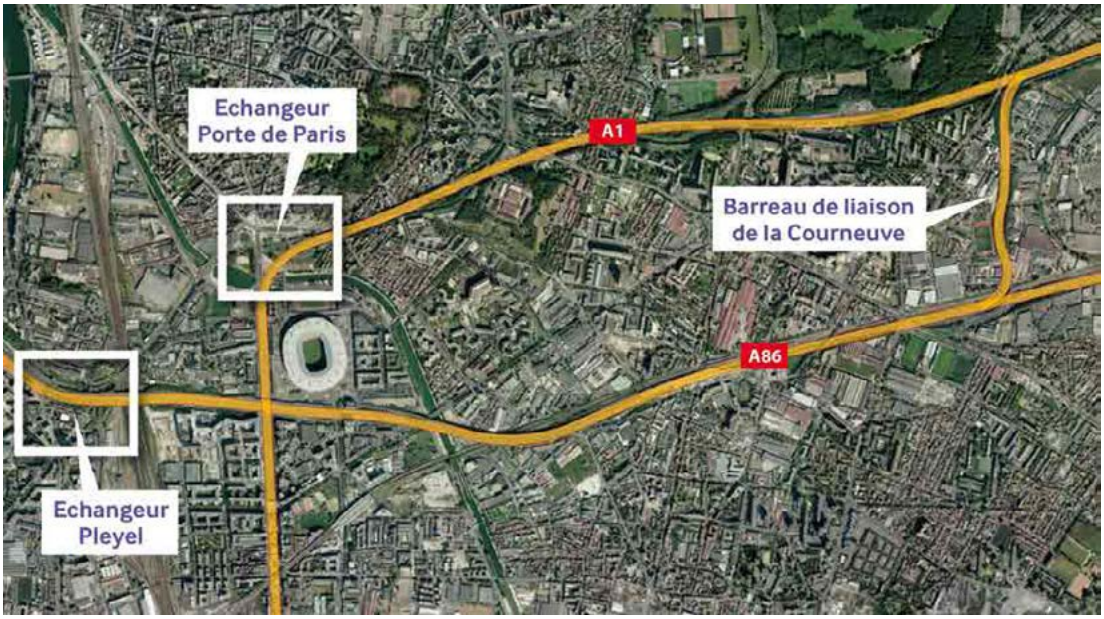
18

La fermeture définitive de l'échangeur de la Porte de Paris



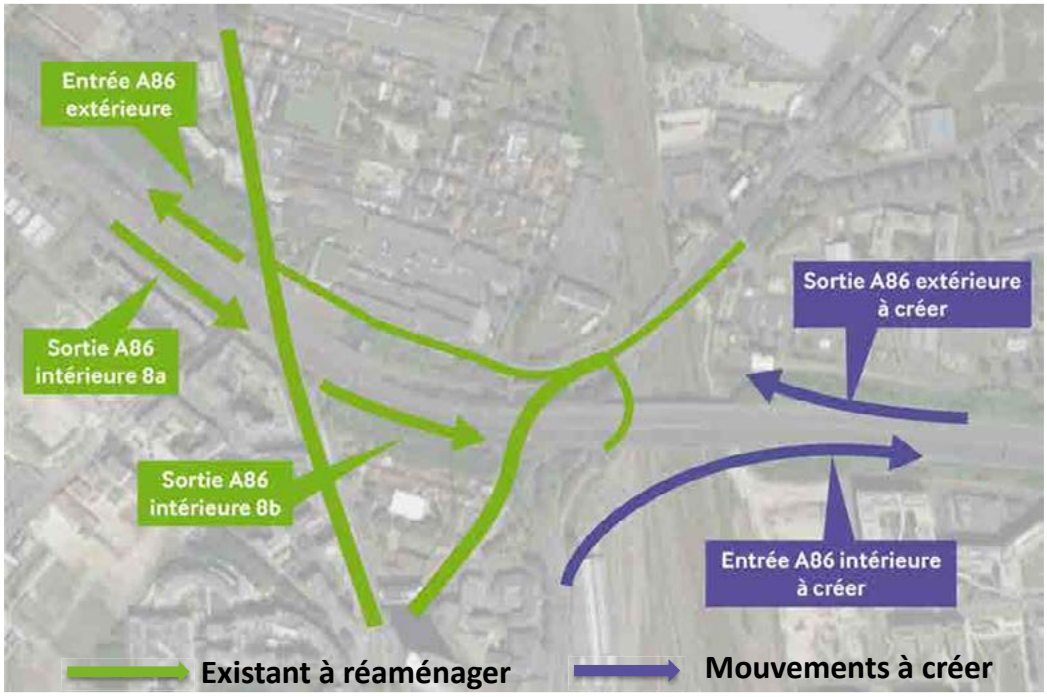
19

Le système des échangeurs



20

L'aménagement de l'échangeur Pleyel



21

Les effets attendus pour le territoire

- Un **apaisement de la circulation sur le boulevard Anatole France**
- Un **projet qui modifie peu les circulations sur l'A1 et l'A86**
- Une **amélioration de la desserte** du quartier Pleyel
- Une **libération du foncier de la Porte de Paris** avec la fermeture des bretelles
- Une **attention particulière à porter sur l'ambiance acoustique et l'intégration paysagère**

22

Les acteurs du projet

Le maître d'ouvrage :

L'Etat représenté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

Les partenaires :

Plaine Commune

plaine commune GRAND PARIS

Le Département de la Seine-Saint-Denis

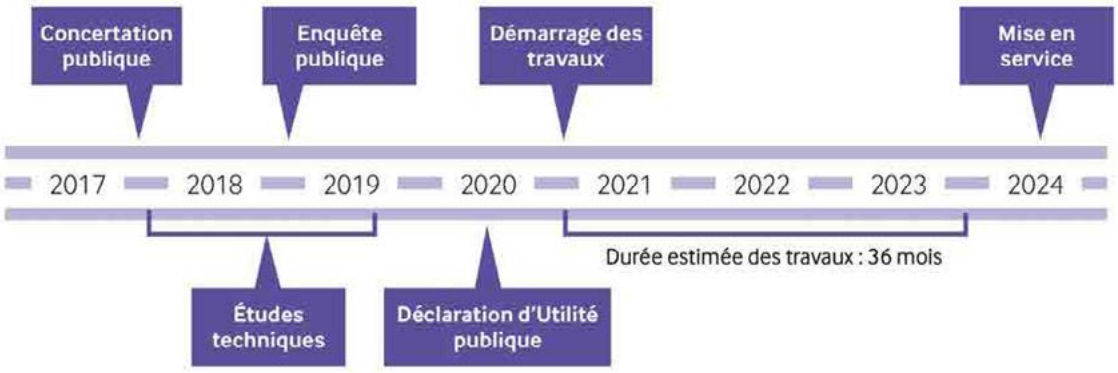
seine saint denis LE DÉPARTEMENT

La ville de Saint-Denis

Saint Denis

23

Le calendrier prévisionnel et le coût



- **Un coût global compris entre 81 et 105 M€**, en fonction de la variante retenue pour l'aménagement de l'échangeur Pleyel

24



PRÉSENTATION DU PROJET URBAIN DE PLAINE COMMUNE

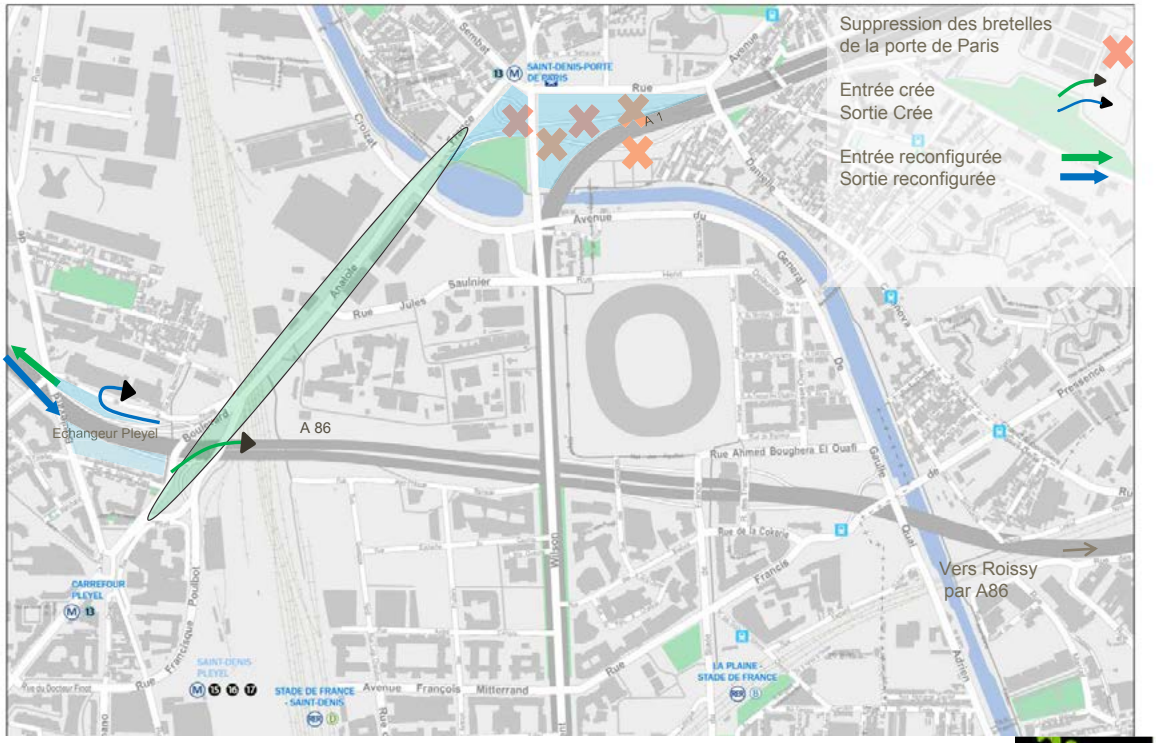
25

Concertation publique sur l'aménagement du système d'échangeurs Pleyel et Porte de Paris

GRAND PARIS

plaine commune

Objectifs des actions sur le réseau magistral prévues au CDT



Objectifs des actions prévues au CDT pour le territoire de Plaine Commune

La suppression des bretelles de la Porte de Paris et la modernisation du diffuseur Pleyel sont les conditions pour :

- **La réduction des flux automobiles sur le réseau local et les nuisances engendrées;**
- **Permettre un aménagement du Sud de la Porte de Paris;**
- **Assurer un niveau de desserte routière du secteur;**
- **Permettre une meilleure intégration de l'infrastructure;**
- **La mise en œuvre d'un urbanisme de liaison via la requalification du Boulevard Anatole France en boulevard urbain.**

Focus sur la programmation de l'espace public

GRAND PARIS
plaine commune

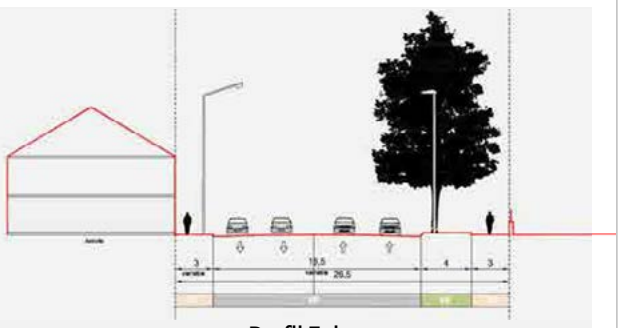
Focus sur le boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la rue Saulnier

Boulevard A. France (1)

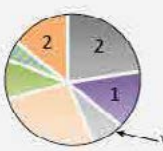




26,5 m

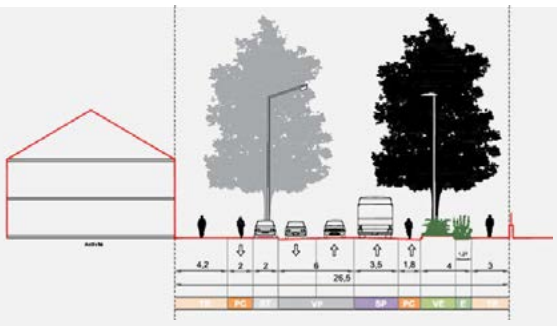


Profil Existant



Variable -> si commerces / équipements

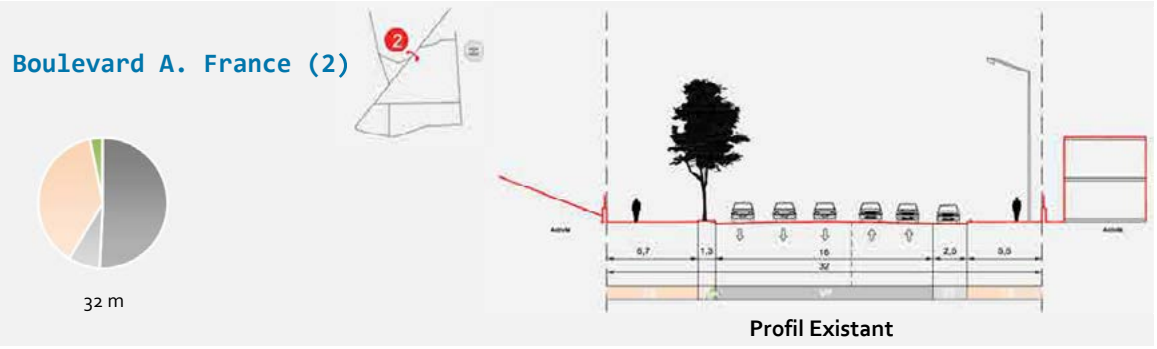
26,5 m

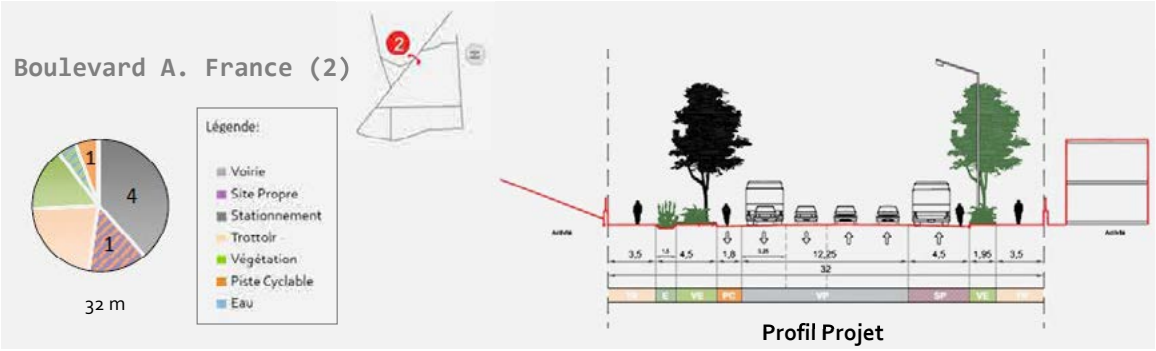


Profil Projet

5

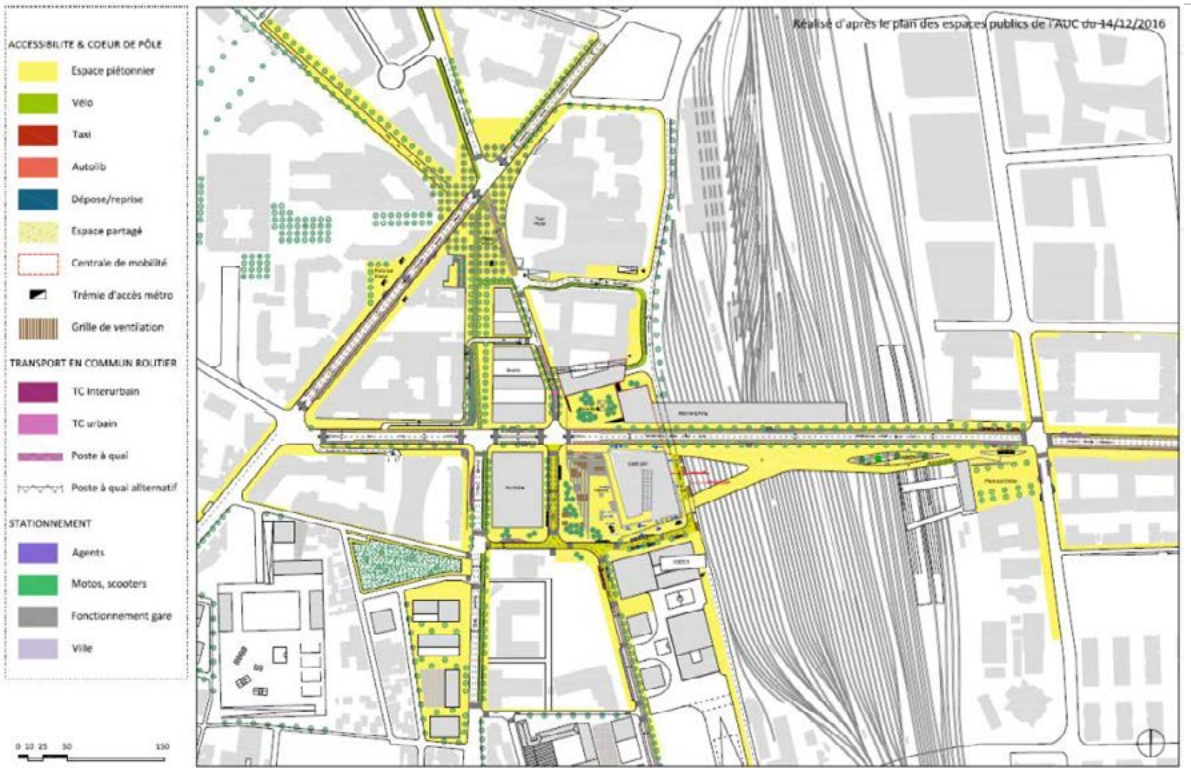
Focus sur le boulevard Anatole France entre la rue de la Révolte et la rue Saulnier

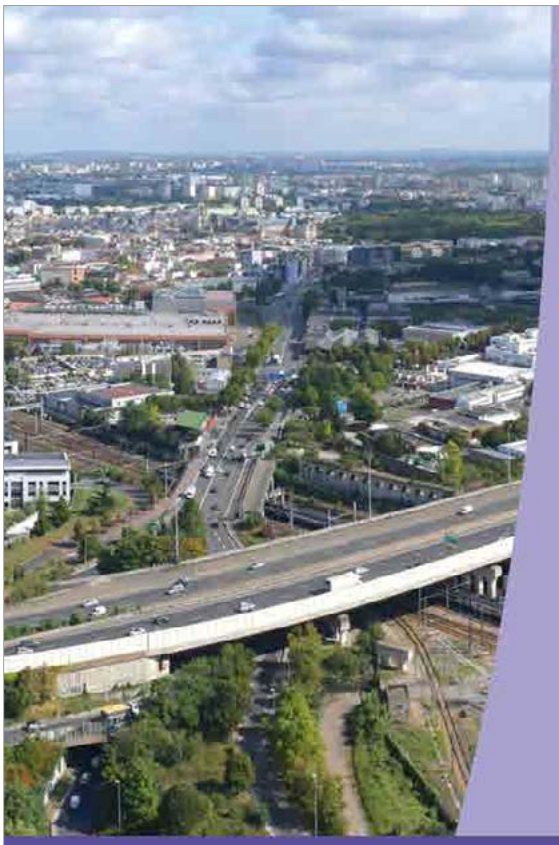




6

Des boulevard s urbains qui s'inscrivent dans un nouveau schéma d'espace public apaisé

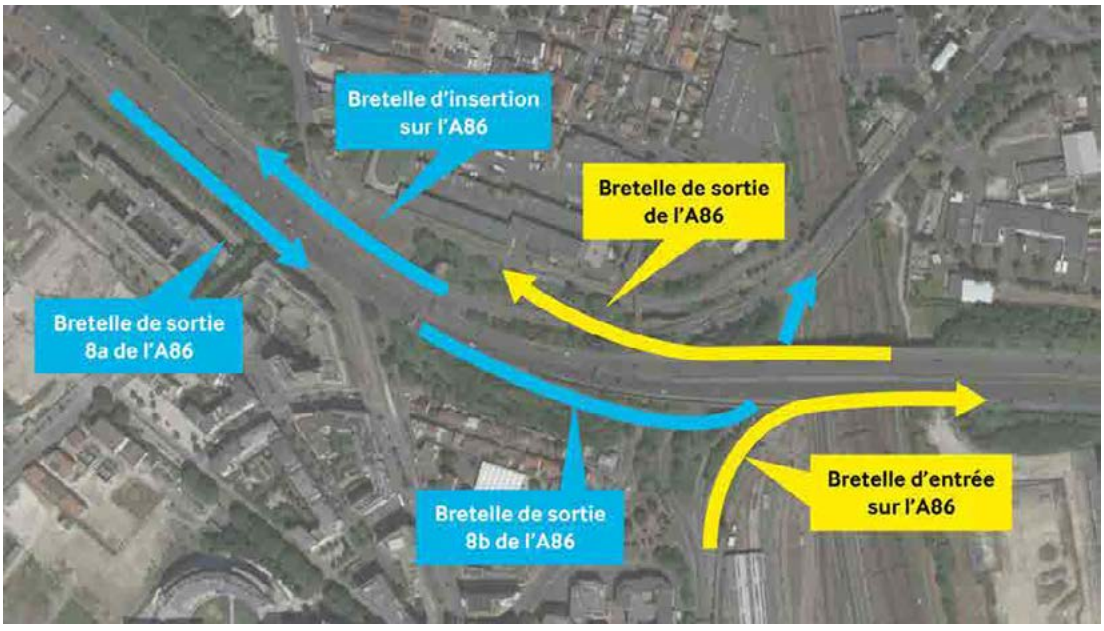




QUELLES SONT LES VARIANTES D'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR PLEYEL ?

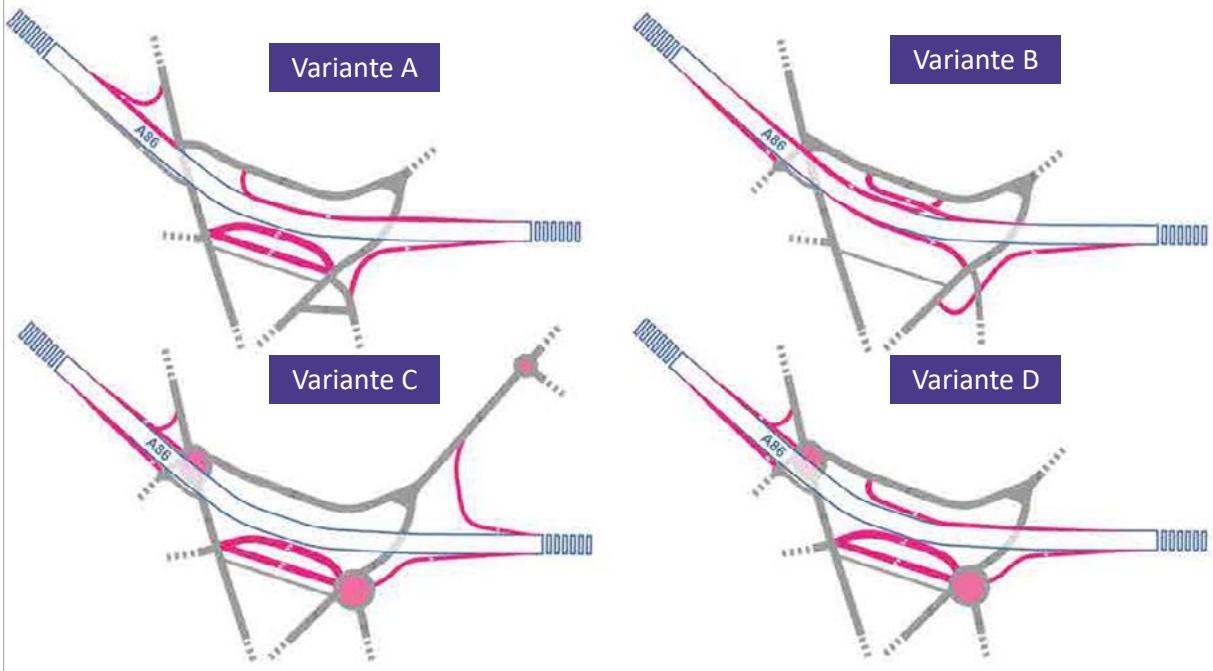
29

L'existant



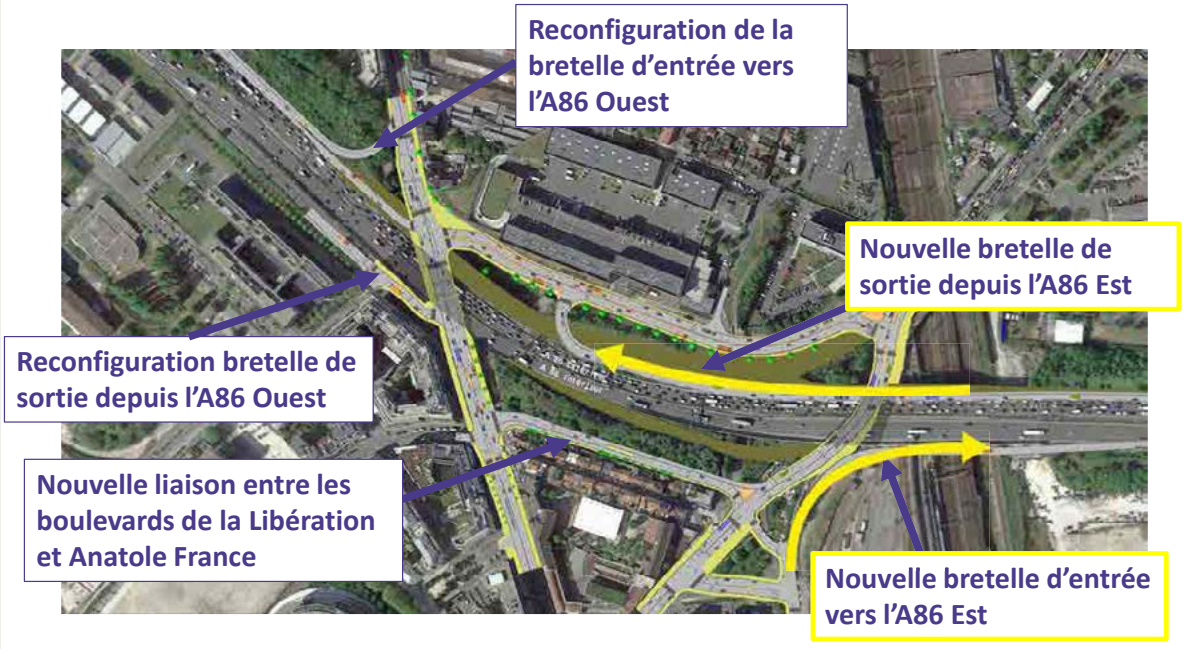
30

Les variantes proposées



31

La variante A



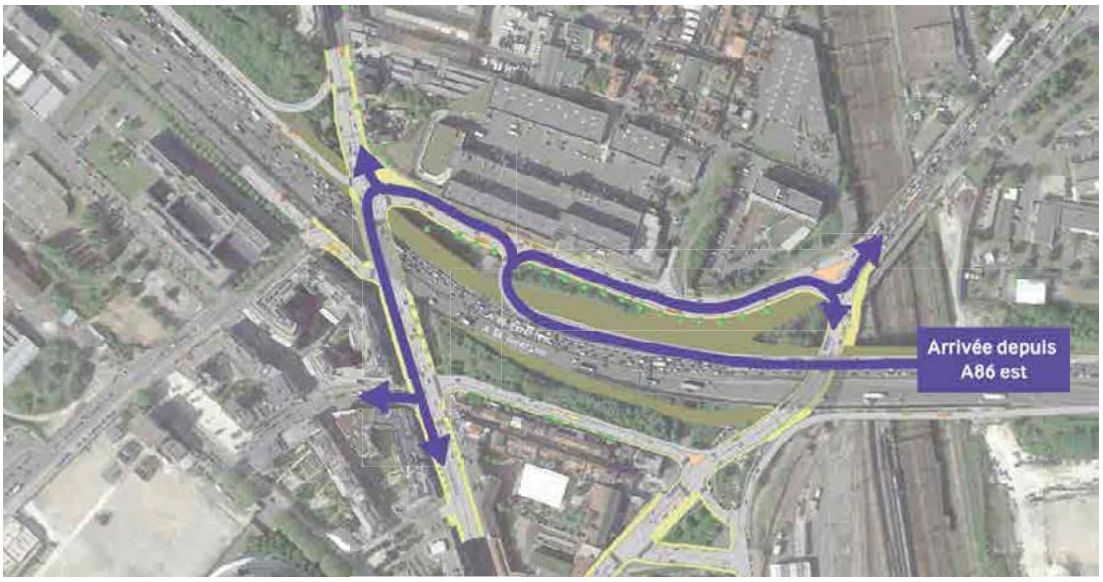
32

La variante A - Les nouvelles circulations



33

La variante A - Les nouvelles circulations



34

La variante A - Les nouvelles circulations



35

La variante A - Les nouvelles circulations



36

Récapitulatif des avantages et inconvénients de la Variante A

- **La plus favorable pour l'apaisement des trafics** sur le réseau local
- Présence de carrefours à feux permettant une **meilleure gestion des flux** et plus de souplesse
- **La plus favorable aux projets d'aménagement** du territoire ainsi qu'à l'implantation de modes actifs

- **Voie de liaison** entre les boulevards Libération et Anatole France **proche des habitations**

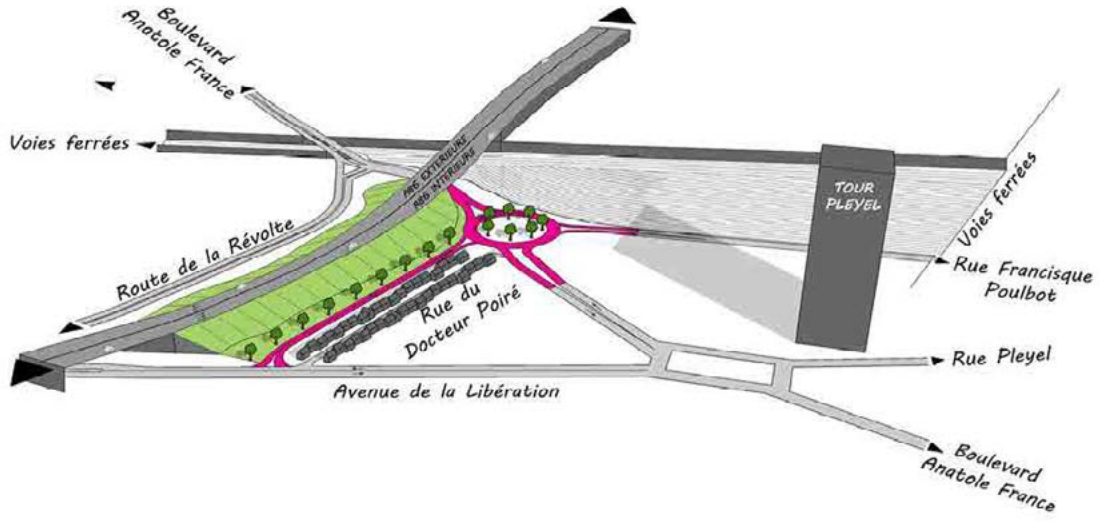
Montant estimatif de la variante A : 85 M€

37

La voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération

Une option alternative commune aux variantes A, C et D

- **Cas n°1 :** voie de liaison entre le talus existant de l'A86 et les habitations



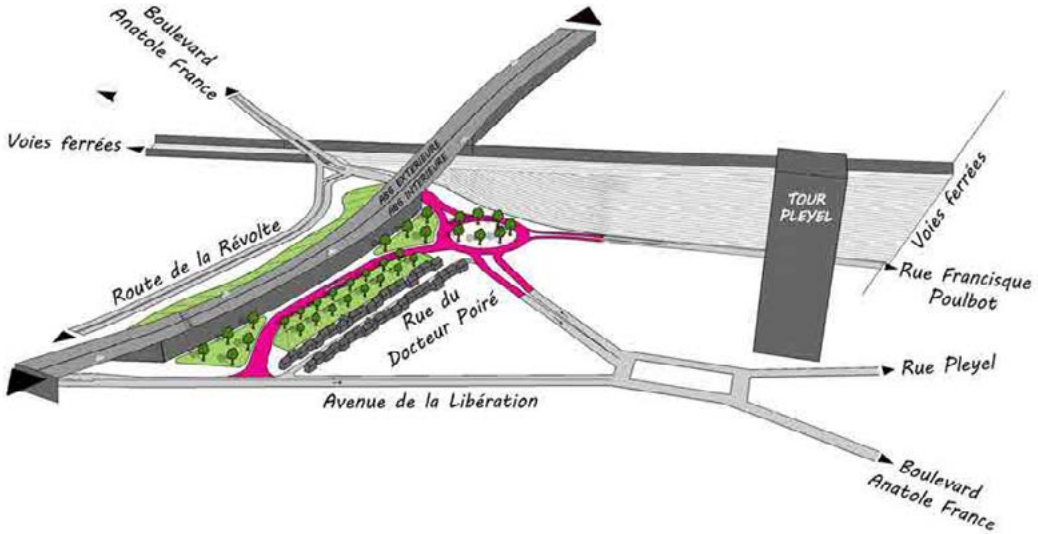
38

La voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération

La voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération

Une option alternative commune aux variantes A, C et D

- **Cas n°2 :** la voie de liaison proche de l'A86



La variante A’



41

Récapitulatif des avantages et inconvénients de l’option alternative

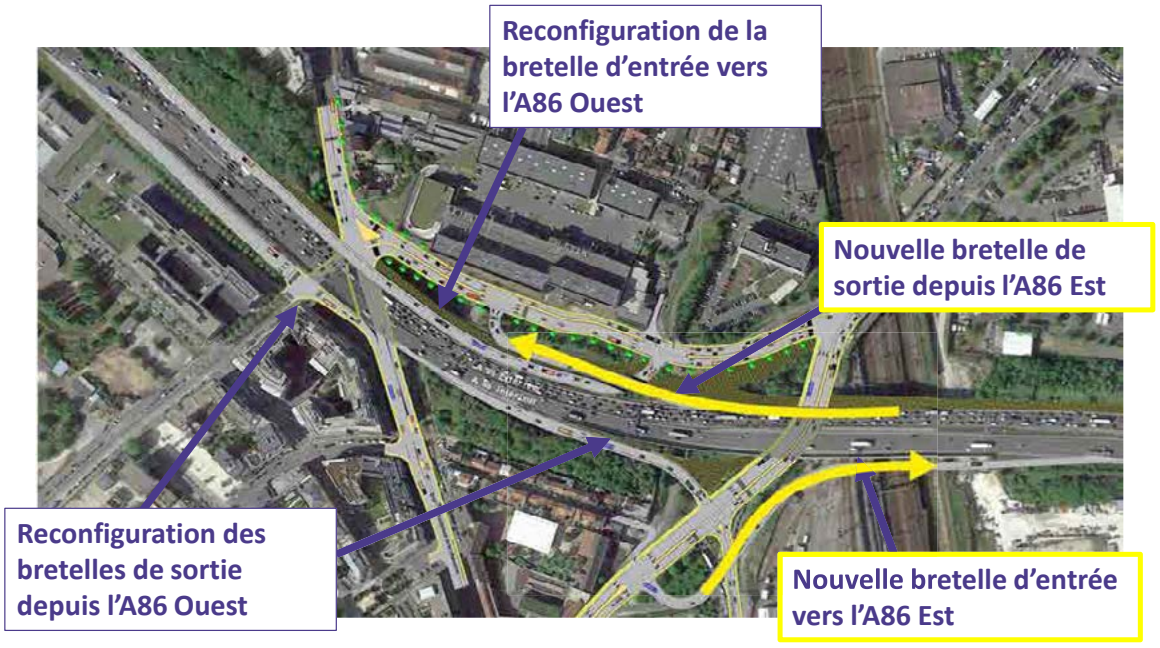
- **Voie de liaison Est / Ouest plus éloignée** des habitations

- Le **coût supplémentaire** par rapport à la variante A

Montant estimatif de la variante A’ : 99 M€

42

La variante B



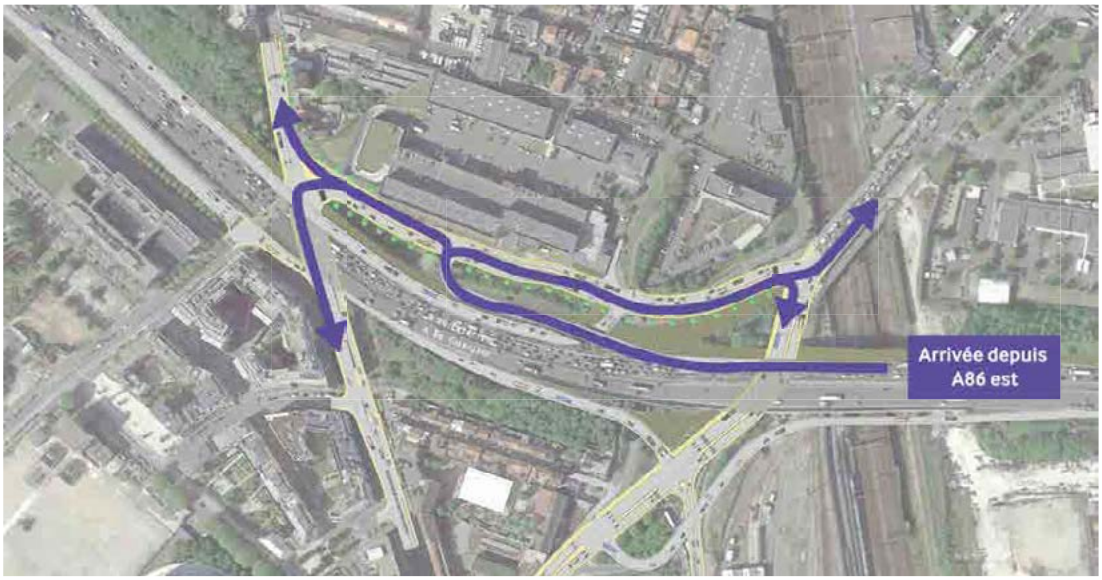
43

La variante B - Les nouvelles circulations



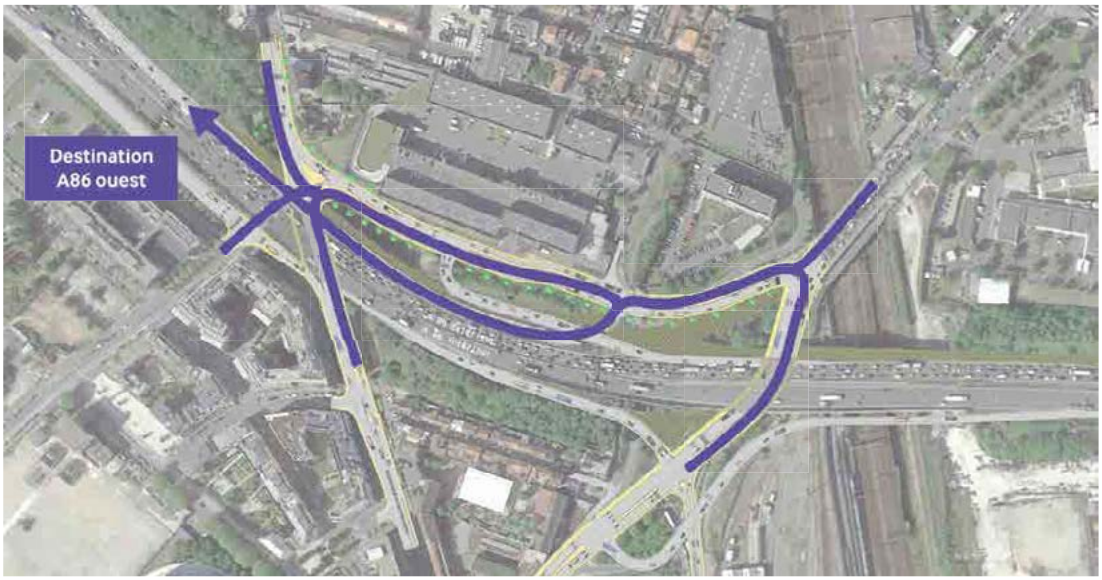
44

La variante B - Les nouvelles circulations



45

La variante B - Les nouvelles circulations



46

La variante B - Les nouvelles circulations



47

Récapitulatif des avantages et inconvénients de la Variante B

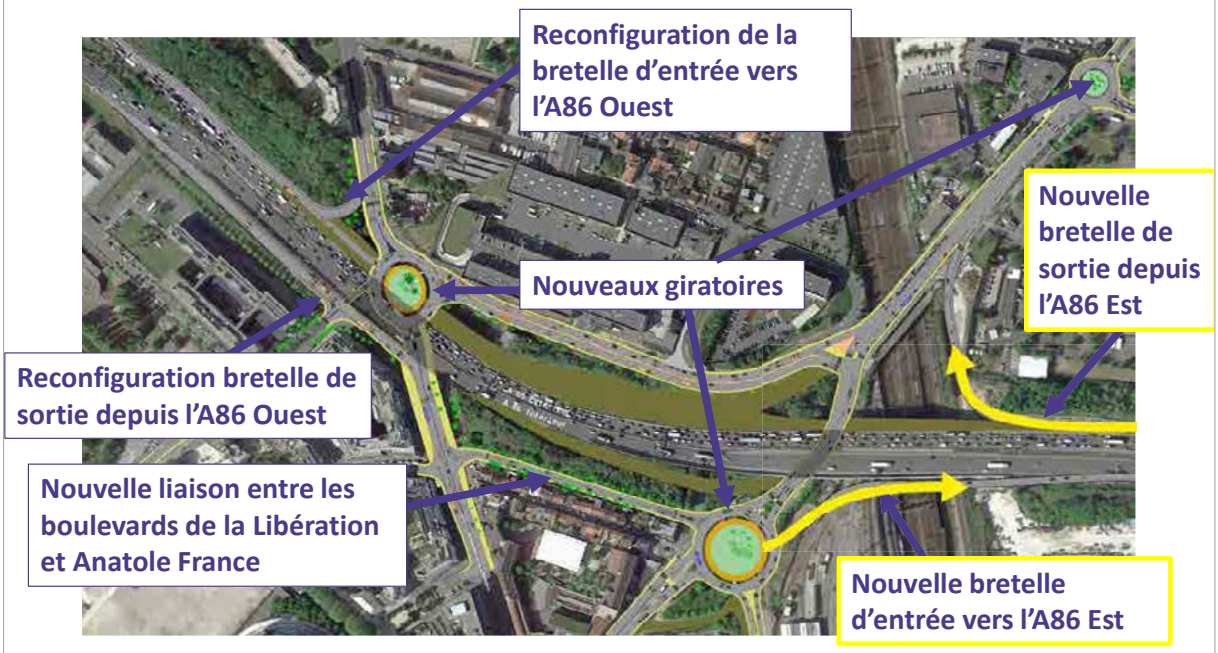
- La **plus favorable en trafic pour le réseau national**
- Présence de carrefours à feux permettant une **meilleure gestion des flux** et plus de souplesse
- **Conserve davantage les infrastructures existantes**
- Assure une **bonne continuité des cheminements** cyclo-piétons

- **Moins favorable à l'implantation de voies dédiées aux bus** à hauteur de l'échangeur
- **Superposition d'ouvrages** en hauteur

Montant estimatif de la variante B : 82 M€

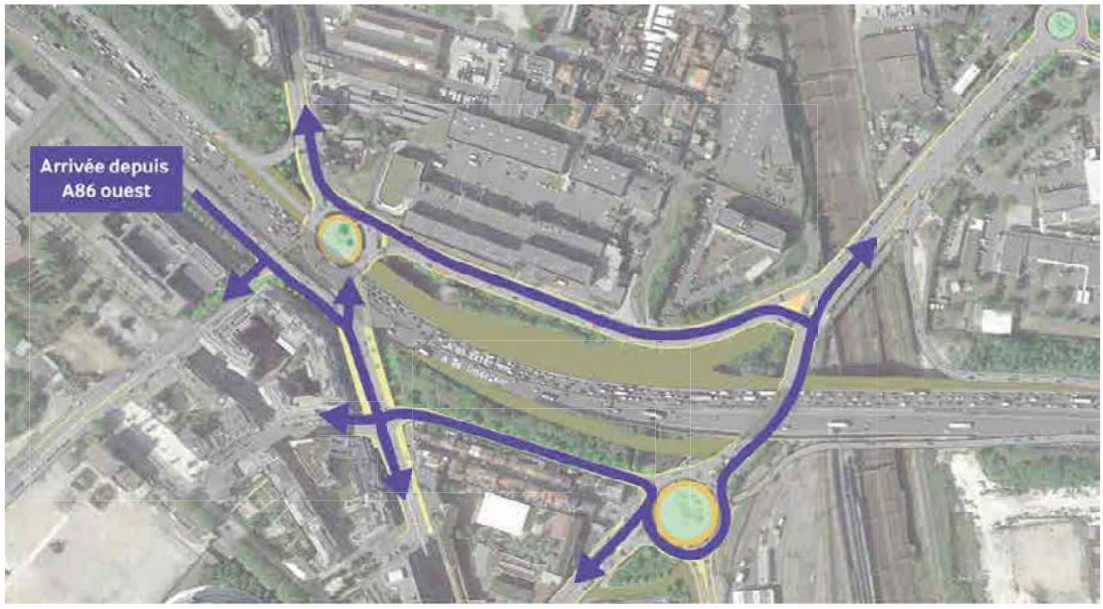
48

La variante C



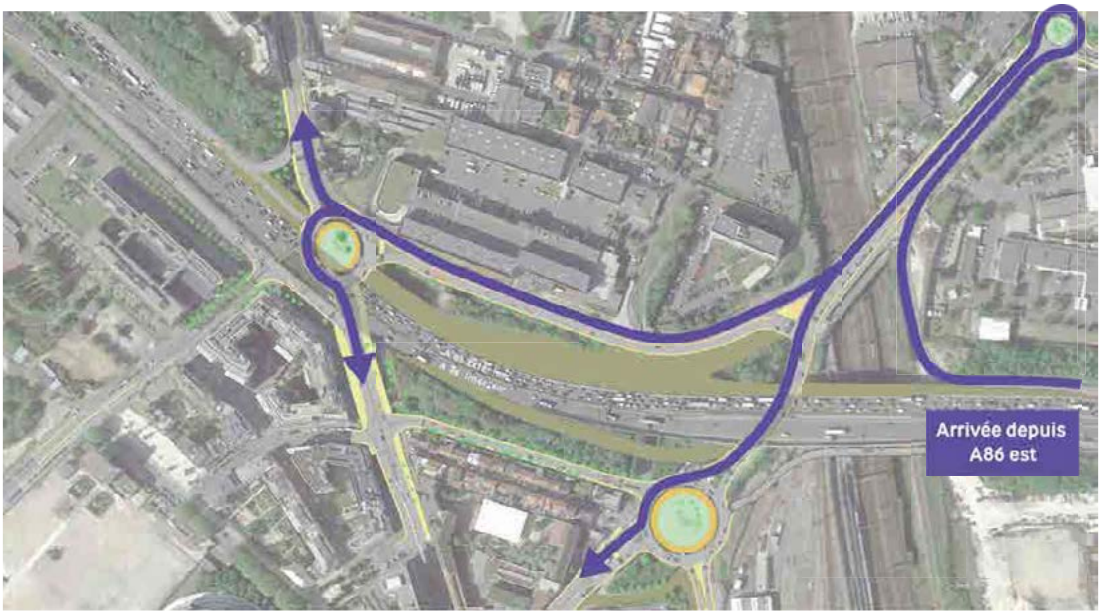
49

La variante C - Les nouvelles circulations



50

La variante C - Les nouvelles circulations



51

La variante C - Les nouvelles circulations



52

La variante C - Les nouvelles circulations



53

Récapitulatif des avantages et inconvénients de la Variante C

+

- Infrastructure épurée avec la **meilleure insertion paysagère**

—

- **Moins favorable à la requalification** d'Anatole France
- **Moins favorable à la desserte** de la ZAC Landy Pleyel
- Présence de **giratoires**
- **Voie de liaison** entre les boulevards Libération et Anatole France **proche des habitations**

Montant estimatif de la variante C : 90 M€

54

Récapitulatif des avantages et inconvénients de l'option alternative

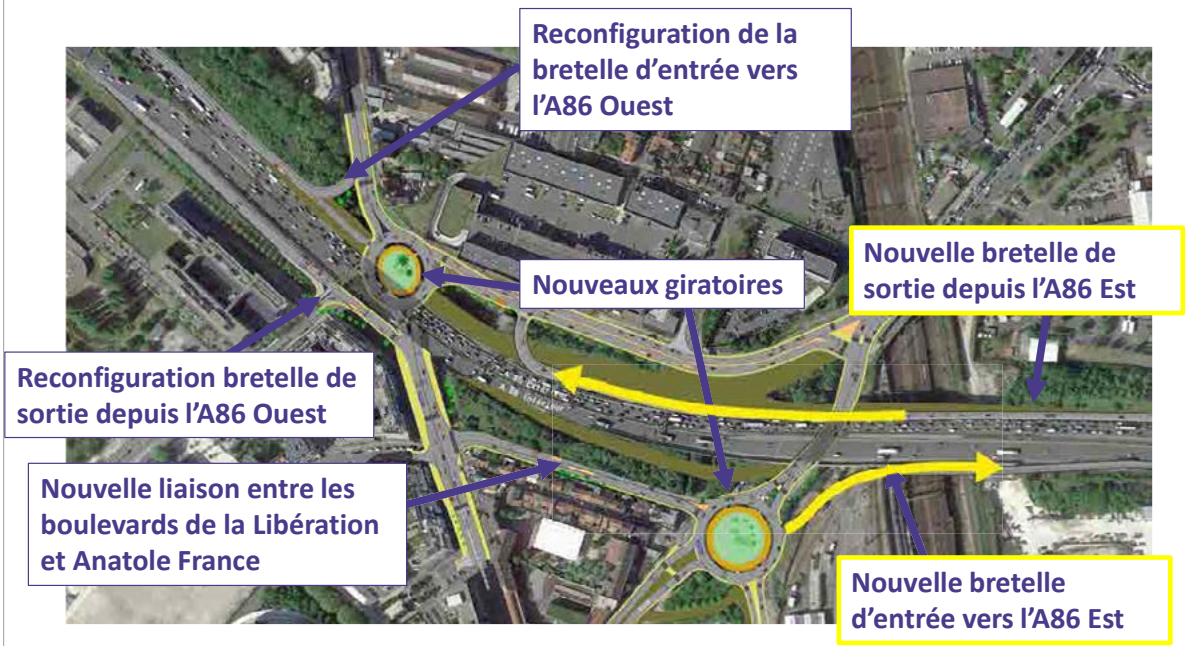
- **Voie de liaison** Est / Ouest **plus éloignée** des habitations

- Le **coût supplémentaire** par rapport à la variante C

Montant estimatif de la variante C' : 105 M€

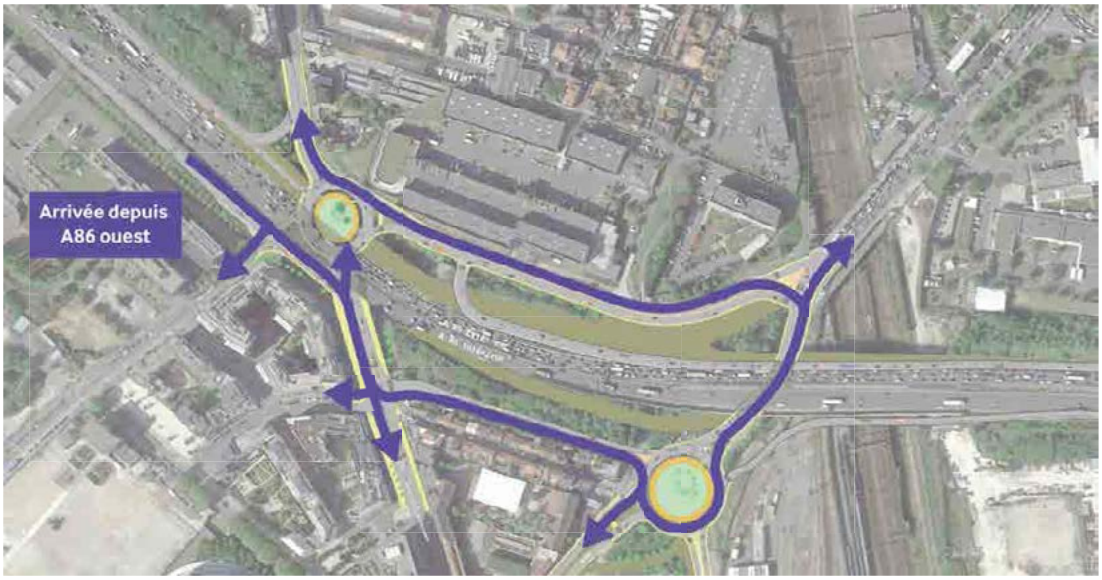
55

La variante D



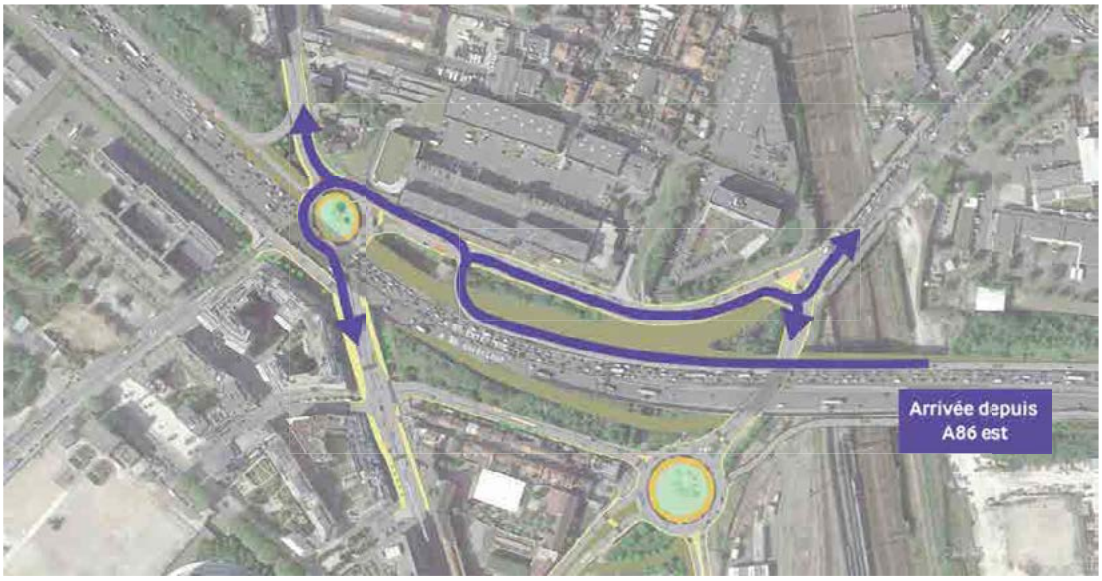
56

La variante D - Les nouvelles circulations



57

La variante D - Les nouvelles circulations



58

La variante D - Les nouvelles circulations



59

La variante D - Les nouvelles circulations



60

Récapitulatif des avantages et inconvénients de la Variante D



- Favorable pour **l'apaisement des trafics sur le réseau local**



- Présence de **giratoires**
- **Voie de liaison** entre les boulevards Libération et Anatole France **proche des habitations**

Montant estimatif de la variante D : 81 M€

61

Récapitulatif des avantages et inconvénients de l'option alternative



- **Voie de liaison** Est/Ouest plus **éloignée** des habitations



- Le **coût supplémentaire** par rapport à la variante D

Montant estimatif de la variante D' : 96 M€

62

La comparaison des variantes

		Familles de variantes						
		Famille A		Famille B	Famille C		Famille D	
		A	A'	B	C	C'	D	D'
INFRASTRUCTURE	Géométrie, sécurité et confort pour l'usager	+	+	=	-	-	+	+
	Complexités techniques à la mise en œuvre et exploitation	+	=	=	-	--	=	-
DÉPLACEMENTS	Trafic sur le réseau national	=	=	+	=	=	=	=
	Trafic sur le réseau local	+	+	-	--	--	=	=
	Transports en commun	++	++	-	-	-	-	-
	Modes actifs	++	++	+	-	-	-	-
MILIEUX NATURELS	Corridors écologiques	+	=	+	++	+	+	=
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Insertion paysagère	+	+	=	++	++	+	+
MILIEU HUMAIN ET ÉCONOMIQUE	Compatibilité avec les projets des acteurs locaux	++	++	-	--	--	-	-
	Analyse socio-économique	++	++	+	--	--	=	-
CADRE DE VIE DES RIVERAINS	Air et santé	+	+	=	+	+	+	+
	Niveau Sonore	=	=	=	=	=	=	=
	Modification visuelle au niveau des habitations	--	-	++	--	-	--	-
COÛT		+	-	+	=	--	+	-
		85 M€	99 M€	82 M€	90 M€	105 M€	81 M€	96 M€

Échelle d'évaluation des critères :

Critère relativement moins bon que les autres -- - = + ++ Critère relativement meilleur que les autres

63

Merci de votre attention

69

Compte rendu de la réunion publique du 23 novembre 2017

CONCERTATION DU 20 NOVEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017

Projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Réunion publique du 23 novembre 2017

Intervenants

DiRIF
Eric TANAYS, directeur
Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations

Territoire
Patrick BRAOUEZEC, président de Plaine Commune
Michel RIBAY, maire-adjoint délégué de Saint-Denis
David PROULT, vice-président de Plaine Commune et maire adjoint à l'aménagement de Saint-Denis
Matthias POIGNAVENT, chargé de mission à Plaine Commune

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant de la concertation

Début de la réunion à 18h30.

Mot d'accueil de Michel RIBAY, maire-adjoint délégué de Saint-Denis

Michel RIBAY souligne la nature double du projet : il participe à la fois à la question des mobilités (le réseau magistral autoroutier) et à celle du développement urbain, contribuant au réaménagement de la porte de Paris, dans sa partie sud, et à celui du quartier Pleyel.

Présentation de la concertation

Jean-François HELAS, garant de la concertation, décrit les étapes qui seront respectées pour le projet. Au stade de la concertation, aucun choix n'a encore été fait, mais tous les avis sont sollicités et seront entendus. Elle débouchera sur une décision de l'État, maître d'ouvrage du projet, et une enquête publique. M Hélas jouera un rôle neutre, impartial durant toute la concertation. Il rédigera un rapport à l'issue de la concertation.

Interventions liminaires

Patrick BRAOUEZEC, Président de Plaine Commune, insiste lui aussi sur l'importance donnée à la phase de concertation. Il évoque un projet mûri de longue date par l'État et les collectivités locales, destiné à rééquilibrer le trafic et le tissu urbain à Saint-Denis et rappelle l'antériorité du projet d'aménagement des échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris par rapport à la candidature aux JO de Paris 2024, mais souligne l'opportunité que l'attribution de ceux-ci représente.
Eric TANAYS, Directeur de la DiRIF (Direction des Routes d'Île-de-France) confirme la nécessité de revoir la desserte

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

autoroutière à Saint-Denis. Il présente l'activité de la DiRIF et mentionne que la présence d'un garant pour la concertation résulte d'une volonté de transparence de l'État, qui souhaite un vrai dialogue.

Présentation du projet : aspect global (DiRIF)

Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest de la DiRIF, évoque les difficultés de circulation à Saint-Denis sur des quartiers riches en projets d'aménagement, qui accroîtront encore les déplacements. L'A86 compte deux actuellement demi-échangeurs complémentaires à Saint-Denis, reliés par le boulevard Anatole France. Ce dernier faisant office de voie de liaison entre les autoroutes A86 et A1 et absorbant un trafic dit de transit estimé à 25 % du trafic sur le réseau local, soit 850 à 950 véhicules/heure en heure de pointe (données 2015).
Le demi-échangeur porte de Paris sera supprimé dans le cadre du Contrat de développement territorial (CDT) signé en 2014. Le demi-échangeur du secteur Pleyel doit donc être complété, par la création des mouvements depuis et vers l'Est sur l'A86, afin de permettre la desserte locale du territoire.
Le ré-aménagement du système des deux échangeurs a pour objectifs :

- Offrir aux usagers des **conditions optimales de circulation** sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de **desserte du secteur Pleyel** pour accompagner le **développement des territoires** concernés ;
- Garantir les meilleures **conditions de sécurité** pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne **insertion environnementale** et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des **offres de déplacement** sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

Le projet s'inscrit dans celui plus vaste d'une reconfiguration de l'espace public autour de la future gare du Grand Paris et a pour attendus :

- Un apaisement de la circulation sur le boulevard Anatole France permettant d'y privilégier d'autres mobilités en dégageant de la place actuellement réservée au trafic voitures ;
- Une amélioration de la desserte du quartier Pleyel ;
- Une libération du foncier de la Porte de Paris avec la fermeture des bretelles ;
- Une attention particulière à porter sur l'ambiance acoustique et l'intégration paysagère.

Présentation du projet : aspect urbain (Plaine Commune)

Matthias POIGNAVENT souligne le rôle crucial du boulevard Anatole France à Saint-Denis. Le projet lui rendra une place centrale dans la liaison entre quartiers. Plaine Commune soutient ce projet, indispensable pour changer la vocation du boulevard. Il insiste sur les impératifs d'intégration visuelle des nouveaux ouvrages dans l'environnement et présente la répartition envisagée de l'espace sur les différentes sections du boulevard.

Échanges avec le public sur l'opportunité

Étendue des études sur le trafic

Plusieurs riverains sont sceptiques sur les gains attendus du projet pour diminuer la circulation boulevard Anatole France. Ils redoutent des reports de trafic et une aggravation des bouchons dans le quartier, notamment rue Jules Saulnier et boulevard Ornano ou lors d'un événement au Stade de France. Ils estiment que la mesure en véhicules/heure de l'étude recouvre d'ailleurs mal ces situations concrètes ressenties lors des bouchons.

Jean-Baptiste MOTTE décrit le modèle utilisé pour les études de trafic. Les conclusions montrent la diminution du trafic de transit dans ce secteur. Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service modernisation du réseau et Adjointe au Directeur de la DiRIF, précise qu'un travail d'ajustements plus fin sera encore conduit ultérieurement, pour coordonner le projet avec le fonctionnement de la voirie locale.
Michel RIBAY replace le projet dans une volonté plus générale de réduire le rôle de la voiture en ville et d'améliorer la qualité des autres mobilités.
Matthias POIGNAVENT confirme la priorité donnée aux transports en commun, avec un modèle urbain dégageant des axes majeurs tout en créant des poches de tranquillité.

Impact des travaux

Des personnes du public s'inquiètent des perturbations causées par les travaux, qui se combineront de plus à ceux de nombreux autres projets majeurs dans le quartier pendant plusieurs années. Ils s'inquiètent notamment des impacts sur la rue du Docteur Poiré et s'interrogent sur le devenir de la passerelle piétonne rue des Beaumonts.

David PROULT assure qu'une coordination des différents chantiers à Saint-Denis va être mise en place de façon à mutualiser les ressources et limiter les nuisances, en privilégiant ainsi l'évacuation des déblais par voie d'eau et non par camions.
Michel RIBAY évoque aussi le rôle qui pourra être joué par le Département sur cet aspect.
Emmanuelle LE ROY précise que la passerelle piétonne rue des Beaumonts est maintenue dans l'ensemble des variantes. Néanmoins, en phase de travaux, des solutions provisoires pour les piétons seront sans doute mises en place.

Pertinence du projet

Un intervenant s'étonne de tels investissements envisagés sur un échangeur alors que l'État affiche la volonté de réduire l'importance de la voiture.
Il lui est rappelé que le projet a vocation à maintenir les mouvements d'échange vers et depuis l'Est sur l'A86, tout en réduisant effectivement la place de la voiture sur le boulevard Anatole France.

Présentation spécifique des aménagements envisagés pour l'échangeur Pleyel et des variantes (DiRIF)

Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations à la DiRIF, revient sur les différentes variantes présentées. Si elles répondent toutes aux objectifs attendus par l'État en termes de fonctionnalités, elles possèdent chacune des avantages et des inconvénients spécifiques :

- Variante A : elle semble la plus favorable pour l'apaisement des trafics au niveau local, les projets d'aménagement et les modes actifs. Elle est régulée par des feux (plus efficaces que les carrefours giratoires)
- Variante B : elle s'appuie davantage sur les infrastructures existantes, est la plus favorable pour le trafic sur le réseau national, avantage les piétons et les cyclistes. Elle sollicite des feux. Elle provoque cependant un empilement d'ouvrages en hauteur (infrastructure plus visible) et se prête moins à la circulation des bus.
- Variante C : proche de A, elle prévoit une sortie à l'est en amont des voies SNCF. Elle est celle qui s'insère le mieux dans le paysage, mais elle rajoute du trafic sur le boulevard Anatole France, dessert moins bien la ZAC Landy – Pleyel et repose sur trois giratoires
- Variante D : avec une sortie unique depuis l'ouest. Elle a un effet apaisant sur le trafic local, mais comporte deux giratoires.

Les variantes A, C et D prévoient aussi la création d'une nouvelle voie entre les boulevards de la Libération et Anatole France pour soulager le trafic au carrefour Pleyel. Cette voie, proche de la rue du Docteur Poiré, pourrait voir son impact réduit en l'insérant au plus près de l'A86 (variantes A', C' et D').
Cette alternative implique un surcoût non négligeable.
Ces différentes évaluations reposent sur une analyse multicritère, que Mme LE ROY détaille sur un tableau récapitulatif.

Échanges avec le public sur les variantes

Sélection des différentes variantes

Un participant s'étonne des fortes ressemblances entre les variantes A, C et D, alors que d'autres solutions, comme des bretelles est plus proches de la ZAC auraient pu être considérées. Jean-Baptiste MOTTE justifie la sélection par des contraintes de faisabilité, de sécurité et de clarté. Des bretelles d'accès Est trop proches de l'échangeur du Stade de France n'auraient pas répondu aux normes autoroutières, et auraient provoqué des entrecroisements et la congestion du trafic.

David PROULT souhaiterait des explications plus précises sur les appréciations faites sur les différentes variantes. Jean-Baptiste MOTTE précise qu'elles sont simplement relatives entre variantes, les unes par rapport aux autres. Un critère comme la qualité de l'air en est encore à un stade préliminaire et repose surtout sur le volume prévu de trafic suivant la variante.

Inscription du projet au niveau local et départemental

Plusieurs riverains pointent des impacts des différentes variantes sur la circulation des bus ou l'aspiration de trafics venus de Paris pour rejoindre l'A86. Jean-Baptiste MOTTE précise la limite du projet, centré sur la desserte du secteur Pleyel et l'optimisation du fonctionnement de l'A86 et de l'A1. Matthias POIGNAVENT rappelle que les études sont encore préliminaires et que tous les impacts au niveau local (comme les itinéraires des bus) ne sont pas encore connus, du fait de projets et changements à y intégrer. M. MOTTE rajoute que le Département est également concerné, du fait des voies dont il a la charge.
Jean-François HELAS insiste alors sur l'importance de pouvoir discuter lors des réunions avec un représentant du Conseil départemental, pour mieux intégrer cette dimension.

Un riverain et urbaniste juge que le projet devrait d'emblée réfléchir précisément sur les espaces publics dans les quartiers, autant qu'aux impacts sur le réseau national, notamment suivant les variantes retenues. Le projet aura en effet des impacts déterminants sur le quartier Pleyel pendant plusieurs décennies.

Michel RIBAY explique qu'une réflexion plus générale favorisant le déclin du trafic automobile et l'essor des autres circulations est à l'œuvre, débouchant sur la requalification d'espaces publics. Des lieux comme la place Pleyel vont ainsi être réaménagés. Il signale que des réunions de concertation sur la création de la ZAC Pleyel sont en cours et abordent d'ailleurs ces sujets.

Voie de liaison entre les deux boulevards (variantes A, C et D)

Plusieurs habitants de la rue du Docteur Poiré demandent pourquoi cette voie de liaison doit être créée entre les boulevard Libération et Anatole France. Il demandent à ce que celui-ci soit plutôt mis en œuvre au niveau de la route de la Révolte.
Ils interpellent également le maître d'ouvrage sur le classement en zone Unité verte et minérale (UVM) du talus.
Jean-Baptiste MOTTE justifie la nécessité de cette voie, contestée par plusieurs riverains, pour la gestion du trafic entre les deux boulevards et délester la place Pleyel. Un intervenant va, pour résoudre la question, jusqu'à envisager la démolition de la rue du Docteur Poiré, à proximité. Nathalie DEGRYSE et Éric TANAYS rappellent qu'il n'a pas été envisagé de toucher aux maisons et jardins de la rue du Docteur Poiré.
Jean-François HELAS fait adopter le principe d'une réunion supplémentaire consacrée à la question de la rue du Docteur Poiré, traitant aussi du sujet des zones UVM concernées par la voie, en plus de l'atelier du mercredi 29 novembre.
Un membre du public suggère également que les deux ateliers prévus par la concertation répartissent les participants en groupes thématiques.

Matthias POIGNAVENT affirme à son tour le caractère indispensable de la voie de liaison pour les variantes A, C et D. La place Pleyel est saturée, la route de la Révolte ne permet pas la mise en place d'un carrefour efficace. Il assure les riverains de la rue du Docteur Poiré d'un impact très limité de l'imperméabilisation et d'une pollution et d'une circulation réduites par rapport à la variante B.

Aménagement des axes de circulation

Un riverain considère que le retour d'une partie du boulevard de la Libération en 2 x 2 voies augmenterait le risque d'accident à proximité d'une école. Matthias POIGNAVENT assure qu'il s'applique à une section du boulevard qui est à proximité de l'échangeur, section qui s'arrête avant l'école.
Jean-Baptiste MOTTE rajoute que des possibilités d'aménagements de l'espace seront possibles hors de cette section.
Michel RIBAY fait d'ailleurs de l'intégration des circulations à pied ou à un vélo un prérequis pour tout projet d'aménagement.

Bretelle d'insertion secteur Meissonnier

Une remarque est faite sur la réalisation de la bretelle d'accès directe à l'A86 Ouest depuis le Nord du Boulevard de la Libération, au niveau de la Cité Meissonnier. La question porte sur le bruit et surtout de l'emprise de cette bretelle. Jean-Baptiste MOTTE précise qu'un contact direct avec un des représentant des habitants de la Cité Meissonnier est pris, afin de lui présenter le projet et l'emprise exacte de cette bretelle.

Enjeux financiers

Les membres du public s'intéressent aussi bien à la répartition du financement du projet qu'aux retombées financières liées aux terrains récupérés Porte de Paris. Pour Nathalie DEGRYSE, le plan de financement ne pourra être discuté entre les différents acteurs qu'après le choix d'une variante et des estimations plus précises de coûts. Quant à la cession de parcelles du domaine public routier, elle suit des procédures très encadrées.

Calendrier du projet

Jean-François HELAS fournit en réponse à une question écrite le détail du calendrier, et en particulier les résultats de la concertation publique, prévus dans le courant du 1er semestre 2018. Après la fin de la concertation le 22 décembre 2017, M. HELAS continuera d'ailleurs à informer le public de ces développements. Nathalie DEGRYSE précise que les travaux, après enquête publique et études, commenceraient en 2021, avec une durée prévue de 36 mois.

Clôture de la réunion à 21h30

Compte rendu de la réunion publique du 28 novembre 2017

CONCERTATION DU 20 NOVEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017

Projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Réunion publique du 28 novembre 2017

Intervenants

DiRIF
Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations

Territoire
Michel RIBAY, maire-adjoint délégué de Saint-Denis
David PROULT, vice-président de Plaine Commune et maire adjoint à l'aménagement de Saint-Denis
Matthias POIGNAVENT, chargé de mission à Plaine Commune

avec l'intervention depuis la salle de :
Mikaël PENDUFF - responsable des études de déplacements, Conseil départemental Seine-Saint-Denis

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant de la concertation

Début de la réunion à 18h30.

Mot d'accueil de Michel RIBAY, maire-adjoint délégué de Saint-Denis

Michel RIBAY souligne qu'il s'agit d'un projet ancien, en discussion depuis le début des années 90. Il a notamment pour objectif de résorber les fractures urbaines, qui sont à l'œuvre sur le territoire, et surtout les nuisances qu'elles génèrent.

Présentation de la concertation et du rôle du garant

Jean-François HELAS - garant de la concertation - décrit les étapes qui seront respectées pour le projet. Au stade de la concertation, aucun choix définitif n'a encore été fait, toutes les études ne sont pas encore entamées, et tous les avis sont sollicités et seront entendus dans le débat. Cette concertation débouchera sur une décision du maître d'ouvrage, et une éventuelle enquête publique si le projet se poursuit. M. HELAS explique qu'il sera indépendant, neutre et impartial durant toute la concertation. Il signale l'existence d'une foire aux questions sur le site web du projet et le rajout d'un troisième atelier, sur la question de la rue du Docteur Poiré.

Intervention liminaire (DiRIF)

Nathalie DEGRYSE - Cheffe du Service de modernisation du réseau, Adjointe au Directeur DiRIF - évoque l'intérêt de repenser la desserte routière de Saint-Denis, avec ses deux autoroutes et ses deux échangeurs. Le projet doit également améliorer la desserte du quartier Pleyel et apaiser les circulations sur le boulevard Anatole France. Elle présente

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

brièvement la mission de la DiRIF, maître d'ouvrage du projet, et justifie sa volonté de faire appel à un garant, qui garantira la qualité du dialogue dès cette phase de la procédure.

Présentation du projet : aspect global (DiRIF)

Jean-Baptiste MOTTE - Adjoint au chef du Département de Modernisation du Réseau Nord Ouest, DiRIF - évoque les difficultés de circulation à Saint-Denis sur des quartiers de plus riches en projets et perspectives. L'A86 y compte deux demi-échangeurs, reliés par le boulevard Anatole France. Le projet transformera l'échangeur de Pleyel en unique échangeur complet. Cela supprimera le trafic de transit sur le boulevard Anatole France, permettant d'y développer d'autres mobilités sur de la place actuellement réservée aux voitures.
Le ré-aménagement du système des deux échangeurs a pour objectifs :

- Offrir aux usagers des **conditions optimales de circulation** sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de **desserte du secteur Pleyel** pour accompagner le **développement des territoires** concernés ;
- Garantir les meilleures **conditions de sécurité** pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne **insertion environnementale** et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des **offres de déplacement** sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

Le projet s'inscrit, par ailleurs, dans celui plus vaste d'une reconfiguration de l'espace public autour de la future gare du Grand Paris et a pour attendus :

- Un **apaisement de la circulation sur le boulevard Anatole France** permettant d'y privilégier d'autres mobilités en dégageant de la place actuellement réservée au trafic voitures ;
- Une **amélioration de la desserte** du quartier Pleyel ;
- Une **libération du foncier de la Porte de Paris** avec la fermeture des bretelles ;
- Une **attention particulière à porter sur l'ambiance acoustique et l'intégration paysagère.**

Présentation du projet : aspect urbain (Plaine Commune)

Michel RIBAY estime que le projet marquerait un deuxième temps du réaménagement du quartier de la porte de Paris, touchant la partie sud après la création de la ZAC au nord. Il réduirait encore plus le trafic, le bruit et la pollution dans le quartier.
Matthias POIGNAVENT - Chargé de mission au sein de la Direction des espaces publiques à Plaine Commune - souligne le rôle structurant du boulevard Anatole France, principale liaison nord-sud entre quartiers. Plaine Commune soutient ce projet, indispensable pour remplir cette vocation. Il insiste sur les impératifs d'intégration visuelle des nouveaux ouvrages dans l'environnement et présente le nouveau profil de l'espace sur les différentes sections de la voie, plus rééquilibré au profit des bus, vélos, piétons et riverains.

Échanges avec le public sur l'opportunité

Études sur le report de trafic et pollution

Beaucoup de participants sont inquiets d'un report du trafic de l'échangeur supprimé notamment vers le niveau local. Ils considèrent l'impact sur l'A86, l'échangeur de Lamaze ou le trafic venant de Paris. Ils signalent une situation déjà préoccupante rues Wilson et Saulnier. Ils demandent à avoir connaissance des modélisations obtenues dans les études.
Nathalie DEGRYSE, Jean-Baptiste MOTTE et Matthias POIGNAVENT expliquent que le trafic de transit entre A1 et A86 se reporterait surtout sur le barreau de La Courneuve et que la fermeture de l'échangeur porte de Paris jouerait un rôle positif. M. MOTTE présente en détail les paramètres pris en compte par les simulations de trafic, et propose de mettre en ligne sur la page dédiée à la concertation du site internet de la DiRIF, une note explicative et des cartes. Il précise que les hypothèses étudiées prennent en compte le report modal lié à la mise en service de la ligne Grand Paris Express.
Michel RIBAY propose la mise en place de stations Airparif à Pleyel et Lamaze, pour permettre une évaluation suivie de la qualité de l'air. Nathalie DEGRYSE rappelle que des études d'impact seront conduites si le projet atteint l'étape de l'enquête publique.

Intégration urbaine

Plusieurs intervenants, membres de comités et d'associations, demandent à ce que le projet soit coordonné avec celui de l'enfouissement de l'A1. L'aménagement du quartier de la porte de Paris serait d'autre part gêné par le maintien de deux bretelles de secours.
Nathalie DEGRYSE explique que le projet étudié a deux buts : apaiser le trafic sur le boulevard Anatole France et améliorer la desserte de Pleyel. L'enfouissement de l'A1 ne répond pas à une telle problématique. Jean-Baptiste MOTTE justifie de son côté le maintien des bretelles de secours par l'avis unanime des services concernés en matière de sécurité.

Circulations douces et transports en commun

Des participants s'intéressent aux pistes cyclables et aux circulations piétons sur le boulevard, dont l'abord est d'ailleurs jugé peu attractif, ou dans ses environs.
Michel RIBAY présente la vision générale de la ville de Saint-Denis pour remodeler l'espace urbain au profit des transports en commun, des piétons et des cyclistes. Une offre de qualité, dans le contexte du Grand Paris Express, contribuera d'ailleurs à la baisse du trafic automobile et de la pollution. Emmanuelle LE ROY - Responsable d'opérations, DiRIF - reprend les profils prévus pour le boulevard, favorables aux bus, piétons et cyclistes, qui sont représentatifs d'une politique générale et concertée. Les acteurs du projet s'accordent à placer la revitalisation de la ville et la qualité de vie au cœur du projet.

Présentation des aménagements envisagés pour l'échangeur Pleyel et des variantes (DiRIF)

Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations à la DiRIF, revient sur les différentes variantes présentées. Si elles répondent toutes aux objectifs attendus par l'État en termes de fonctionnalités, elles possèdent chacune des avantages et des inconvénients spécifiques :

- Variante A : elle semble la plus favorable pour l'apaisement des trafics au niveau local, les projets d'aménagement et les modes actifs. Elle est régulée par des feux (plus efficaces que les carrefours giratoires) ;
- Variante B : elle s'appuie davantage sur les infrastructures existantes, est la plus favorable pour le trafic sur le réseau national, avantage les piétons et les cyclistes. Elle sollicite des feux. Elle provoque cependant un empilement d'ouvrages en hauteur (infrastructure plus visible) et se prête moins à la circulation des bus ;
- Variante C : proche de A, elle prévoit une sortie à l'est en amont des voies SNCF. Elle est celle qui s'insère le mieux dans le paysage, mais elle rajoute du trafic sur le boulevard Anatole France, dessert moins bien la ZAC Landy – Pleyel et repose sur trois giratoires ;
- Variante D : avec une sortie unique depuis l'ouest. Elle a un effet apaisant sur le trafic local, mais comporte deux giratoires.

Les variantes A, C et D prévoient aussi la création d'une nouvelle voie entre les boulevards de la Libération et Anatole France pour soulager le trafic au carrefour Pleyel. Cette voie, proche de la rue du Docteur Poiré, pourrait voir son impact réduit en l'insérant au plus près de l'A86 (variantes A', C' et D').
Cette alternative implique un surcoût non négligeable.
Ces différentes évaluations reposent sur une analyse multicritère, que Mme LEROY détaille sur un tableau récapitulatif.

Échanges avec le public sur les variantes proposées

Sélection des différentes variantes

Le tableau de comparaison entre les sept variantes proposées suscite des questions d'ordre général : comment les critères ont-ils été choisis, comment les classements sont-ils établis, pourquoi une note négative en cas de giratoire ? Un participant propose une nouvelle variante, combinant des éléments de deux autres figurant dans la liste (entrée depuis l'Ouest comme sur la variante A, et le reste des mouvements identiques à la variante B). Un autre demande l'intégration au modèle de deux autres rues qu'il juge cruciales pour l'accès à l'A86, Colonel Fabien et Paul Eluard.
Nathalie DEGRYSE explique que les critères du tableau proviennent d'une grille de lecture de la DiRIF, avec des apports de Plaine Commune. Ce sont cependant des éléments dont on peut discuter, tant sur le choix de cette liste que sur les classements établis, et c'est justement un des objets de la procédure de concertation. Emmanuelle LE ROY et Michel RIBAY replacent la question des giratoires dans

celle des transports en commun : ils compliquent la circulation des bus, qui sont une priorité dans ces mobilités. Ils ont aussi une forte emprise sur l'espace. Jean-Baptiste MOTTE et Mme LE ROY expliquent que les variantes proposées à la concertation sont celles qui répondent aux objectifs et sont compatibles en termes de géométrie et de trafic. La combinaison évoquée par un des participant, ne répondrait pas à ces critères de fonctionnalité, mais la variante proposée a été étudiée et ne serait pas fonctionnelle.
M.MOTTE explique par ailleurs que le modèle ne fait pas apparaître de report de trafic significatif pour les deux rues évoquées.

Jean-François HELAS propose aussi de mettre en ligne sur le site du projet les simulations « de trafic » qui ont été projetées pour les différentes variantes, en réponse à une demande du public.

Inscription du projet dans un modèle général

Plusieurs questions portent à nouveau sur les options d'aménagement du boulevard Anatole France Tous les acteurs du projet expriment des préoccupations et priorités communes, dans une logique d'accompagnement du territoire, avec un accent sur les transports en commun et les mobilités douces. Mikaël PENDUFF - responsable des études de déplacements, Conseil départemental Seine-Saint-Denis - présente la vision urbaine du Conseil, qui est compatible avec les objectifs du projet Pleyel, notamment le réaménagement du boulevard Anatole France. Il mise sur des transports en commun de qualité grâce au Grand Paris Express. Le réaménagement de la circulation sur le boulevard est une étape pour le transformer en vrai boulevard urbain plutôt que simple barreau de liaison. Michel RIBAY articule ce projet avec les six hectares de terrain à proximité qui seront réaménagés pour donner lieu à un centre aquatique et à d'autres projets d'urbanisation.

Une question de la salle porte sur le devenir du foncier libéré à la porte de Paris. Michel RIBAY indique qu'aucune programmation n'est arrêtée sur la partie sud du secteur et souhaite la formation d'un comité consultatif avec tous les acteurs concernés. Il évoque la logique qui s'applique sur ces projets, tout comme sur l'éventuel enfouissement de l'A1.

Voie de liaison entre les deux boulevards (variantes A, C et D)

Les conséquences pour les habitants de la rue du Docteur Poiré en cas de construction de la voie de liaison, qui serait parallèle, suscitent plusieurs questions, portant notamment sur le bruit, la vue ou la pollution. Emmanuelle LE ROY explique que l'augmentation du niveau sonore donnera lieu à des actions compensatrices réglementaires, comme la création de merlon ou la pose de panneaux acoustiques. Cependant, elle précise que cette voie générerait au final moins de bruit et de pollution que la sortie 8B actuelle. En effet, la circulation de véhicules ç vitesse constante de 50 km (comme cela serait le cas sur la voie de liaison) génère moins de nuisances sonores et de particules que la décélération des véhicules de 90 à 50 km/h, comme c'est le cas actuellement sur la bretelle de sortie 8B. Jean-François HELAS propose de réserver les questions les plus complexes aux ateliers et réunions prévues sur la question.
De façon plus générale, Nathalie DEGRYSE fait état du travail mené par la DiRIF en termes de prise en compte de l'intégration paysagère des ouvrages, en collaboration avec des partenaires qualifiés.

Un membre du public s'étonne de la subsistance des variantes A, C et D, alors que les variantes A', C' et D' ont un impact réduit sur le paysage. Jean-François HELAS ne trouve pas illégitime que l'Etat présente une solution plus économique, fondée sur un réaménagement du foncier qui lui appartient.

Méthodologie

Une question porte sur la façon dont la variante sera choisie. Jean-François HELAS rappelle qu'il livrera un rapport de synthèse après la fin de la concertation, mais qu'il appartiendra au maître d'ouvrage seul de décider s'il choisit de poursuivre, en retenant une variante ou une combinaison de variantes. Les choix doivent cependant être justifiés.

Clôture de la réunion à 21h30

Compte rendu de l'atelier du 29 novembre 2017

CONCERTATION DU 29 NOVEMBRE 2017

Concertation sur les Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Synthèse de l'atelier du 29 novembre 2017

Intervenants

DiRIF

Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations
Frédéric BREMONT, chef de projet, Département d'Ingénierie Ouest

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant de la concertation

Cet atelier a réuni 21 personnes entre 15h et 18h30

Objectifs

Cet atelier a été organisé afin que le maître d'œuvre et les habitants puissent échanger sur le terrain, directement sur les lieux concernés par la création du barreau de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération.

Expressions et éléments de discussions

1/ Principales craintes exprimées

Deux craintes sont assez vite ressorties des échanges avec les riverains

- les risques de cambriolage à partir du moment où le talus est «public»
- les risques d'aménagement lié au changement de statut du talus. L'inquiétude exprimée par les riverains concerne principalement la dépréciation des biens et les risques de spéculation immobilière.

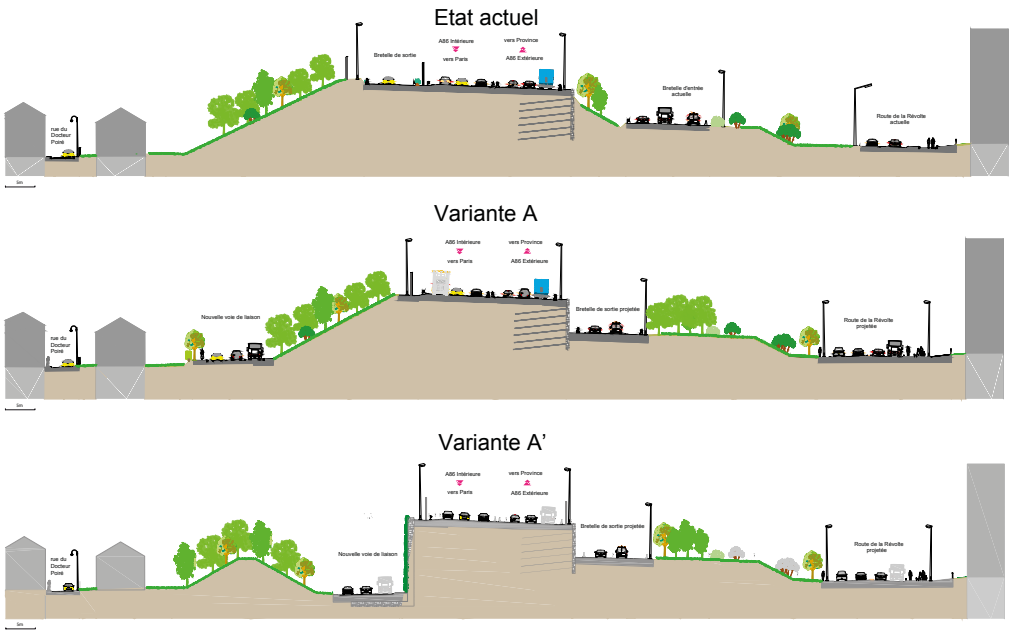
La crainte de l'expropriation est également revenue plusieurs fois.

2/ Variantes présentées par la DiRIF

Les discussions prévues autour des coupes transversales présentées par le maitre d'œuvre, notamment pour expliquer l'altimétrie des ouvrages et leur position par rapport aux maisons, ont permis de soulever les éléments suivants :

- le risque de réverbération du bruit sur le mur de soutènement de l'A86
- les aménagements sur les extrémités de la rue trop proches des habitations
- le tracé et le respect de la pente des 6% max qui conditionne le tracé dans le dernier tiers

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF



Les variantes A, C et D sont jugées trop proches des habitations. Les habitants craignent une augmentation du bruit et de la pollution.
La présence du talus dans les variantes prime, leur permet d'être mieux perçues. Néanmoins des doutes sur l'efficacité des système antibruit sont émis.

Dans tous les cas, les riverains redoutent une intervention sur le talus existant car même s'il est recréé, il faut du temps pour le végétaliser et que c'est le seul «poumon vert» de la zone.

3/ Propositions des habitants

Les riverains ont rapidement présenté à la DiRIF des propositions alternatives qu'ils sont en train de finaliser.
Il est convenu que celles-ci seront présentés lors de l'atelier du 4/12.

Demandes complémentaires

Des demandes concernant des documents ou des explications supplémentaires ont été émises par les riverains.
Elles portent sur :

- la campagne de mesure de bruit, les cartes et les simulations
- l'explication du modèle de trafic et des cartes de simulation
- les principes de conception des variantes proposées par le maître d'œuvre

Diaporama de l'atelier du 4 décembre 2017



CONCERTATION PUBLIQUE

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

VARIANTE RIVERAINS

04 – 12 - 2017




FAIBLE SURFACE AU SOL
DISPONIBLE

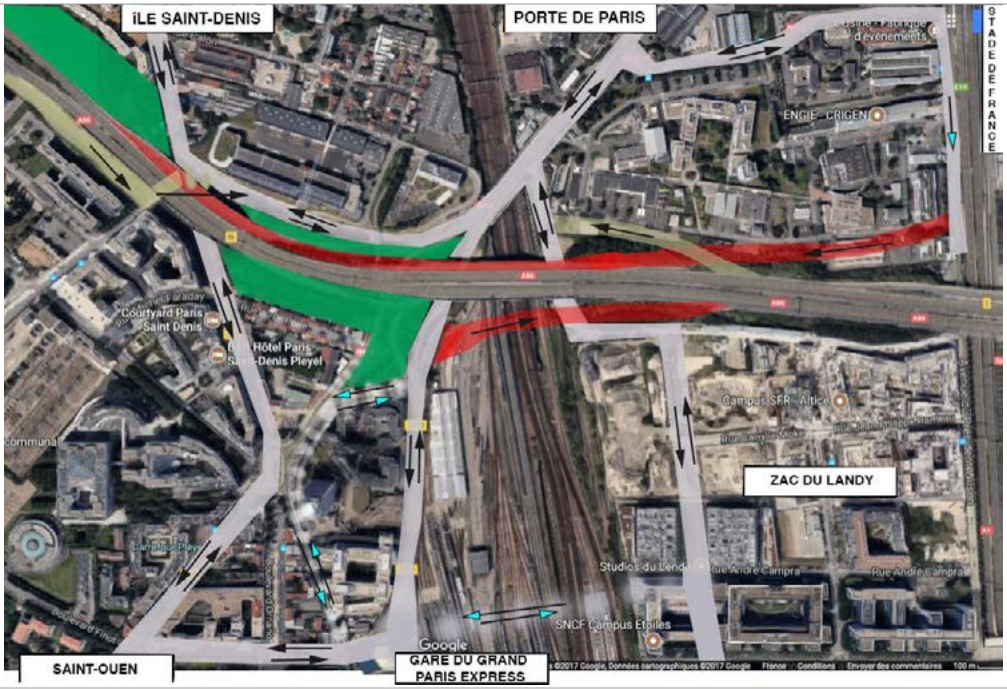

LIMITER
LES ZONES DE TRAVAUX
SE BASER SUR L'EXISTANT

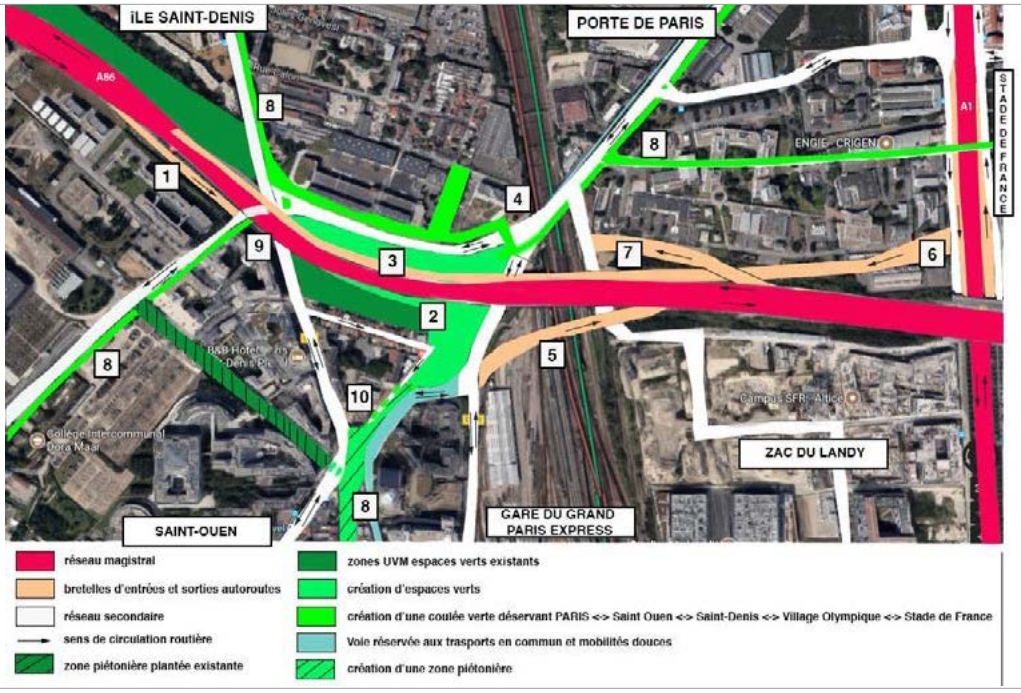

PROTEGER LES
POUMONS VERTS

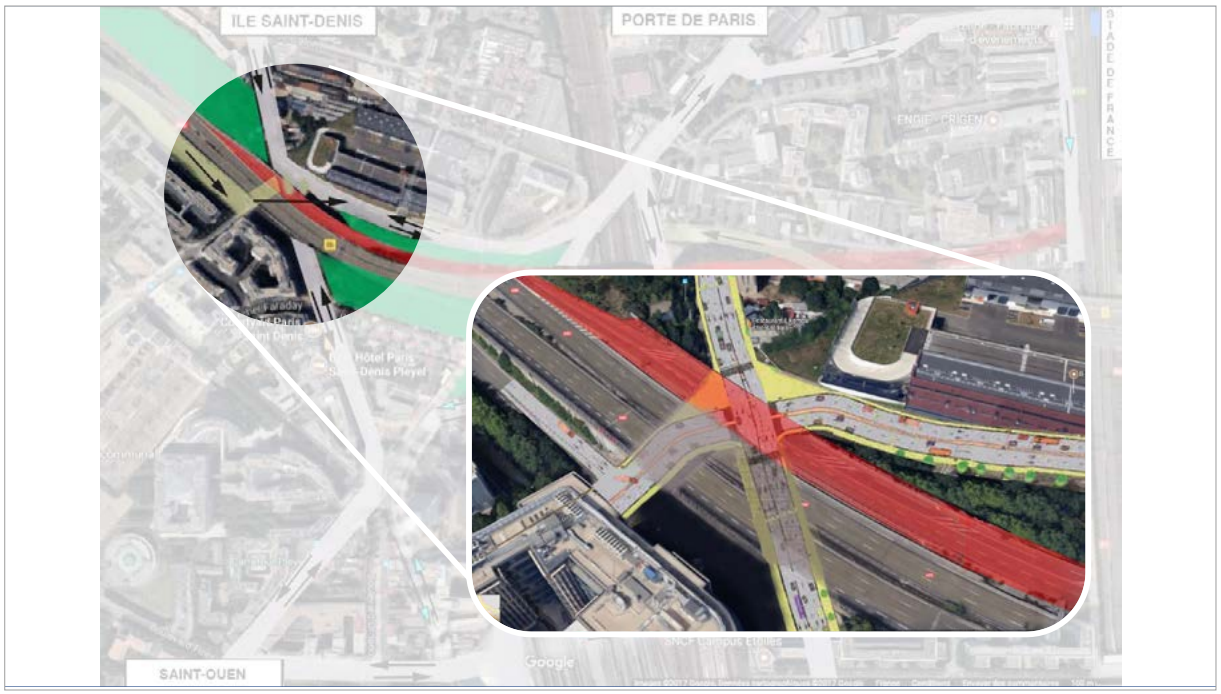

CONSERVER ET AMELIORER
LA QUALITE DE VIE DU QUARTIER



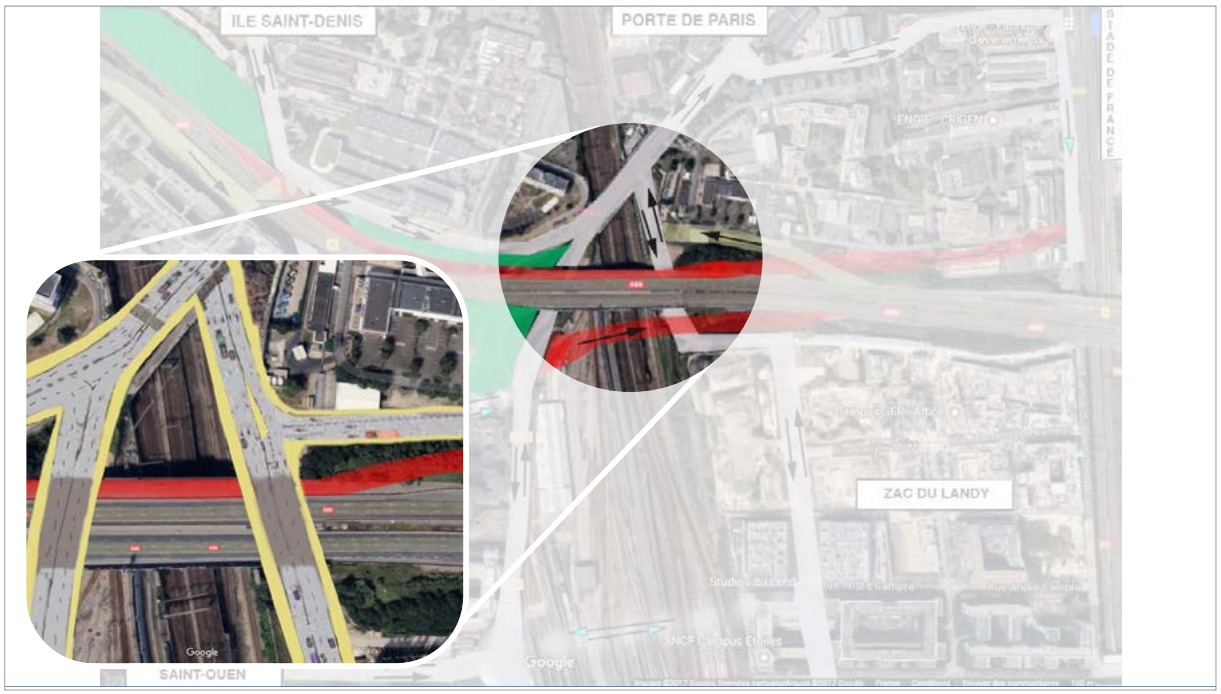
LA VARIANTE RIVERAINS :
LA VARIANTE E

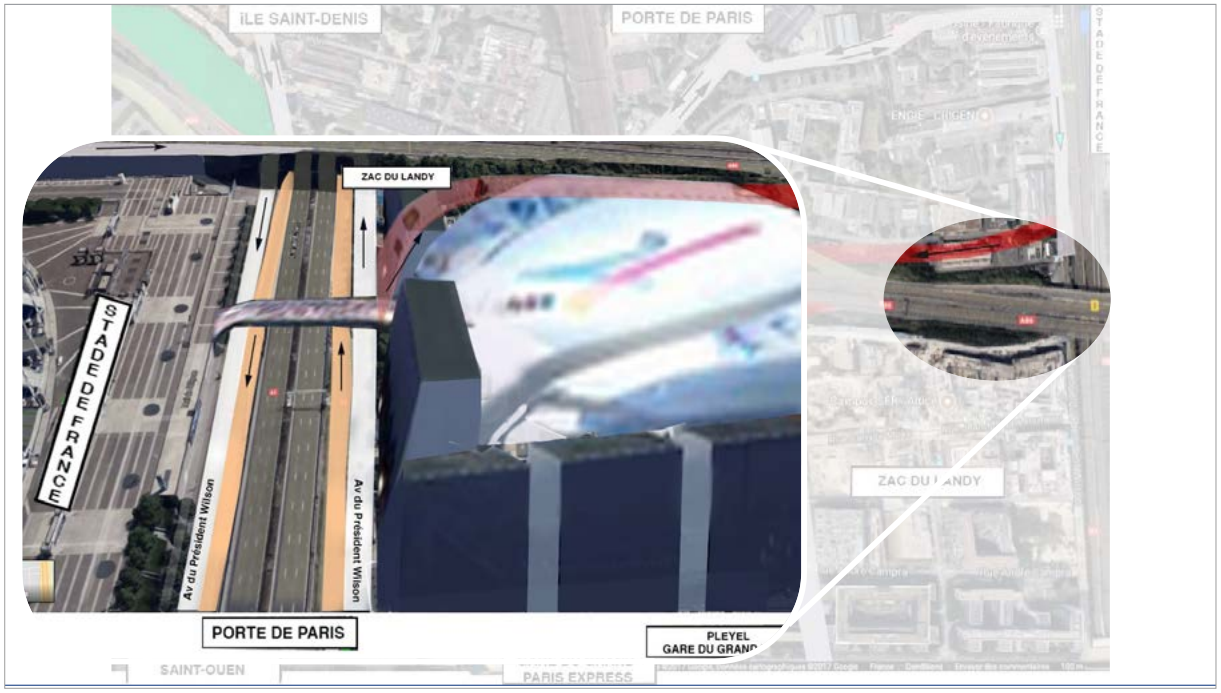

ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
STADE DE FRANCE
ENGIE - CRIGEN
Courtyard Paris Saint Denis
ZAC DU LANDY
SNCF Campus Etoiles
Google
SAINT-OUEN
GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

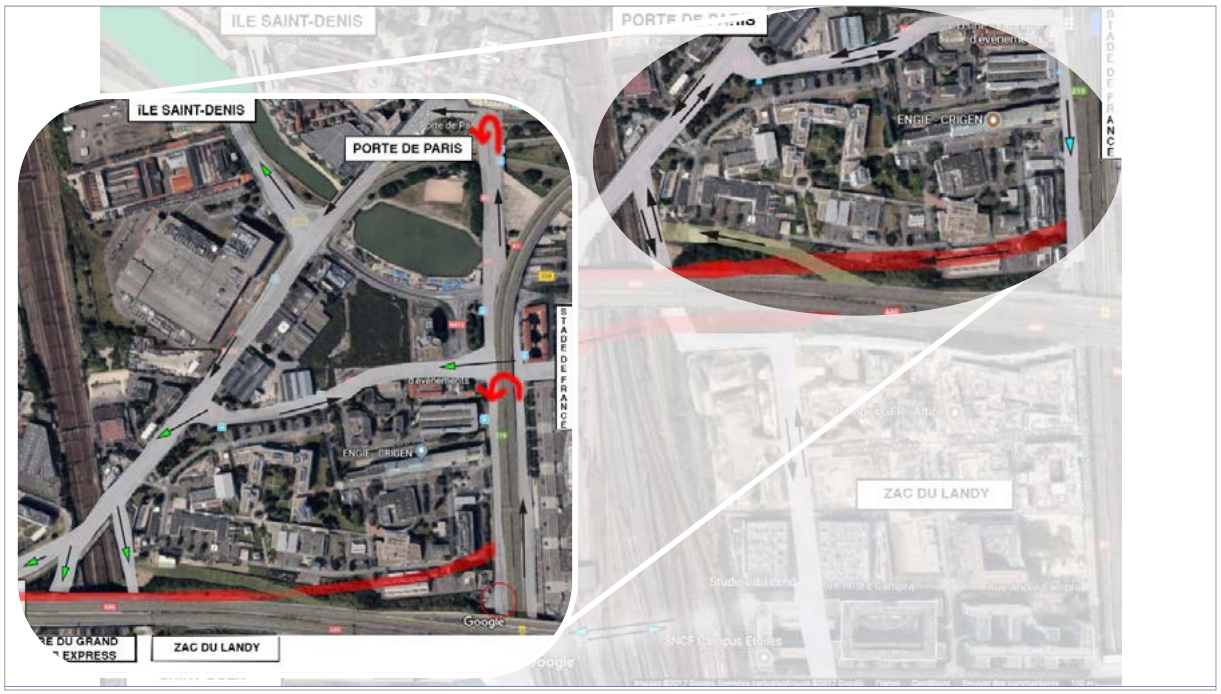

ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
STADE DE FRANCE
ENGIE - CRIGEN
ZAC DU LANDY
SAINT-OUEN
GARE DU GRAND PARIS EXPRESS
réseau magistral
bretelles d'entrées et sorties autoroutes
réseau secondaire
sens de circulation routière
zone piétonière plantée existante
zones UVM espaces verts existants
création d'espaces verts
création d'une coulée verte déservant PARIS <-> Saint Ouen <-> Saint-Denis <-> Village Olympique <-> Stade de France
Voie réservée aux trasports en commun et mobilités douces
création d'une zone piétonière


ILE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
SAINT-OUEN
Google

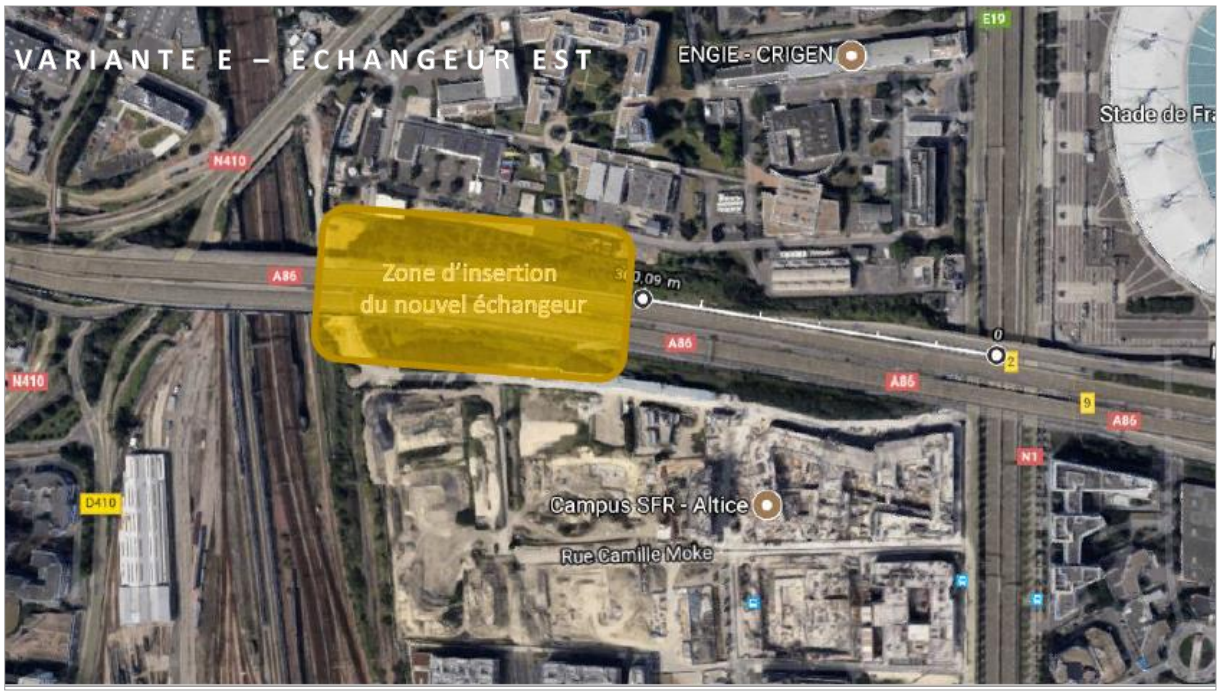

ILE SAINT-DENIS
ZAC DU LANDY
SAINT-OUEN
Google

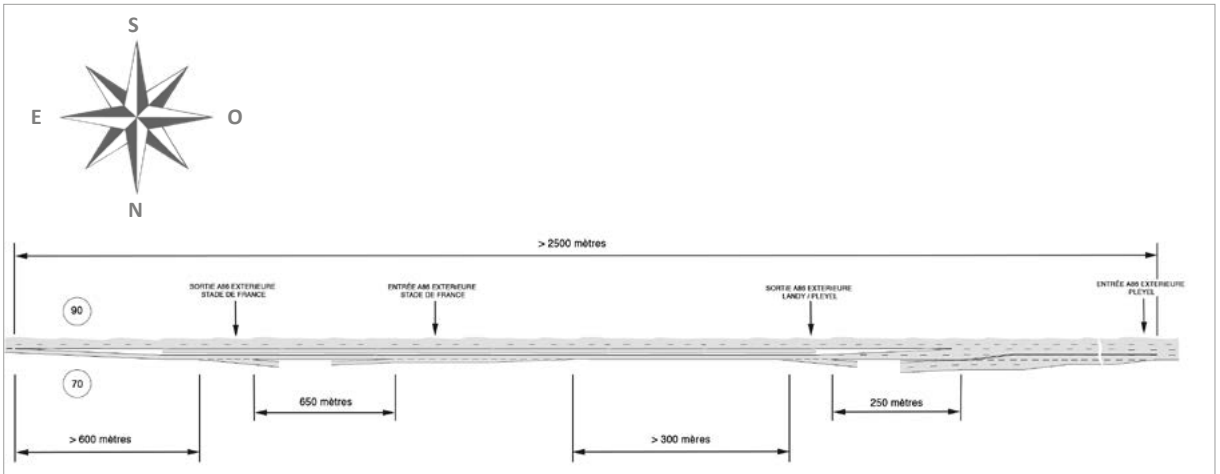

ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
STADE DE FRANCE
ZAC DU LANDY
SAINT-OUEN
Google


ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
STADE DE FRANCE
ZAC DU LANDY
STADE DE FRANCE
Av du Président Wilson
Av du Président Wilson
PORTE DE PARIS
PLEYEL
GARE DU GRAND
SAINT-OUEN
PARIS EXPRESS


ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
ENGIE - ORIGEN
STADE DE FRANCE
ZAC DU LANDY
Google


Rechercher dans Google Maps
100m
Entrée reconfigurée
ECHANGEUR STADE ST DENIS
Google





VARIANTE E – COLLECTRICE

LA VARIANTE PRIME :
LA VARIANTE B’



Compte rendu de l'atelier du 4 décembre 2017

ATELIER DU 04 DÉCEMBRE 2017

Concertation sur les Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Synthèse de l'atelier du 4 décembre 2017

Intervenants DiRIF

Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant de la concertation

27 personnes présentes

Début de la réunion à 18h30.

Présentation de l'atelier

Jean-François HELAS, garant de la concertation, présente le déroulement de l'atelier. La parole sera donnée en première partie au collectif des habitants de la rue du Docteur Poiré qui a souhaité faire des propositions d'aménagement de l'échangeur et un temps de réponse sera mené par le maître d'ouvrage. La deuxième partie de l'atelier portera sur les variantes proposées par le maître d'ouvrage et les préoccupations des riverains.

Présentation des variantes par les riverains de la rue du Docteur Poiré

Les riverains présentent lors de l'atelier, deux variantes d'aménagement, en alternative des variantes soumises à la concertation par la DiRIF.

La présentation des variantes par les riverains est en téléchargement sur le site internet de la DiRIF.
Les variantes proposées ne remettent pas en cause le principe de fermeture du demi-échangeur de la porte de Paris.

Présentation de la proposition de « variante E »

Le collectif présente la « variante E » : cette variante consisterait en la construction d'un demi-échangeur à l'Est des voies ferrées. Cette solution offrirait, selon les riverains, un accès plus facile à la gare du Grand Paris et un rééquilibrage des différents axes de circulation (dont la rue Francisque Poulbot par rapport aux projets de la DiRIF). Toujours selon les riverains, le projet permettrait aussi de conserver et de dégager des espaces verts (avec un projet associé de coulée verte jusqu'à la basilique, ou entre Paris et le Stade de France) ou des passages pour la mobilité douce, tout en garantissant un accès aux infrastructures du village olympique pendant les Jeux.

Le demi-échangeur serait ouvert, pour sa sortie, vers la ZAC Landy et la variante E permettrait, d'après les riverains, de mieux desservir les principaux points névralgiques du quartier. Les riverains estiment qu'il pourrait y avoir, dans le cas d'une entrée d'échangeur près du carrefour Pleyel, un engorgement rapide de la rue Jules Saulnier et du boulevard Anatole France causé par le report de flux vers l'A1.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

Pour respecter les distances minimales souhaitables entre bretelles, cette variante aurait recours à une voie **collectrice** (voie auxiliaire, séparée de la chaussée principale par un terre-plein, qui recueille les courants de circulation venant de la bretelle [entrant] et de l'axe principal [sortant], puis les redistribue sur l'autoroute).

Présentation de la proposition de « variante B' »

La « variante B' » s'appuierait sur la variante B de la DiRIF et y appliquerait des éléments de la variante C, mais aussi de la « variante E » des riverains. Elle reprend notamment la sortie et l'insertion prévues par la variante C. Comme pour la variante E, la sortie de l'A86 ouest ne concernerait plus le sud du boulevard de la Libération. La sortie 8b serait supprimée. Le boulevard Anatole France et la rue Francisque Poulbot constitueraient un axe unifié.

Selon les riverains, elle préserverait les espaces verts tout en ménageant des voies réservées pour les bus.

Comparaison entre variantes

Selon les riverains, la variante E, qui a leur préférence, présenterait des avantages en termes de **coûts de construction** et de **séquençage des travaux** sur toutes les autres. La variante B' est proposée en cas d'infaisabilité technique de la variante E.

En réponse à un participant, les riverains estiment que la variante E est la seule qui éviterait d'augmenter le **trafic sur la rue de l'Industrie** et qui permettrait de **pacifier la route de la Révolte**.

Échanges

Les représentants de la DiRIF et de Plaine Commune saluent la qualité des propositions d'alternatives proposées.

Nathalie DEGRYSE et Jean-Baptiste MOTTE (DiRIF) entendent les variantes présentées par les riverains et précisent être en mesure de présenter une première analyse des variantes lors de la réunion de clôture du 14 décembre.
La DiRIF précise que ces variantes feront l'objet d'études plus poussées à l'issue de la concertation réglementaire, notamment des études de faisabilité géométrique et des études de trafic. En parallèle, elles seront analysées pour évaluer leur pertinence quant aux objectifs du projet.
Michel RIBAY (maire adjoint de Saint-Denis, Plaine Commune) accueille lui aussi favorablement de nouvelles variantes potentielles, chaque nouvelle solution ouvrant des possibilités qui pourraient être déterminantes pour le développement de Plaine Commune.

Temps du travail sur les variantes soumises à la concertation

Les riverains évoquent leurs inquiétudes quant à l'impact des variantes présentées par la DiRIF sur leur cadre de vie, en particulier les effets sur la qualité de l'air, l'insertion d'une nouvelle voirie à proximité immédiate de leurs habitations, et la dévaluation financières de leurs biens immobiliers.
Les habitants de la rue du Docteur Poiré estiment être les seuls pénalisés par la plupart des variantes du projet d'échangeur, alors que le projet va dégager 7 ha de terrain.

Ils font également part de plusieurs inquiétudes, notamment sur l'impact écologique du projet :

- La destruction partielle du talus de soutènement de l'A86 (une partie importante des espaces verts et de la biomasse dans le voisinage), qui pour eux, joue un rôle de filtre par rapport à la pollution de l'air dans la rue en faisant obstacle aux particules émises sur l'autoroute.
- La nouvelle voie serait source de pollution, notamment sonore et visuelle.
- Les travaux généreraient de nombreuses nuisances dans la rue et pourraient provoquer une instabilité des bâtiments existants.
- La recrudescence des cambriolages si le futur talus n'est pas protégé

Cet échange est également l'occasion pour la DiRIF de rappeler la sous-variante commune aux variantes A, C et D et de préciser certaines caractéristiques techniques du projet (maintien de la passerelle piétonne, voie de liaison en contrebas de l'A86 notamment).

Les riverains rappellent leur souhait d'études de la part de la DiRIF des variantes E et B' avant de s'exprimer sur les variantes proposées par la DiRIF.

Clôture de l'atelier

M. HELAS rappelle que, suite à la concertation réglementaire qui se terminera le 22 décembre, la concertation pourra continuer sous une autre forme. Michel RIBAY estime qu'il s'agit d'un dossier complexe, qui nécessite aussi de donner à chacun le temps de se l'approprier.

Les représentants de riverains et la DiRIF décident de rester en contact pour échanger sur les variantes, après le temps de la concertation réglementaire.

Questions annexes

Un participant à la réunion rappelle le sujet, oublié lors des réunions précédentes, de **l'école située à proximité des travaux**, qui sera exposée à des bruits et d'autres formes de pollution. Il y aura de plus de **multiples autres travaux** dans les années à venir.
Michel RIBAY rappelle l'existence de normes encadrant les travaux. Il reconnaît qu'il y aura une multiplicité de chantiers dans les prochaines années, ce qui nécessitera une **coordination majeure** portant sur tous leurs aspects. Les habitants resteront entendus : ce sont les élus qui décident de la conduite des travaux dans leurs orientations générales, et il y aura des études d'impact.

Clôture de la réunion 21h

Diaporama de la réunion publique du 14 décembre 2017

Réunion publique 14 décembre 2017

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Informez-vous et donnez votre avis

Du 20 novembre au 22 décembre 2017



DiRIF

Mot d'accueil – Patrick BRAOUEZEC

Président Plaine Commune

2

Jean-François HELAS

Garant de la concertation

cndp Commission nationale du débat public | Vous donner la parole et la faire entendre.

3

Déroulement de la réunion

- Retour sur la concertation
- Premières analyses des propositions de variantes
- Points de vue du CG93 et de Plaine Commune
- Pistes de travail
- Temps d'échanges
- Retours sur les thématiques et questions

Fin de la réunion vers 21h30

4

Présentation de la tribune

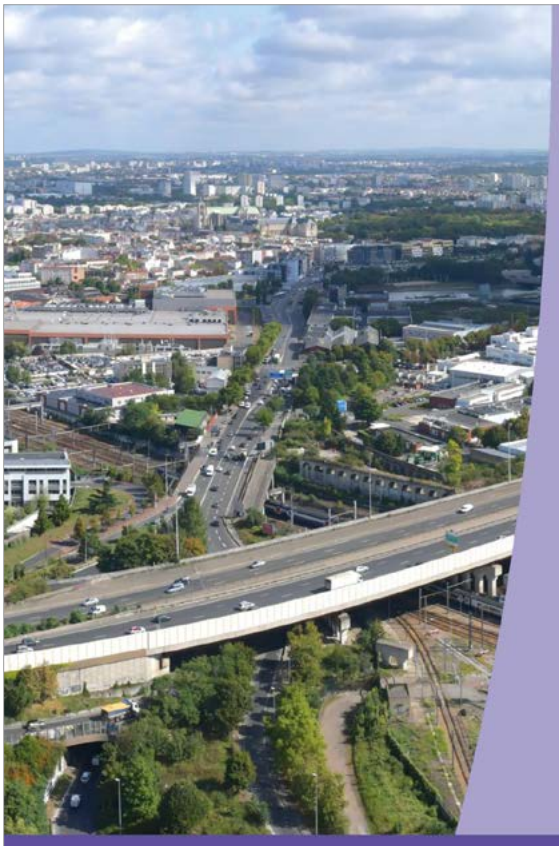
TABLE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

- **Eric TANAYS,** Directeur DiRIF
- **Nathalie DEGRYSE**, Cheffe du Service de modernisation du réseau, Adjointe au Directeur DiRIF
- **Jean-Baptiste MOTTE**, Adjoint au chef du Département de Modernisation du Réseau Nord Ouest, DiRIF
- **Emmanuelle LE ROY**, Responsable d'opérations, DiRIF

TABLE TERRITOIRE

- **Patrick BRAOUEZEC**, Président de Plaine Commune
- **Michel RIBAY**, Maire-adjoint délégué au quartier Pleyel Confluence/ porte de Paris, et Air Climat Energie, Ville de Saint-Denis
- **David PROULT**, Vice-président de Plaine Commune et Maire-adjoint à l'aménagement de la Ville de Saint-Denis
- **Matthias POIGNAVENT,** Chargé de mission au sein de la Direction des espaces publiques - Plaine Commune
- **Emmanuel PETIOT,** directeur de la Direction de la voirie et des déplacements – CG93

5



PREMIER BILAN DE LA CONCERTATION

6

Les modalités

- 3 réunions publiques (23/11, 28/11 et ce soir)
- 3 ateliers (29/11, 2/12 et 4/12)
- Page dédiée sur le site internet de la DiRIF
  - **Dossier de concertation**
  - **Réponses aux questions fréquentes**
  - **Note sur la modélisation du trafic**

7

Les conditions de la concertation

- Ecoute
- Respect
- Participation active avec un public qui fait des propositions
- Un maître d'ouvrage ouvert aux propositions

8

Les premiers enseignements

- L'opportunité

9

Les thématiques exprimées

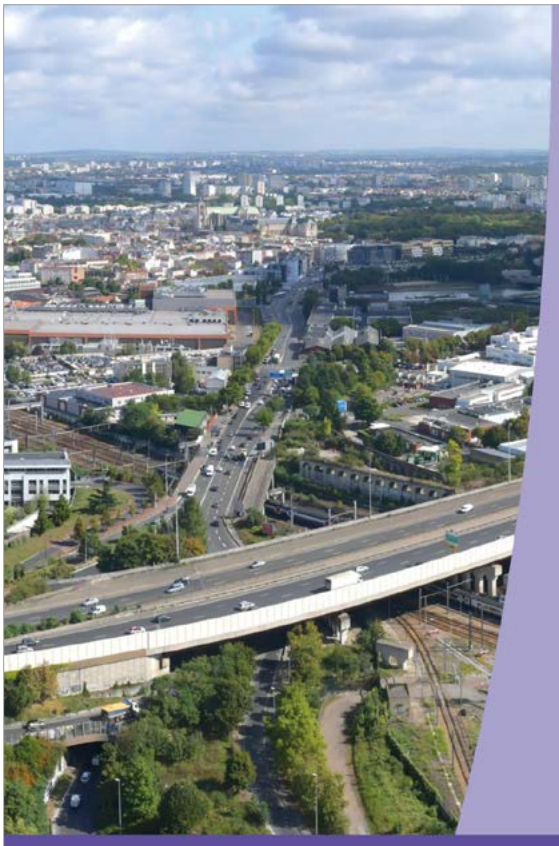
- Le risque d'expropriation
- Les modèles de trafic
- Le bruit
- Les espaces verts
- La sécurité des habitations
- Les usages du talus
- La maîtrise de l'urbanisme
- La pollution

10

Les chiffres de la concertation

- Participation du public
  - **77 personnes lors de la réunion du 23/11**
  - **28 personnes lors de la réunion du 28/11**
  - **21 personnes lors de l'atelier du 29/11**
  - **2 personnes lors de l'atelier du 2/12 organisé par Plaine Commune**
  - **27 personnes lors de l'atelier du 4/12**
- 60 interventions du public exprimées lors de 2 premières réunions publiques
- 5 avis envoyés par e-mail
- 200 dossiers de concertation distribués et 4500 plaquettes d'information

11



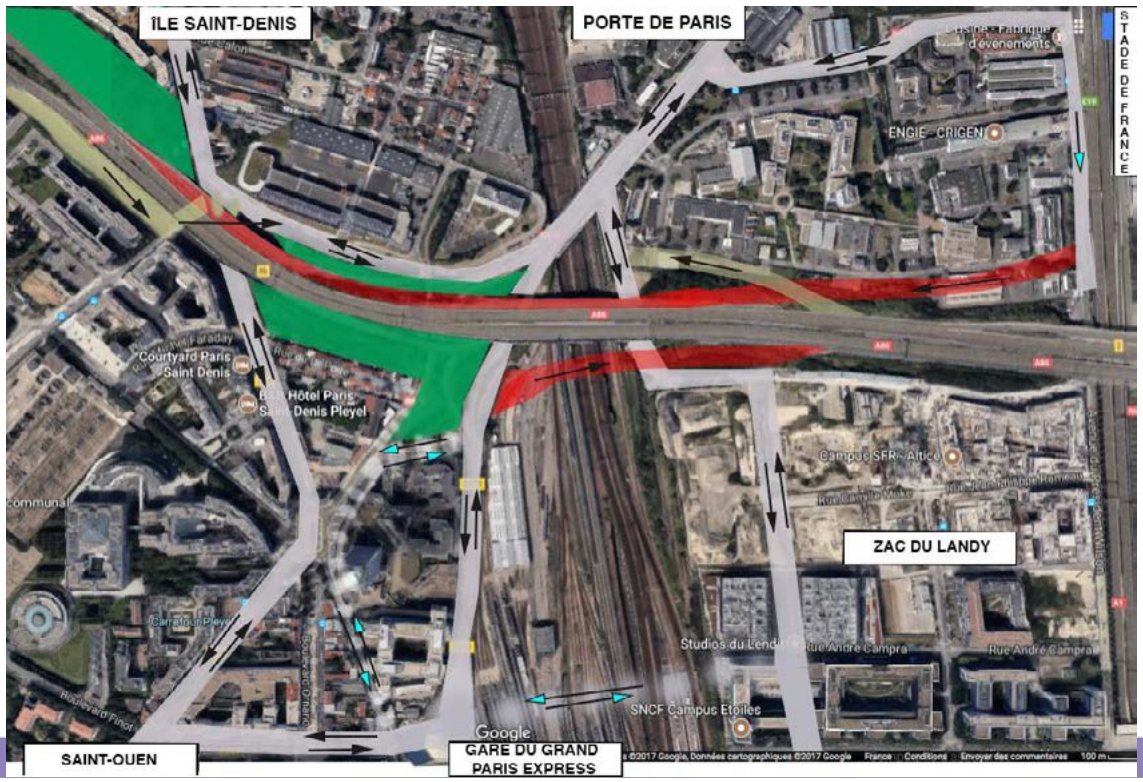
PREMIERS ÉLÉMENTS D'ANALYSES DES VARIANTES «E » ET «B' »

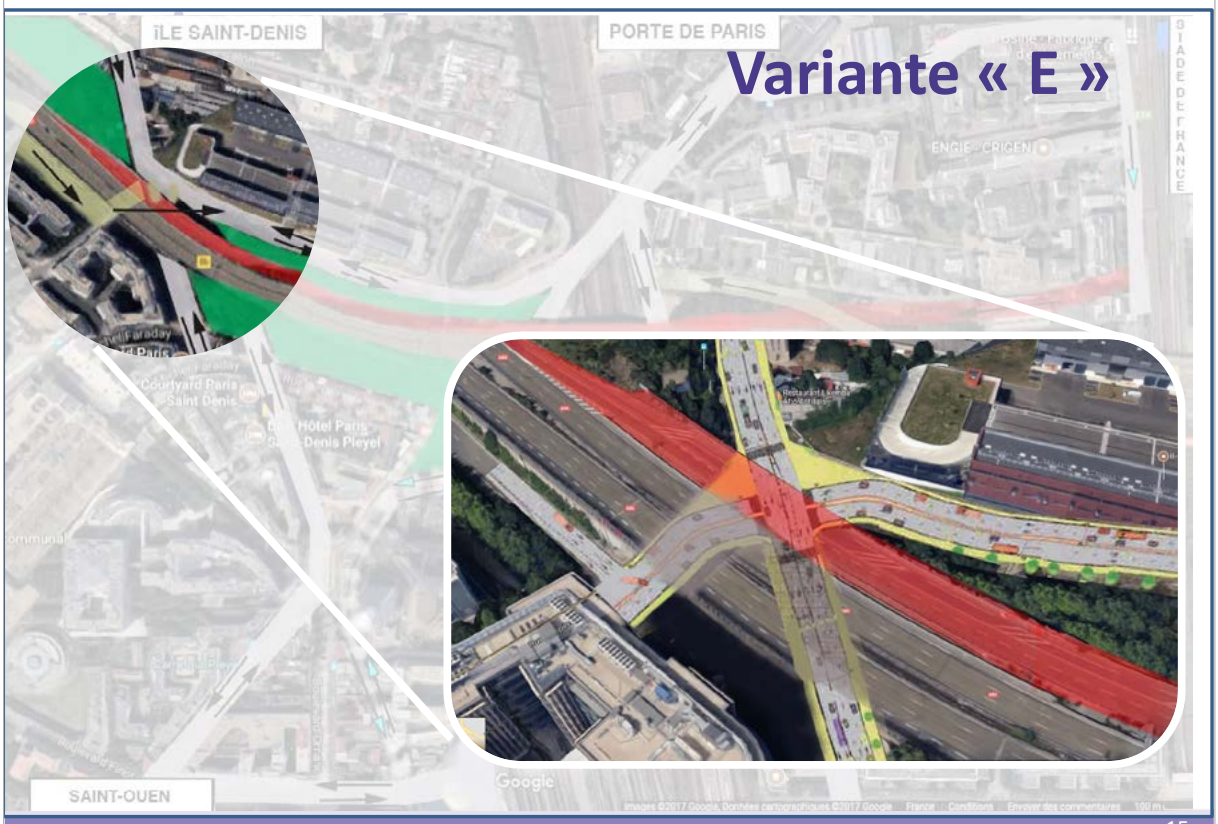
12

Les variantes

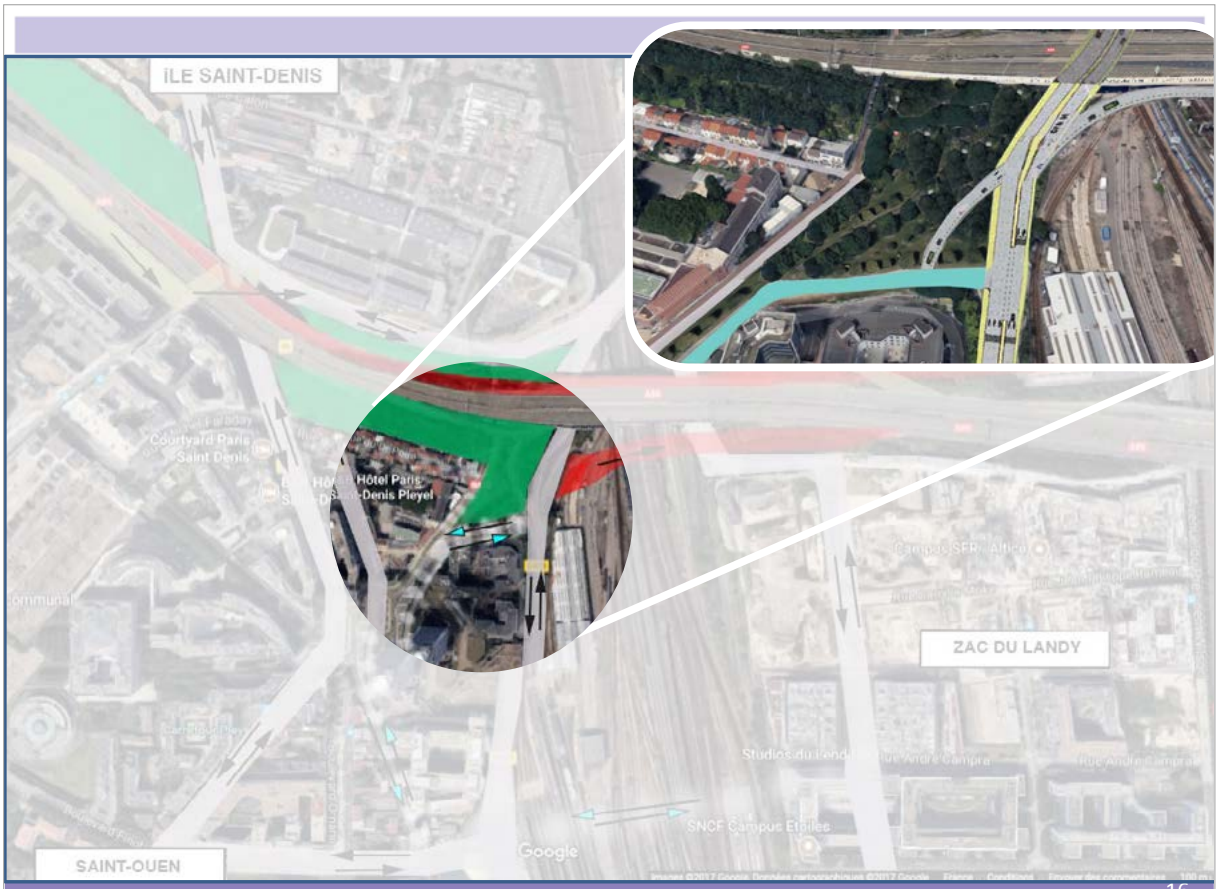
- Les 4 variantes initiales proposées par la DiRIF
- Les 2 variantes proposées par les riverains

Variante « E »

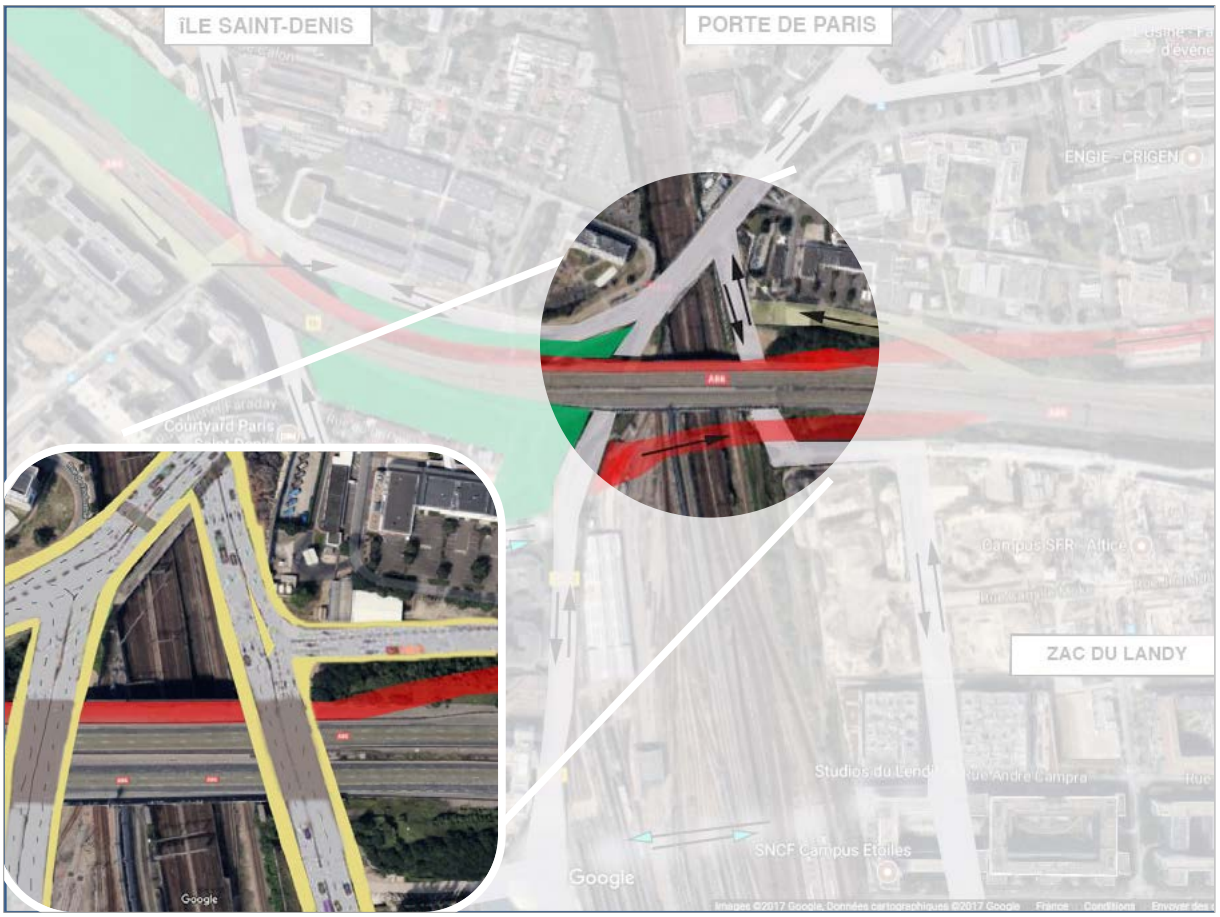


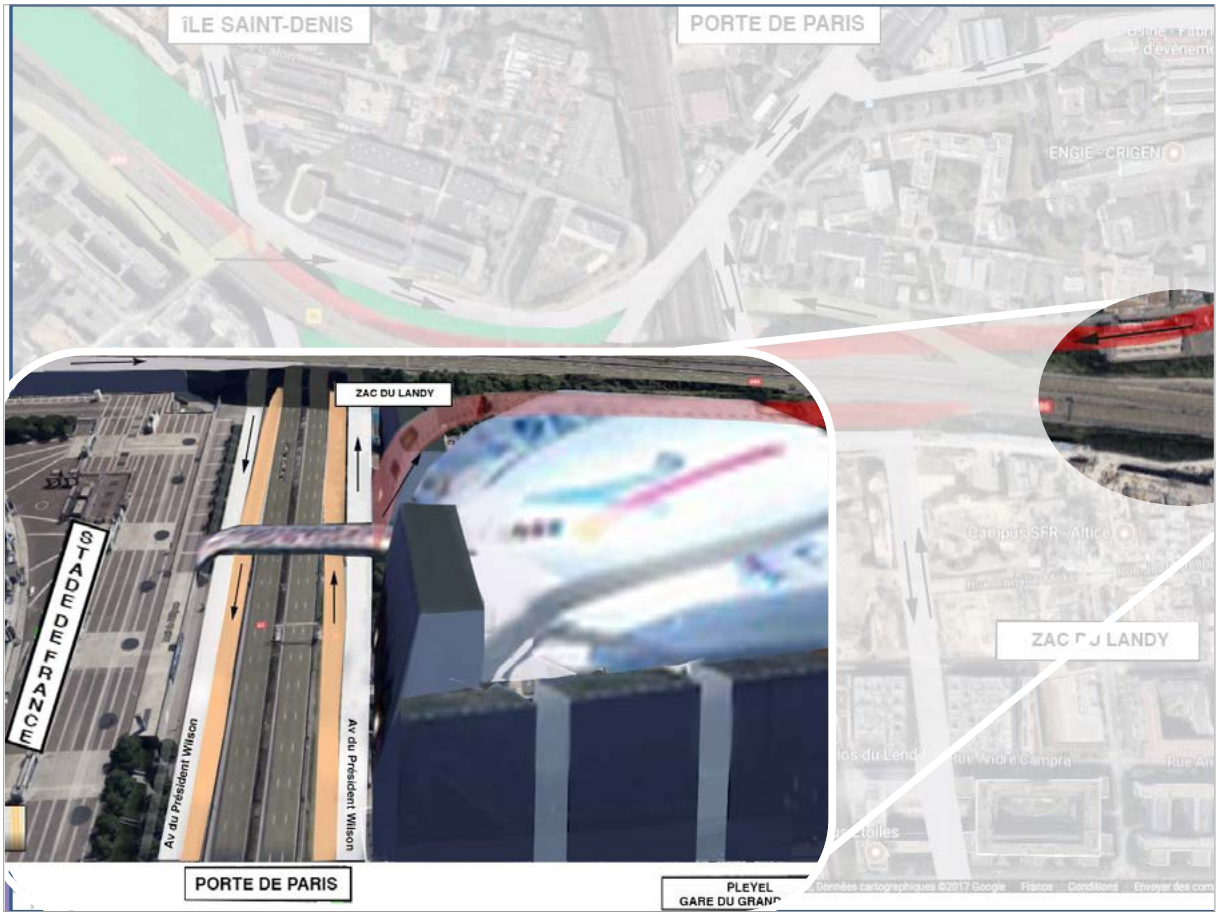

ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
Variante « E »
SAINT-OUEN
Google

15


ÎLE SAINT-DENIS
ZAC DU LANDY
SAINT-OUEN
Google

16


ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
ENGIE - CRIGEN
ZAC DU LANDY
Studios du Lendit
Rue André Campra
SNCF Campus Etoiles
Google


ÎLE SAINT-DENIS
PORTE DE PARIS
ENGIE - CRIGEN
ZAC DU LANDY
STADE DE FRANCE
Av du Président Wilson
Av du Président Wilson
PORTE DE PARIS
PLEYEL
GARE DU GRAND

Variante « B' »

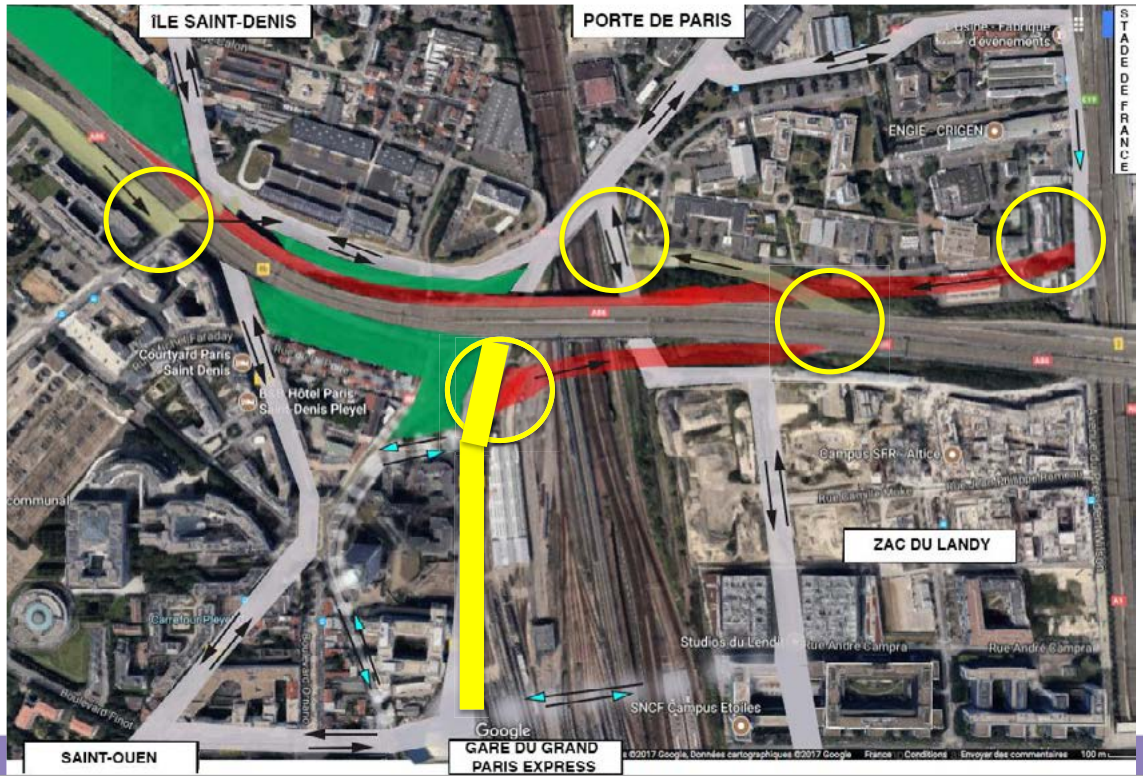


Méthodologie

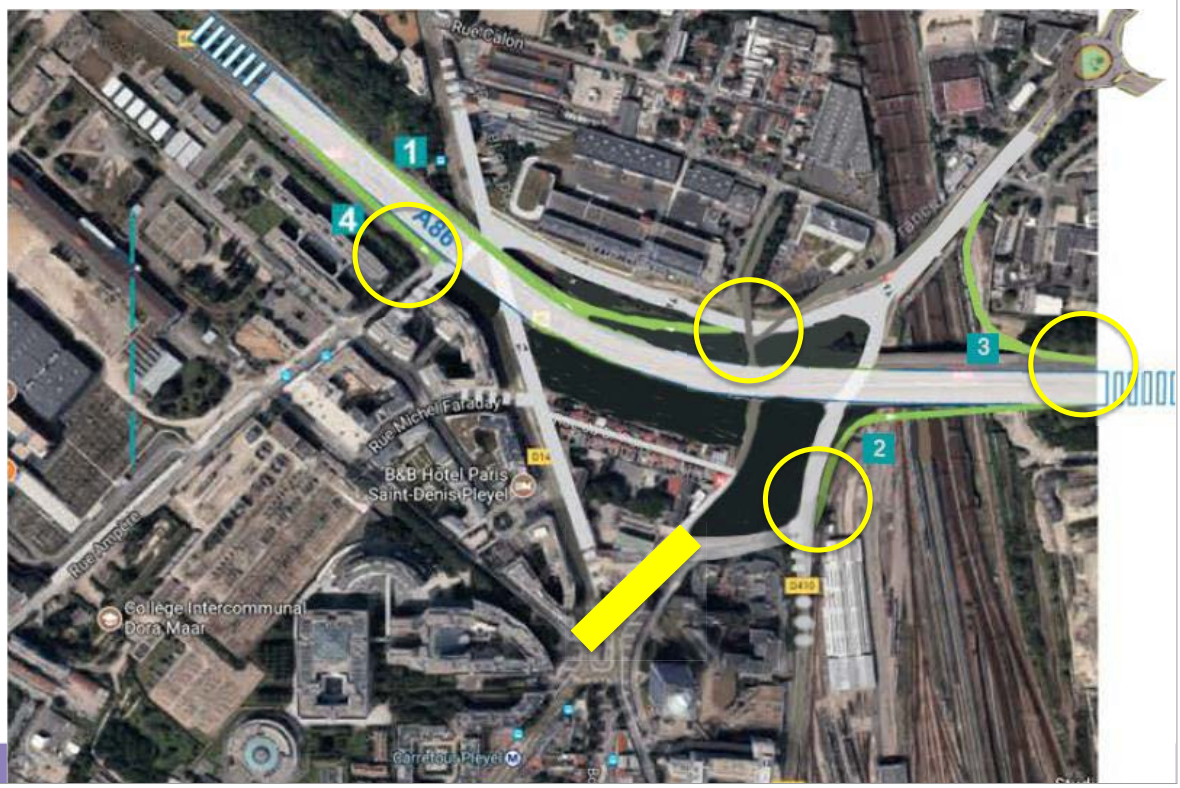
- Analyse des variantes au regard:
  - des objectifs du projet
  - de la faisabilité géométrique
  - de la faisabilité en trafic

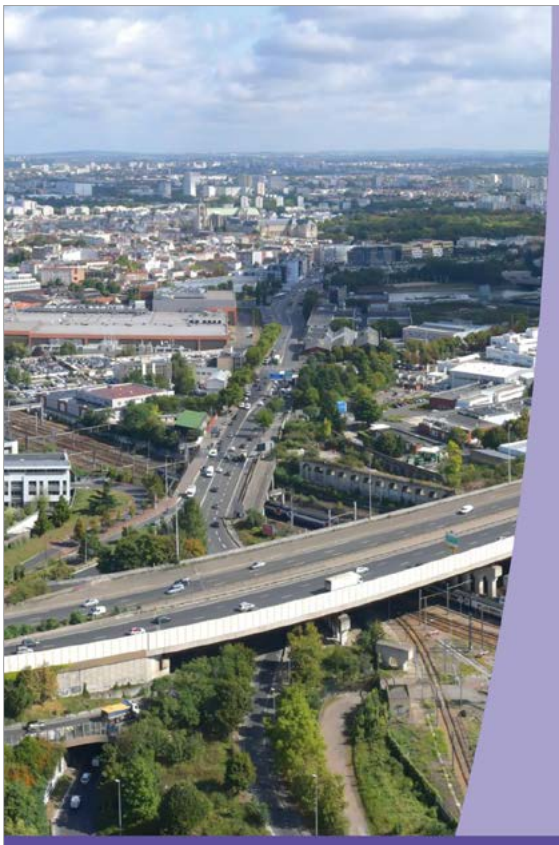
- Nécessitera des études complémentaires et des échanges avec les partenaires notamment pour vérifier la compatibilité avec les projets de chacun

Variante « E »



Variante « B' »





PISTES DE TRAVAIL

23

Le principe de restitution

- Rapport du garant
- Continuité des échanges avec les riverains au premier trimestre 2018
- 1 réunion publique de restitution des variantes « E » et « B'» à la fin du premier trimestre 2018
- Rapport complémentaire du garant
- Décision de la DiRIF sur la poursuite du projet au premier semestre 2018

24

Nathalie DEGRYSE

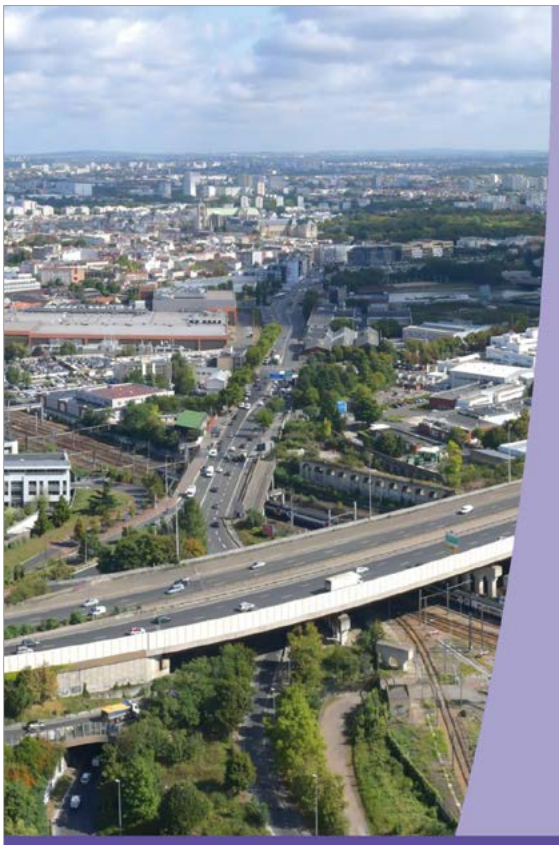
Cheffe du SMR, Adjointe au Directeur DiRIF

25



VOS QUESTIONS

26



RETOURS SUR L'EXPRESSION DES ATTENTES

27

Les modèles de trafic

- Pour pouvoir effectuer une étude de circulation, il faut une méthode ou un modèle de prévision de trafic.
- Cette méthode ou ce modèle se base sur des données ou hypothèses (pour les projets à venir) concernant :
  - les caractéristiques des pratiques de déplacement
  - la structure urbaine, notamment la localisation des emplois et des zones d'habitat
  - les caractéristiques des réseaux : réseau de voirie, réseau de transport collectif

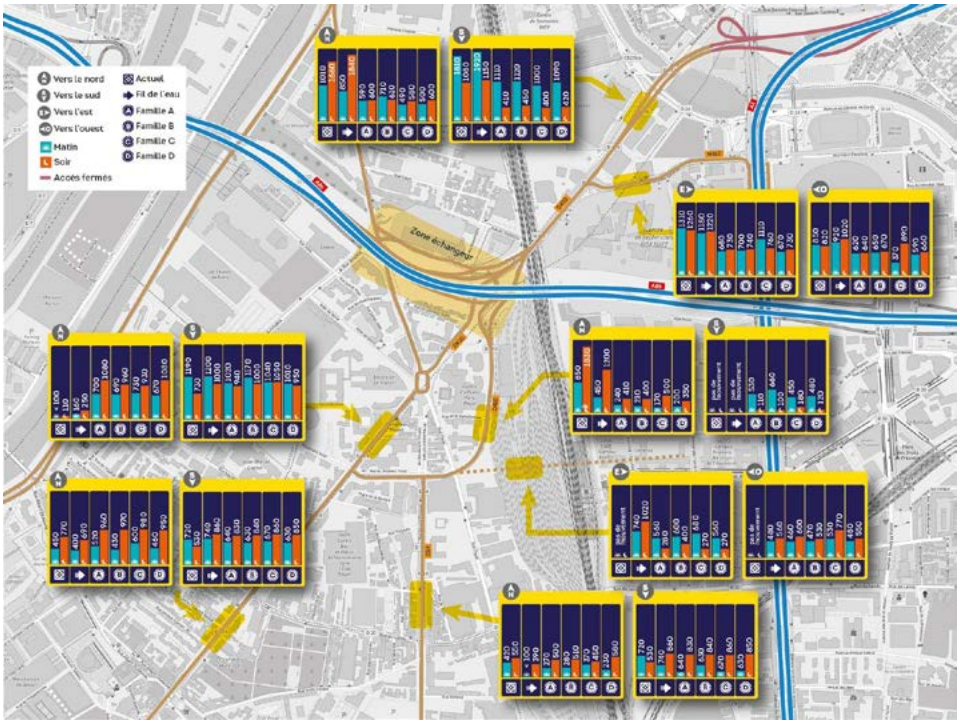
28

Les modèles de trafic

- De manière schématique, le modèle de trafic se compose de 3 aspects
  - **la demande** en trafic
  - **l'offre** du réseau
  - la **méthode d'affection** du trafic sur le réseau

29

Le modèle de trafic



30

Le risque d'expropriation

- Pas d'expropriation d'habitations privées dans les familles de variante A, B, C, D.

31

Le bruit

- Analyse de l'état initial (carte type)
- Simulation du bruit « au fil de l'eau » (horizon 2030)
- Identification des points de vigilance acoustique qui définiront les entrants pour la suite des études acoustiques s'il y a poursuite du projet

32

Les espaces verts



33

Les espaces verts

Surfaces (m²) entre Anatole France et Libération (non compris) à l'Ouest et à l'Est et la route de la Révolte et la limite des propriétés rue du Docteur Poiré au Nord et au Sud

	Nord A86 Surf Etanche	Nord A86 Surf Espace vert	Sud A86 Surf Etanche	Sud A86 Surf Espace vert
Etat initial	11 500	9 000	4 250	7 750
VARIANTE				
A	9 800	10 700	3 000	9 000
A'	9 800	10 700	3 500	8 500
B	12 000	8 500	2 500	9 500
C'	8 900	11 600	2 700	9 300
D'	9 800	10 700	2 700	9 300

34

La sécurité des habitations

- Possibilité d'intégrer des dispositifs de protections dès la conception du projet

35

Usage du talus

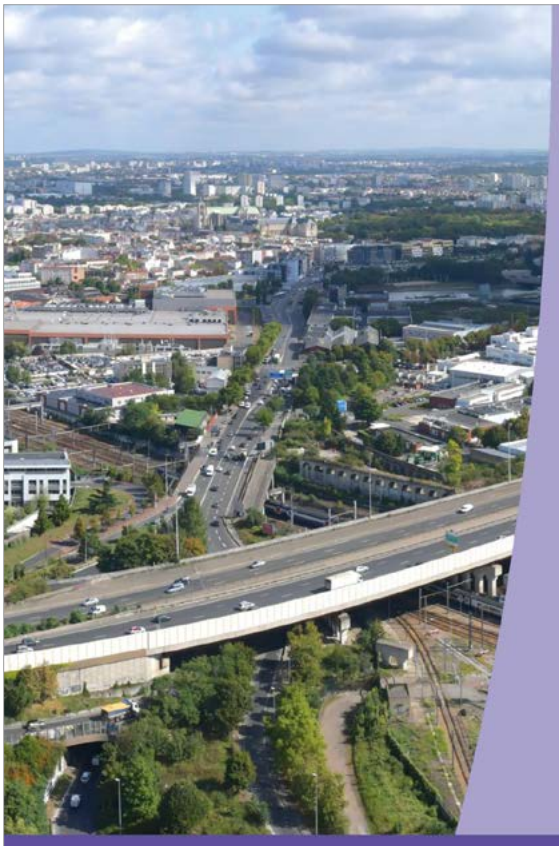


36

Gestion des nuisances pendant les travaux

- Intégration de dispositions limitant les impacts dans les contrats des opérateurs de travaux
- Mise en place d'une coordination entre les différents chantiers sur le territoire

37



LES PROCHAINES ÉTAPES

38

Eric TANAYS

Directeur DiRIF

39

La concertation

Jusqu'au 22 décembre 2017, vous pouvez vous exprimer

- En envoyant un **courrier postal**
  DRIEA/DiRIF/SMR/DMRNO
  ECHANGEURS PLEYEL/PORTE DE PARIS
  21-23 rue Miollis – 75015 PARIS
- En envoyant un **courrier électronique**
  echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr

40

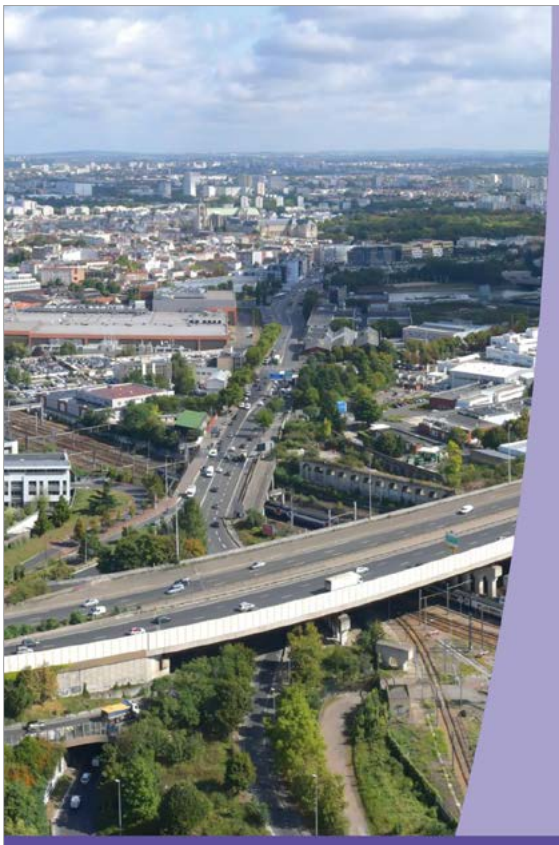
Les prochaines étapes

- Avant de choisir une variante, restitution de l'analyse des variantes « E » et « B' »
  - **En réunion publique**
  - **Printemps 2018**
  - **Communication préalable de la date**
- Réalisation du bilan de la concertation et du rapport du garant
  - **Documents publics**
  - **Accessibles sur internet**
  - **Communication de la parution des documents**
  - **1er semestre 2018**

41

Merci de votre attention

42



LE PROJET EN BREF

43

Les objectifs

- Offrir aux usagers des **conditions optimales de circulation** sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de **desserte du secteur Pleyel** pour accompagner le **développement des territoires** concernés ;
- Garantir les meilleures **conditions de sécurité** pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne **insertion environnementale** et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des **offres de déplacement** sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

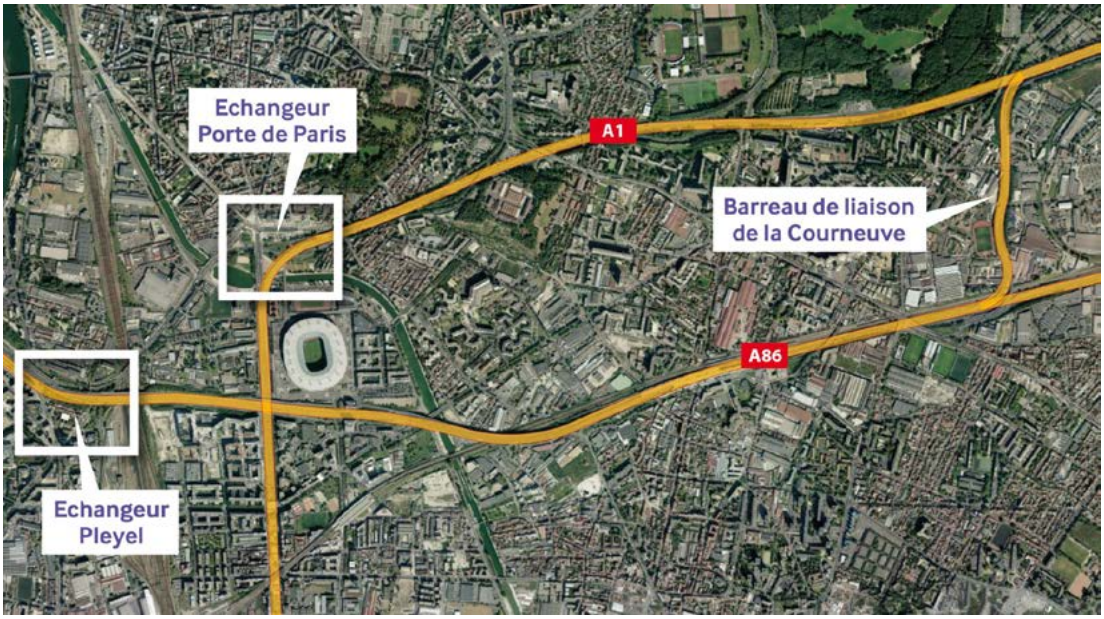
44

Les effets attendus pour le territoire

- Un **apaisement de la circulation sur le boulevard Anatole France**
- Un **projet qui modifie peu les circulations sur l'A1 et l'A86**
- Une **amélioration de la desserte** du quartier Pleyel
- Une **libération du foncier de la Porte de Paris** avec la fermeture des bretelles
- Une **attention particulière à porter sur l'ambiance acoustique et l'intégration paysagère**

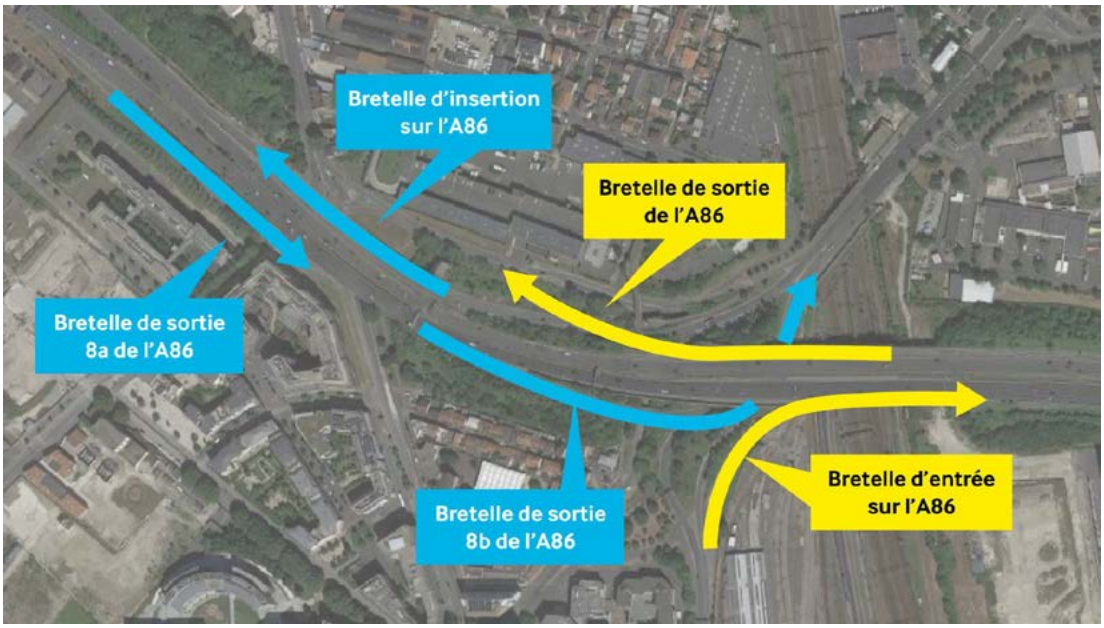
45

Le système des échangeurs



46

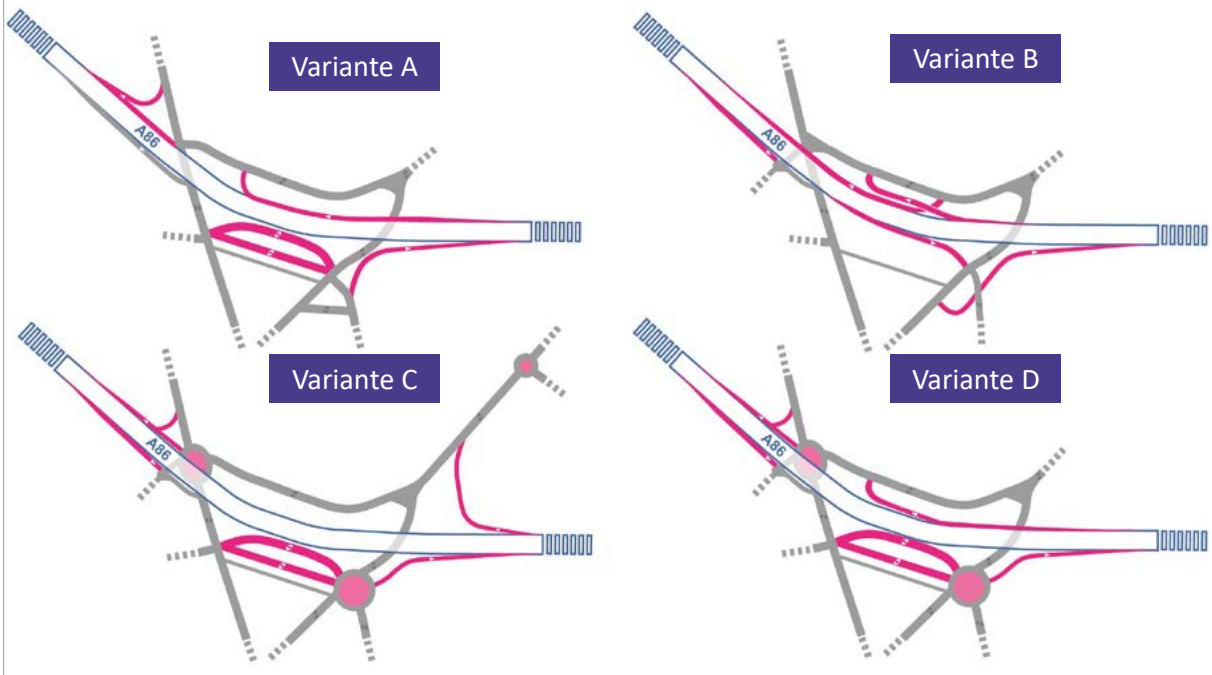
L'aménagement de l'échangeur Pleyel



Existant à réaménager Mouvements à créer

47

Les variantes proposées

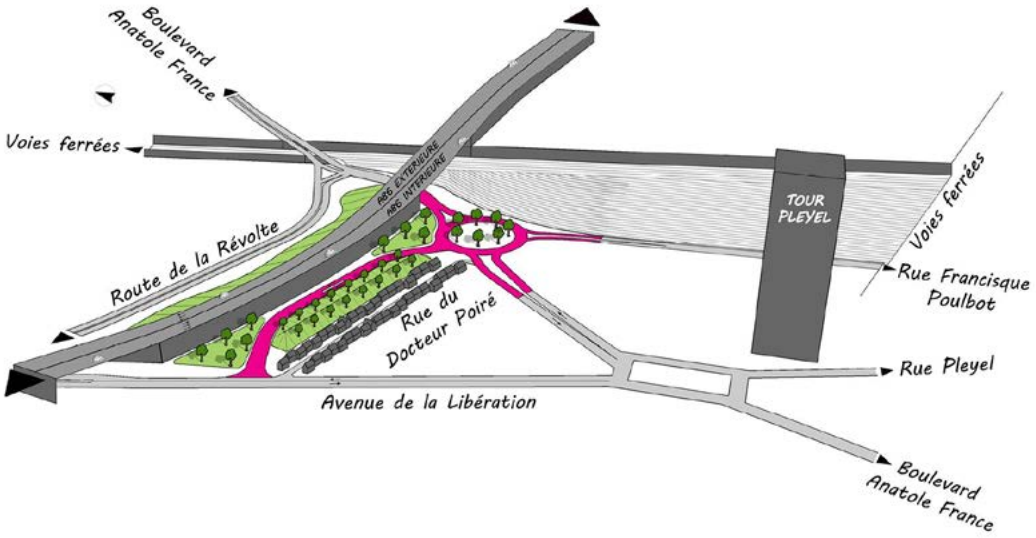


48

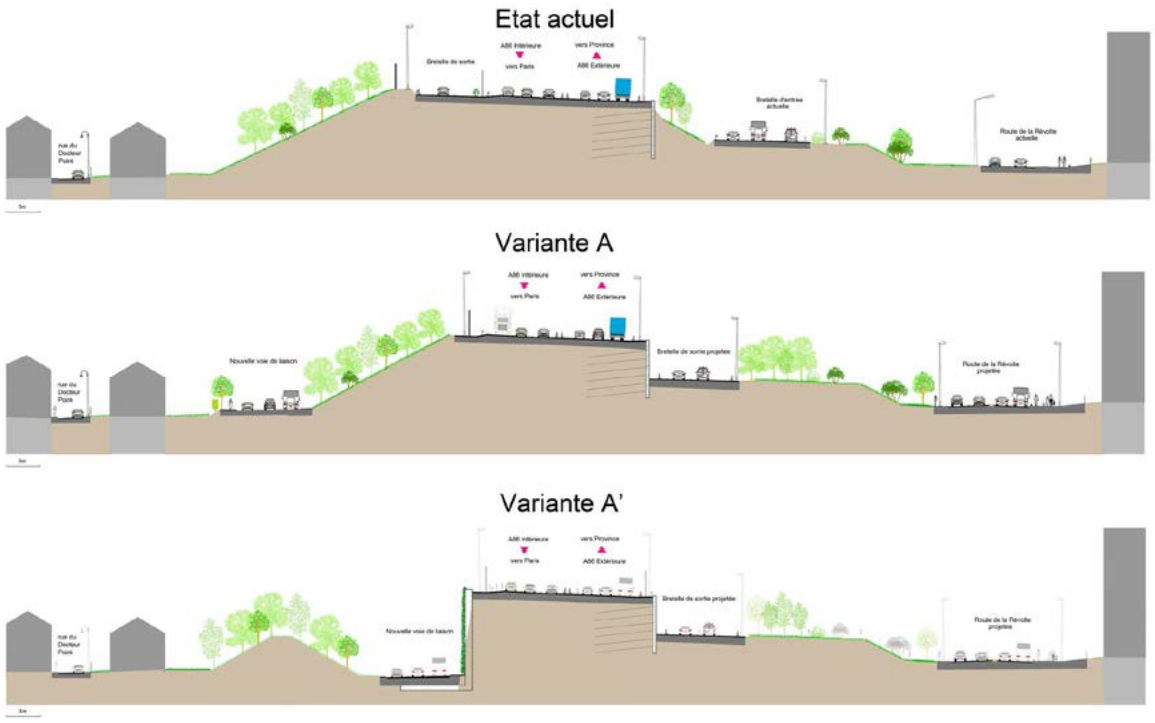
La voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération

Une option alternative commune aux variantes A, C et D

- **Cas n°2 :** la voie de liaison proche de l'A86



49



50

La comparaison des variantes

		Familles de variantes						
		Famille A		Famille B	Famille C		Famille D	
		A	A'	B	C	C'	D	D'
INFRASTRUCTURE	Géométrie, sécurité et confort pour l'usager	+	+	=	-	-	+	+
	Complexités techniques à la mise en œuvre et exploitation	+	=	=	-	--	=	-
DÉPLACEMENTS	Trafic sur le réseau national	=	=	+	=	=	=	=
	Trafic sur le réseau local	+	+	-	--	--	=	=
	Transports en commun	++	++	-	-	-	-	-
	Modes actifs	++	++	+	-	-	-	-
MILIEUX NATURELS	Corridors écologiques	+	=	+	++	+	+	=
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Insertion paysagère	+	+	=	++	++	+	+
MILIEU HUMAIN ET ÉCONOMIQUE	Compatibilité avec les projets des acteurs locaux	++	++	-	--	--	-	-
	Analyse socio-économique	++	++	+	--	--	=	-
CADRE DE VIE DES RIVERAINS	Air et santé	+	+	=	+	+	+	+
	Niveau Sonore	=	=	=	=	=	=	=
	Modification visuelle au niveau des habitations	--	-	++	--	-	--	-
COÛT		+	-	+	=	--	+	-
		85 M€	99 M€	82 M€	90 M€	105 M€	81 M€	96 M€

Échelle d'évaluation des critères :

Critère relativement moins bon que les autres -- - = + ++ Critère relativement meilleur que les autres

51

Compte rendu de la réunion publique du 14 décembre 2017

RÉUNION PUBLIQUE DU 14 DÉCEMBRE 2017

Concertation sur les Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Synthèse de la réunion publique du 14 décembre 2017

Intervenants

DiRIF
Eric TANAYS, Directeur
Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations

Territoire
Patrick BRAOUEZEC, président de Plaine Commune
Michel RIBAY, maire-adjoint délégué de Saint-Denis
David PROULT, vice-président de Plaine Commune et maire adjoint à l'aménagement de Saint-Denis
Emmanuel PETIOT, directeur de la Direction de la voirie et des déplacements au CG93
Matthias POIGNAVENT, chargé de mission à Plaine Commune

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant

Début de la réunion à 18 h 40.

Mot d'accueil de Patrick BRAOUEZEC, président de Plaine Commune

Patrick BRAOUEZEC salue le travail accompli depuis la première réunion, en particulier l'émergence de nouvelles propositions de la part des riverains, qui seront intégrées à la réflexion. Il insiste sur le fait que la réunion ne marquera pas la fin de la concertation.

Retour sur la concertation

Jean-François HELAS, garant de la concertation, signale que cette dernière réunion se déroule en présence des principaux décideurs. Il considère l'ensemble de la procédure productive et fertile en propositions abouties. **L'opportunité du projet** lui-même semble avoir été comprise et acceptée. Elle débouche sur une inquiétude concernant l'évolution des circulations sur le territoire et sur l'impact des travaux pour les habitants. La concertation a fait émerger des **thématiques** récurrentes. Concernant les variantes, il y a une forte mobilisation autour des riverains de la rue du Dr Poiré contre les **variantes** A, C et D de la DiRIF, mais aussi A', C' et D', censées prendre en considération les critiques. La variante B présente quant à elle des insuffisances reconnues.

Variantes des riverains : première analyse technique (DiRIF)

Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations à la DiRIF, présente à nouveau les variantes E et B', exposées par les riverains lors de l'atelier du 4 décembre.

Variante « E »

La variante « E » est guidée par trois objectifs : prendre en compte un schéma de circulation à plus grande échelle, ne pas détruire des espaces verts protégés et préserver la qualité de vie dans tout le quartier.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

Elle se caractérise par les grands points suivants :

- Suppression de la jonction de la sortie 8a (depuis l'A86 Ouest) avec le boulevard de la Libération
- Suppression de la sortie 8b (depuis l'A86 Ouest)
- La création d'une bretelle d'entrée vers l'A86 Ouest, au niveau de la RN1
- La création d'une bretelle de sortie depuis l'Est par la ZAC du Landy (après les lignes ferroviaires)
- La création d'une bretelle d'entrée vers l'A86 Est depuis le boulevard Anatole France sud
- Le boulevard Anatole France et la rue Poulbot sont unifié en un seul axe.

Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest de la DiRIF, présente les résultats des premières études sur ces variantes. Ces résultats sont préliminaires et les variantes feront l'objet d'études plus poussées. Certains points actuellement problématiques pourront peut-être trouver des aménagements. Il juge que ces variantes représentent un travail déjà important, qui fournit aussi des pistes pour améliorer les variantes A à D dans le sens souhaité par les riverains.

La variante « E » semble poser des problèmes de saturation du trafic sur la sortie 8a, la suppression de la jonction avec le boulevard de la Libération, ne permettant plus l'écoulement du trafic, avec donc un risque inacceptable de remontée de file sur l'A86.

Concernant la sortie au niveau de la ZAC du Landy, la pente pour se raccorder au terrain naturel est bonne (pente de 6%), cependant, les 250 mètres minimum de distance avec la bretelle du Stade-de-France ne peuvent pas être respectés. De plus, ce principe fait de la rue de la ZAC du Landy, une rue dont le trafic est supérieur à celui d'Anatole France, ce qui risque de poser un problème de gestion du carrefour avec la rue Anatole France.
La bretelle d'entrée prévue depuis la N1 présente certaines qualités, en allégeant le trafic sur le boulevard de la Libération, mais pourrait amener la saturation de la RN1 jusqu'à la rue Jules Saulnier.
Le croisement de deux bretelles [bretelle d'entrée sur l'A86 depuis la RN1 et bretelle de sortie depuis l'A86 est] est source de difficultés de gabarit, qui pourrait cependant peut-être être surmontées en inversant l'altimétrie des deux bretelles par rapport au schéma proposé. Une étude attentive doit vérifier cette possibilité.
D'autres idées sont également intéressantes comme le rapprochement du boulevard Anatole France et de la rue Poulbot qui permettrait de dégager des espaces verts aménageables. Cette solution pose néanmoins question quant à la possibilité d'imaginer une voie de retournement.
Tous les aspects relatifs à cette variante n'ont pas encore pu être étudiés, compte-tenu du délai écoulé depuis sa présentation le 4/12 par les riverains au maître d'ouvrage.

Variante « B' »

La variante B' s'appuie sur la variante B de la DiRIF et y apporte différentes modifications :

- Suppression de la jonction de la sortie 8a (depuis l'A86 Ouest) avec le boulevard de la Libération
- Suppression de la sortie 8b (depuis l'A86 Ouest)
- Création d'un carrefour sur la rue de la Révolte
- La sortie depuis l'A86 Est en amont des voies SNCF, sur le Boulevard Anatole France (sur le principe de la variante C)
- Le boulevard Anatole France et la rue Poulbot sont unifié en un seul axe.

Le projet dégagerait aussi de l'espace supplémentaire pour d'éventuels aménagements paysagers et le développement des transports en commun ou des circulations douces.

Du point de vue du maître d'ouvrage, le projet de la variante B' rencontre les mêmes difficultés que la variante E concernant la sortie 8a. Par ailleurs, comme pour la variante B, l'entrée est jugée moins favorable pour l'apaisement du boulevard Anatole France. Un point de vigilance est soulevé portant sur le risque d'encombrement du trafic sur le carrefour envisagé sur le boulevard de la Révolte. Des simulations plus poussées en termes de trafic devront être effectuées pour analyser ce point.

De manière générale, les riverains s'estiment satisfaits de la présentation des variantes E et B' faite par la DiRIF.

Pistes de travail et engagements sur le principe de restitution

Jean-François HELAS, en accord avec l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet, propose que la phase de la concertation réglementaire s'achève comme prévu le 22 décembre. Le travail sur les nouvelles variantes continuera cependant à se poursuivre dans le cadre, déjà prévu, d'un dispositif continu d'information, avec une poursuite du dialogue collectivités / riverains / maître d'ouvrage. Des conclusions approfondies sur toutes les différentes variantes aboutiront à la fin du 1er trimestre 2018. Elles feront l'objet d'ateliers puis d'une réunion publique, avant la décision du maître d'ouvrage avant la mi-2018.

Patrick BRAOUEZEC approuve cette proposition et s'engage, pour **Plaine Commune** et la ville de **Saint-Denis**, à poursuivre le travail de concertation avec les habitants. Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur de la DiRIF, s'engage elle-aussi à prolonger la logique de dialogue, d'échange et d'information. Emmanuel PETIOT rappelle les objectifs du **Conseil départemental** en matière de voirie. Il insiste sur le pragmatisme à observer ici, dans l'intérêt général, et la nécessité de dégager le meilleur projet qui soit, sans idée préconçue, quitte à combiner des éléments des différentes variantes. Le Conseil départemental participera lui aussi aux études, aux ateliers et à la restitution. Suite à aux premières études sur la variante E, menées par la DiRIF en collaboration avec les services départementaux, Emmanuel PETIOT souligne que certains éléments de cette variante interrogent et pourraient générer des reports de trafic et des dysfonctionnements sur des voiries communales.

Échanges avec le public sur ces premiers enseignements de la concertation

Opportunité du projet

Plusieurs riverains remettent en question l'idée d'une opportunité partagée, en rappelant leur opposition aux quatre variantes du projet présentées par la DiRIF. Le bénéfice des changements sur le quartier Pleyel n'est selon eux pas assez apparent, la prise en compte de l'environnement semble insuffisante. Ils s'interrogent sur le fait que toute la procédure de concertation puisse être une façade, des éléments suggérant, pour eux, que le projet sera plutôt validé par une loi d'accréditation liée aux Jeux olympiques.

Michel RIBAY et Emmanuel PETIOT rappellent les objectifs généraux poursuivis pour améliorer la qualité de vie dans les différents quartiers et leur insertion en termes de mobilités, qu'ils invitent à considérer à l'échelle des différents réseaux de transport régionaux. Le projet, pour M. RIBAY et Mme DEGRYSE, a fait l'objet d'un long débat, indépendant de la question des J.O., qui pourraient seulement apporter un financement. Madame DEGRYSE rappelle que le projet de fermeture de la Porte de Paris et de l'aménagement de l'échangeur Pleyel est antérieur au projet des JO Paris 2024, mais que la connaissance de ce projet a certainement alimenté le dossier de candidature. Pour Monsieur RIBAY, le complément de l'échangeur Pleyel est un élément intéressant du dossier de candidature pour la desserte du village olympique, les JO apportant une opportunité de financement.

A ce sujet, M. HELAS souligne que concertation qui se tient concerne l'opportunité du projet de fermeture de la Porte de Paris et de l'aménagement de l'échangeur Pleyel, indépendamment de la question des JO. L'antériorité du projet par rapport à la candidature de Paris et le rapport de l'Autorité Environnementale, qui dissocie ce projet de l'ensemble des dispositifs des J.O., représentent à cet égard des preuves tangibles de l'autonomie du projet, et que c'est pour cela qu'il a accepté la garance de la concertation sur le projet. Il rappelle que la Commission nationale du débat public, à laquelle il réfère, refuse de participer à des concertations dès lors que la discussion sur l'opportunité même des projets n'est pas sincère.
Il reconnait que la mention du projet en tant qu'infrastructure à réaliser pour les Jeux Olympiques, dans le dossier de candidature de Paris, peut être jugé comme maladroit et semer le trouble dans les esprits. Il encourage le participant qui a soulevé ce point à lui adresser les élémets à sa disposition et Il s'engage à les étudier et à mentionner cet élément dans son rapport.

Prolongation de la concertation

Les riverains regrettent le faible délai dont ils ont disposé pour étudier le dossier de concertation. Ils considèrent que des études leur manquent et que la DiRIF n'a pas encore donné suite à certaines demandes (sur les flux et la modélisation). Ils souhaitent que la concertation réglementaire soit prolongée,

le temps de mener des études sur les variantes E et B', ou les nouvelles variantes qui pourraient émerger.
Mme DEGRYSE et M. MOTTE rappellent que certaines études sont encore incomplètes ou partielles, et ne peuvent être partagées en l'état. Ils mettent en avant l'esprit d'ouverture de la DiRIF.
M. HELAS estime que la suite prévue de la procédure et les engagements du maître d'ouvrage garantiront au mieux la transparence, le respect de la démarche des riverains, la prise en compte des études à venir ou l'émergence de nouvelles variantes éventuelles. Il ne juge pas nécessaire de recommander la prorogation de cette phase de la concertation.

Un participant demande si une variante se dégage déjà à ce stade de la procédure. Les différents acteurs du projet réfutent toute idée d'un choix qui serait déjà fait et n'écartent aucune possibilité, y compris du côté des variantes des riverains ou de nouvelles variantes qui pourraient émerger à travers les études et débats.

Retour sur les thématiques exprimées lors des réunions et ateliers précédents (DiRIF)

Jean-Baptiste MOTTE et Emmanuelle LE ROY reviennent sur des thématiques, correspondant aux grandes questions et craintes exprimées depuis le début de la concertation publique.
M. MOTTE présente les **modèles de trafic** : une note est disponible depuis la veille. Elle précise le modèle de prévision de trafic de la DiRIF. Il intègre la circulation sur toute l'Île-de-France, avec des répercussions étudiées sur toutes les voies du quartier. Les modèles, très complexes et exhaustifs, reposent sur un échantillon de simulations statistiques pour limiter le risque d'erreur et effectuer des comparaisons.
Emmanuelle LE ROY revient sur les autres thématiques exprimées par le public.

- **Expropriation :** les variantes de la DiRIF (familles A à D) ne comportent pas d'expropriation d'habitations privées.
- **Bruit :** Mme LE ROY fait état d'études encore partielles et préliminaires. Des mesures compensatoires réglementaires seront mises en œuvre pour limiter l'augmentation du bruit à moins de 2 dB.
- **Espaces verts :** sur le secteur au nord de la rue du Dr Poiré comportant les talus autour de l'autoroute, les projets de la DiRIF augmenteraient leur surface totale, y compris dans les variantes A', C' et D'.
- **Sécurité intrusion des habitations :** des dispositifs de protection peuvent être intégrés au projet dès le stade de la conception.
- **Usage du talus :** une réflexion est déjà lancée pour bien prendre en compte ce sujet.
- **Nuisance pendant les travaux :** il sera possible aux acteurs du projet de prendre des dispositions en amont (contrat des opérateurs), et il y aura nécessairement une coordination des chantiers sur tout le territoire de la ville.

Échanges avec le public sur les thématiques

Modèles de trafic

Un participant regrette que les études se contentent de mesurer les véhicules/heure plutôt que les vitesses, donnée considérée comme étant plus concrète. Jean-Baptiste MOTTE explique que les études à ce stade reposent sur des modèles statiques, et que les vitesses seront connues lors du passage à des modèles dynamiques.
Un autre participant signale que les modifications qui vont être apportées au boulevard Finot ne sont pas intégrées aux modèles de simulation de trafic. M. MOTTE et M. POIGNAVENT admettent la possibilité que ces modifications, décidées récemment, n'aient pas encore été intégrées. Ils s'engagent à vérifier, et à mettre à jour les modèles le cas échéant.

Impact environnemental

Un riverain considère que certaines habitations seront très affectées par les nouveaux aménagements. La grande proximité avec un mur antibruit lui fait craindre une « ambiance carcérale ». Il estime que des expropriations pourraient être souhaitées par les habitants eux-mêmes, du fait de la dégradation de la qualité de vie.
Un participant souligne qu'une hausse du bruit de 3 dB correspond en fait à son doublement. 2 dB représentent déjà une hausse du bruit de 60 %. M. MOTTE rappelle que l'échelle des décibels est effectivement logarithmique, il rappelle également que le maître d'ouvrage mettra en œuvre, comme demandé réglementairement, des protections acoustiques dès que le bruit généré augmentera de 2dB. Avec ces systèmes de protection, les premières études montrent que le niveau de bruit pourrait être inférieur au bruit estimé au fil de l'eau par

l'augmentation de la circulation. L'analyse des nuisances acoustiques fera l'objet d'une étude d'impact si le projet se poursuit.
Plusieurs riverains s'inquiètent du devenir des espaces verts, en l'occurrence les zones UVM. Les nouvelles parcelles seront morcelées et il faudra du temps pour que les arbres poussent pour pouvoir à nouveau filtrer efficacement les bruits et la pollution. La DiRIF souligne qu'une étude environnementale avec un état des lieux complet sera par la suite menée pour assurer une approche qualitative des aménagements prévus. Jean-François HELAS souligne que ce type d'étude est encore prématuré à ce stade du projet.

Boulevard de la Libération

Un participant s'intéresse au rôle que jouera le boulevard de la Libération (route départementale) pour insérer les ZAC au nord de l'A86 (Confluence ou Alstom) dans le réseau de transports en commun et les mobilités douces. Emmanuel PETIOT confirme que le département projette de soutenir le développement des modes actifs de déplacement sur toutes ses routes, et que le boulevard sera d'ailleurs l'objet d'un projet.

Synthèse des orientations à venir (DiRIF)

Éric TANAYS salue la forte implication des participants à la réunion. La DiRIF s'engage à approfondir les études sur les variantes qui ont été proposées avec la même rigueur que sur ses propres variantes. Les variantes de la DiRIF feront quant à elles l'objet de compléments destinés à minimiser les impacts signalés par les riverains
Concernant le calendrier, il confirme le rendez-vous pris au printemps 2018 pour une restitution publique avec échanges sur les résultats de ces études. La décision sera ensuite prise à la fin du 1er semestre, en liaison avec les collectivités partenaires. D'ici-là, il souhaite un dialogue régulier avec les représentants des riverains lors de rendez-vous intermédiaires et d'échanges informels.

Les riverains souhaitent qu'un échéancier de ces réunions soit connu avant la fin de la période de concertation publique. M. TANAYS s'engage à ce que ces éléments puissent être communiqués au plus vite, dans un délai cohérent avec le temps nécessaire pour la réalisation des études complémentaires. Jean-Baptiste MOTTE détaille les éléments du dossier (simulations, études et informations complémentaires) qu'il pourra fournir à brève échéance aux participants.

Les riverains soulignent le rôle déterminant que ce projet jouera pour leur propre bien immobilier, leur patrimoine, alors qu'ils sont encore confrontés aux doutes et aux incertitudes. Ils mettent l'accent sur l'importance que revêt donc cette décision pour leur avenir, ce qui explique leur implication aussi forte dans la concertation.

Clôture de la réunion à 21 h 42.

3. Etude supplémentaire

Note trafic communiquée aux habitants et publiée sur le site internet

ÉTUDE DE TRAFIC

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Cette note présente les principaux éléments des études de trafic menées à ce stade du projet.
Sont présentés :
- **le modèle de trafic**
- **les évolutions du trafic dans le secteur de la Porte de Paris**
- **les évolutions du trafic au niveau de l'échangeur de Pleyel**

Présentation du modèle statique et utilisation des résultats

Pour pouvoir effectuer une étude de circulation, il faut une méthode ou un modèle de prévision de trafic.
Cette méthode ou ce modèle se base sur des données ou hypothèses (pour les projets à venir) concernant :
- les caractéristiques des pratiques de déplacement
- la structure urbaine, notamment la localisation des emplois et des zones d'habitat
- les caractéristiques des réseaux : réseau de voirie, réseau de transport collectif

Le modèle de trafic est utilisé pour estimer la demande en trafic sur l'ensemble des voies au niveau régional. Il sert notamment à dimensionner les infrastructures neuves et à réaménager, à estimer l'impact d'une modification de l'infrastructure sur son fonctionnement (nouvelle voie créée, voie supprimée, modification du sens de circulation, mise en place d'aménagement dédié au transport collectif,...) et l'impact de la mise en œuvre de projets générant des flux de trafic sur le territoire. C'est un modèle statique (également appelé macroscopique) qui permet une analyse globale à grande échelle, où les véhicules sont traités par regroupement de flux (de zone à zone), et non pas individuellement comme dans un modèle dynamique (qui permet lui, notamment une analyse fine du fonctionnement des carrefours).

De manière schématique, le modèle de trafic se compose de 3 aspects - **la demande** en trafic, **l'offre** du réseau et la **méthode d'affection** du trafic sur le réseau - analysés sur une période (matin entre 07h-09h ou soir entre 17h-19h en semaine, heures de pointe, dimensionnantes du réseau) à un horizon donné (actuel ou prévisionnel).

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

La demande

Les données statistiques disponibles (INSEE, enquêtes globales transport,...) permettent de composer et ajuster les matrices de déplacement au niveau de la région Île-de-France, celle-ci étant découpée en différentes zones jusqu'à l'échelle du quartier.
Les matrices donnent la demande en trafic pour chaque liaison par origine et destination entre chaque zone. Par exemple, la matrice donne une demande de 12 véhicules/h le matin du quartier A de Saint-Denis au quartier B de Maisons-Alfort.
Pour les matrices des horizons futurs, on ajoute aux flux actuels les flux générés par les projets du territoire (logements, bureaux, commerces,...).
A titre d'information, les matrices prévisionnelles comptent plus de 4 millions de lignes (i.e. 4 M de liaisons origine-destination à évaluer).

L'offre

Le réseau viaire francilien est modélisé en de multiples sections de route (entre intersections), définie par :
- Une distance ;
- Une capacité ;
- Une vitesse « à vide » (ex : 90 km/h sur A86, 15 km/h sur une voie de desserte locale, pour tenir compte des usages et des temps d'attente ;
- Un type de route : autoroute, voie rapide, route locale principale, route locale secondaire. La réaction de la voie face à la congestion est différente selon son type. Par exemple, on maintient plus facilement une vitesse proche de celle dite « à vide » même en cas de forts trafics proches de la capacité théorique sur une voie d'autoroute que sur une voie locale où l'on sera sujet aux attentes liées aux intersections, aux véhicules en manœuvre, etc,
- Un coût horaire de péage le cas échéant.

La méthode d'affectation

L'hypothèse généralement utilisée est que chacun recherche le chemin qui lui permet de minimiser le temps ou le coût de déplacement. Ainsi les véhicules sont affectés aux sections du réseau de manière itérative par une recherche d'itinéraire les plus rapides (en temps de parcours).
Pour assurer une fiabilité statistique du modèle, l'affectation est répétée 18 fois en tenant compte à chaque fois des résultats de l'affectation précédente. Ces itérations assurent une répartition optimale des flux sur les différentes sections du réseau.
Le report sur les modes de transports collectifs existants et en développement est ensuite intégré en comparant l'attractivité des itinéraires routiers et des itinéraires en transport en commun. Une partie des déplacements en véhicule est alors reporté sur les transports en commun, délestant l'ensemble du réseau viaire (sujet à un nouvel équilibre des flux).

A l'issue des simulations, on peut obtenir le volume de trafic à attendre sur une heure pour chaque section modélisée. On peut également déduire les mouvements tournants aux carrefours, les comparaisons avec et sans projet ou des isochrones.
A partir du volume de trafic fourni par le modèle statique, on est en capacité de dimensionner globalement l'infrastructure. L'utilisation d'un modèle dynamique permet dans un second temps d'affiner le dimensionnement, notamment au niveau des carrefours et zones d'entrecroisement.

Le modèle statique comprend également quelques biais comme l'affectation possible de trafic au-delà de la capacité théorique ou la délicate prise en compte du fonctionnement des carrefours, des remontées de files ou de l'écrêtement de la pointe (lié aux véhicules décalant leur départ). L'analyse humaine des données du modèle statique par un expert trafic permet de corriger ces biais et d'avoir une analyse fiable de la situation permettant un dimensionnement correct de l'infrastructure.

Il est à noter que ce même modèle est utilisé par le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis pour ses études de trafic, ce qui assure la cohérence des études faites sur les différents réseaux et qu'il a fait l'objet d'un recalage en comparant le modèle dans la situation actuelle avec des relevés de conditions de circulation et des mesures de trafic réalisées.

Pour ce projet d'aménagement routier du système d'échangeurs Porte de Paris / Pleyel, l'ensemble des projets du territoire mis en œuvre à l'horizon 2030 sont pris en compte et notamment la gare Pleyel du Grand Paris Express, le franchissement urbain des voies ferrées, le réaménagement de la Place Pleyel, Universeine,...

Évolutions du trafic liées au projet

Les cartes présentées sur les pages suivantes sont construites à partir des données issues du modèle de trafic. Elles mettent en évidence les évolutions du trafic avec et sans la mise en œuvre du projet.

Pour l'échangeur Pleyel,

- les données relatives à l'échangeur modifié, pour chacune des variantes présentées dans le tableau ci-contre,
- les données relatives aux principaux axes autour de la zone de l'échangeur sont présentées, pour chacune des variantes, en page 5 de cette note.

Pour l'échangeur de la Porte de Paris,

l'impact de la fermeture des bretelles de la porte de Paris est globalement le même pour toutes les variantes. les cartes en page 6, 7 et 8 présentent les principales données trafic dans le secteur de la Porte de Paris.

	ZONES CONCERNÉES	SITUATION ACTUELLE (VÉH/H)		FIL DE L'EAU (VÉH/H)		ÉCART ENTRE LE FIL DE L'EAU ET LES FAMILLES DE VARIANTE							
		actuel		fil de l'eau		A		B		C		D	
		matin	soir	matin	soir	matin	soir	matin	soir	matin	soir	matin	soir
1	Boulevard de la Libération au Nord de l'échangeur (2 sens confondus)	1200	1100	1700	1100	-2%	+26%	+7%	+27%	-8%	+18%	-4%	+21%
2	Boulevard de la Libération au Sud de l'échangeur (2 sens confondus)	1100	1100	1600	1300	-6%	-42%	+11%	-15%	-11%	-38%	-10%	-39%
3	Boulevard Anatole France au Nord de l'échangeur (2 sens confondus)	4600	4300	4800	4350	-46%	+38%	-43%	-34%	-33%	-40%	-46%	-37%
4	Boulevard Anatole France au Sud de l'échangeur (vers le sud)	720	400	750	300	-41%	-17%	-9%	+123%	-22%	-21%	-52%	-7%
	Boulevard Anatole France au Sud de l'échangeur (vers le nord)* en véh/h	-	-	-	-	+450	+850	+550	+980	+220	+850	+380	+850

** Mise à double sens du boulevard Anatole France* — matin, soir, actuel, fil de l'eau, familles de variantes A B C D

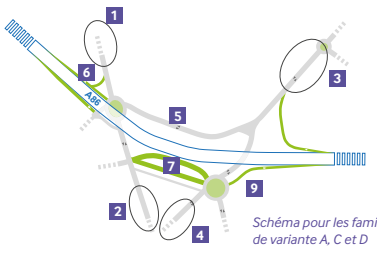


Schéma pour les familles de variante A, C et D

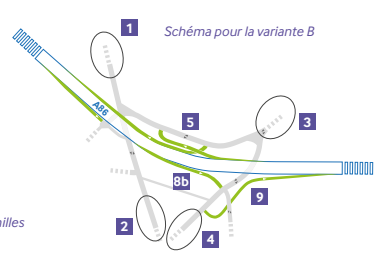
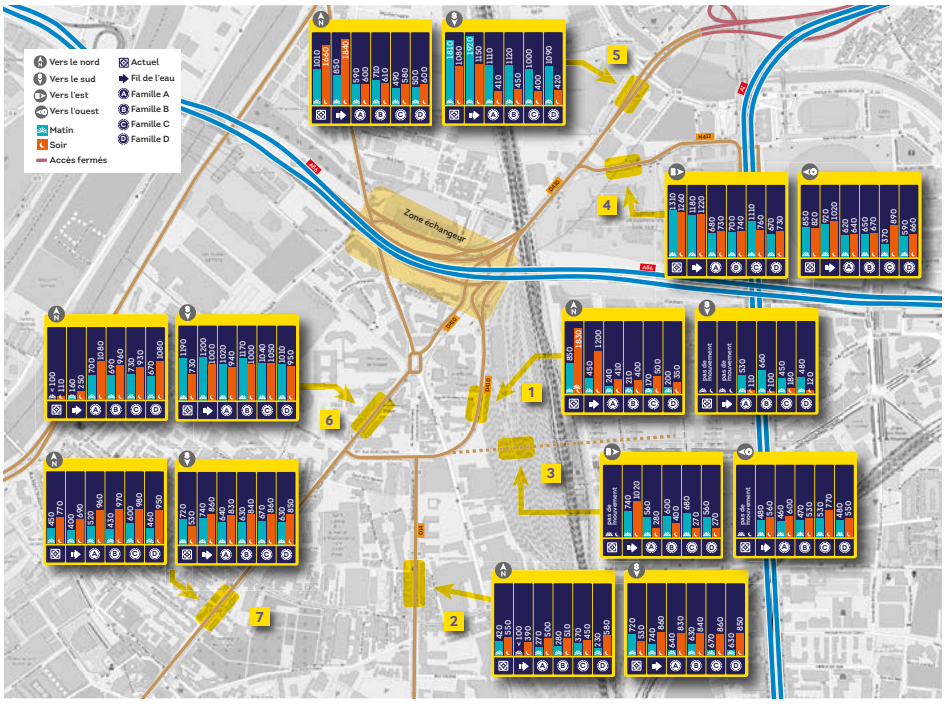


Schéma pour la variante B

ÉTUDE DE TRAFIC

FOCUS SUR QUELQUES AXES MAJEURS AUTOUR DE L'ÉCHANGEUR PLEYEL



Les modifications apportées par le projet sur la zone de l'échangeur Pleyel ont des effets sur l'équilibre et la répartition des flux de trafic (en demande) autour de cette zone.
La carte ci-contre présente les données de trafic dans l'état actuel, pour le fil de l'eau et pour chacune des variantes.

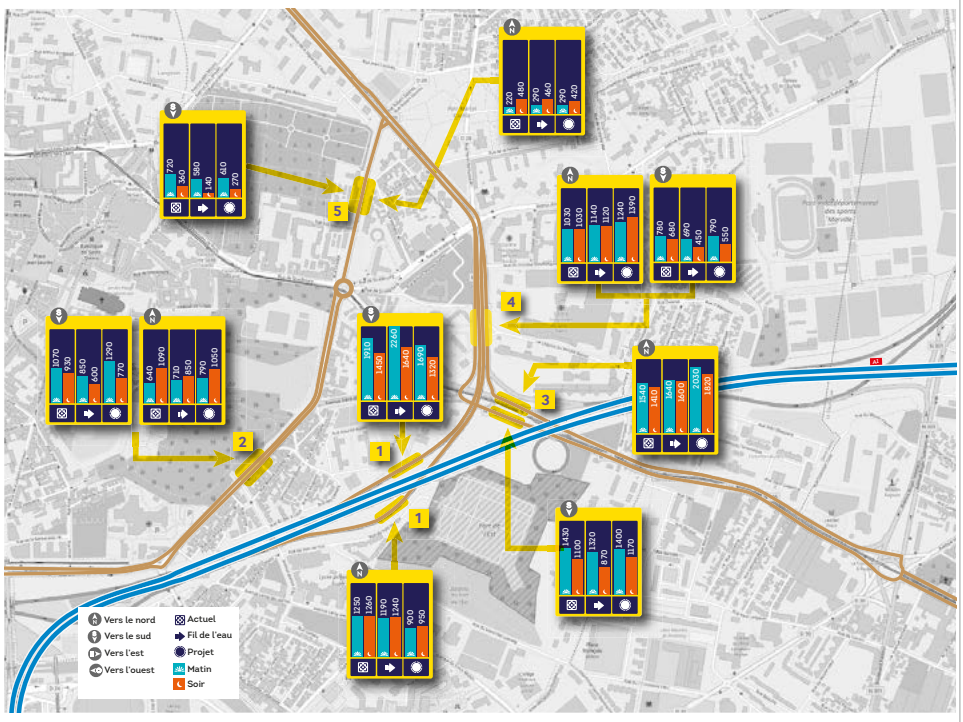
Sont représentés :
- la rue Poulbot 1 ;
- le boulevard Ornano 2 ;
- le franchissement urbain des voies ferrées 3 ;
- la rue Jules Saulnier 4 ;
- le boulevard Anatole France :
  - au nord de la rue Jules Saulnier 5 ;
  - entre la place Pleyel et la rue du docteur Finot 6 ;
  - au sud de la rue du Docteur Finot 7.

5

ÉTUDE DE TRAFIC

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUITE À LA FERMETURE DES BRETELLES DE LA PORTE DE PARIS

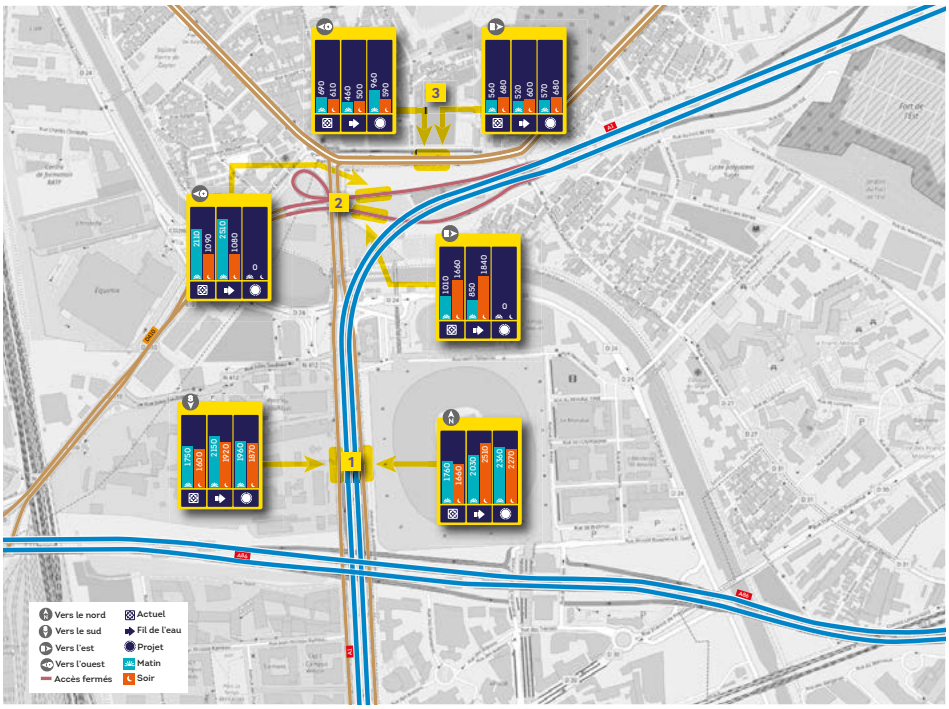
Cette carte se concentre autour de l'échangeur Lamaze.
Sont représenté :
- la bretelle de sortie de l'A1 vers le quartier de Lamaze et la bretelle d'entrée sur l'A1 en direction de Paris 1 ;
- l'avenue Paul Vaillant Couturier (ex RN1) 2 ;
- la route de la Courneuve (ex RN 186) 3 ;
- l'avenue du Docteur Lamaze 4 ;
- l'avenue Lénine 5 ;



6

ÉTUDE DE TRAFIC

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUITE À LA FERMETURE DES BRETELLES DE LA PORTE DE PARIS

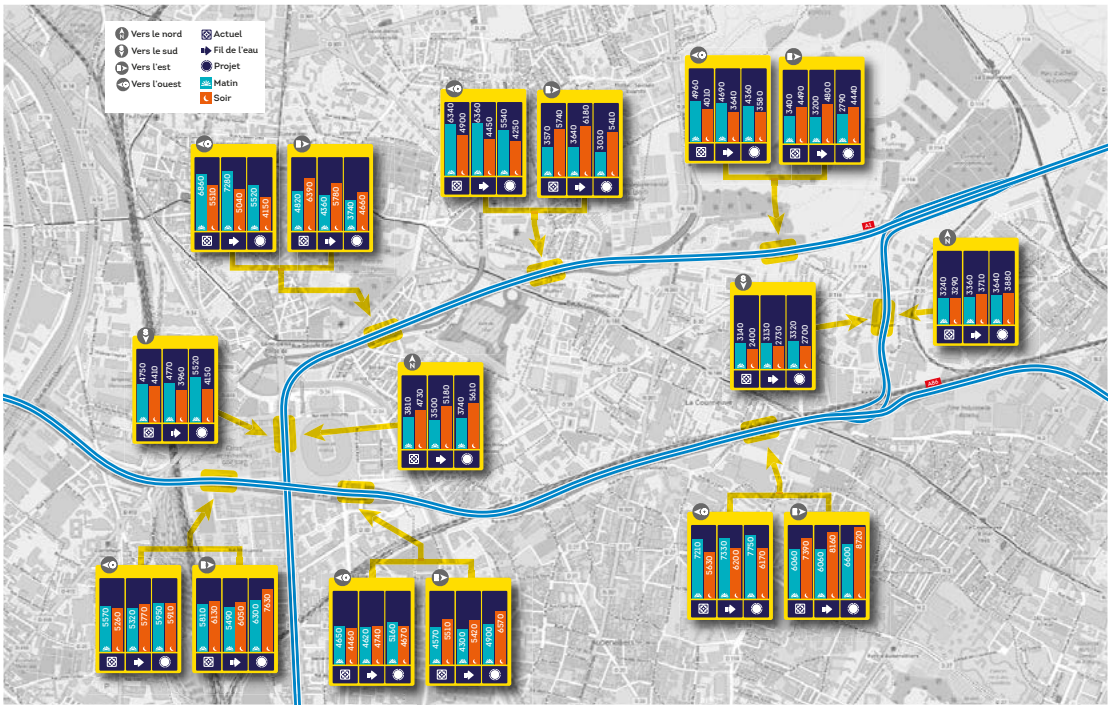


Cette carte se focalise sur l'ex RN1.
Sont notamment représentés :
- l'avenue du Président Wilson (ex RN1) au niveau du Stade de France 1 ;
- la rue Daniele Casanova 2 ;
- les bretelles de la Porte de Paris fermées avec le projet 3.

7

ÉTUDE DE TRAFIC

ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL SUITE À LA FERMETURE DE LA PORTE DE PARIS



8

Glossaire

- **Réseau routier national (RRN) non concédé** - Ce réseau est notamment constitué des autoroutes et des routes qui accueillent majoritairement les trafics à longue distance, qui assurent la desserte des grandes métropoles régionales et des grands pôles économiques. Il est sous la responsabilité de l'Etat.
- **Réseau viaire** - Il s'agit du réseau formé par toutes les **voies de circulation** qui desservent une ville, des plus importantes (autoroutes urbaines, boulevards...) aux plus modestes (rues privées, impasses).
- **Fil de l'eau** - Il s'agit de la situation, pour le trafic à l'horizon 2030, si le projet ne se réalise pas. Il tient compte des autres projets de la région (urbains, viaires et transport en commun TC) et leurs influences sur le trafic.
- **Demande (en trafic)** - Elle caractérise le nombre de véhicules par heure qui souhaitent emprunter une section du réseau routier. La demande ne correspond pas à un débit qui est une grandeur mesurée même si ce dernier s'exprime également en véhicules par heure.
- **Capacité** - Il s'agit du nombre théorique de véhicules qui peuvent circuler en un temps donné sur une section donnée. En ordre de grandeur, on retient généralement 2100 véhicules par heure et par voie sur une autoroute et entre 600 et 800 véhicules par heure et par voie sur une route en ville régulée par des feux.
- **Heure de pointe** - Il s'agit de l'heure (ou du créneau horaire) pendant lequel la demande en trafic est la plus forte. On distingue généralement l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de pointe du soir (HPS) en semaine qui sont les périodes les plus chargées et qui servent de référence pour le dimensionnement du réseau
- **UVP : unité de véhicule particulier** – Il s'agit d'une grandeur fictive permettant de prendre en compte l'ensemble des usagers de la route (voiture, poids-lourds, deux roues motorisés). On retient les ratios suivants : une voiture = 1 uvp, un poids-lourd = 2 uvp, un deux-roues motorisé = 0,3 uvp. Dans les documents de la concertation, la notion d'uvp est caractérisé par le terme « véhicule ».

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

4. Demande de prorogation de concertation publique

Demande de prorogation de concertation publique

M. HELAS Jean-François
DiRIF / SMR / DMRNO
21/23 rue Miollis
75 732 Paris Cedex 15

Saint-Denis, le 16/12/2017

Objet : Demande de prorogation de la concertation publique

M. le Garant,

Je vous contacte en tant que voix du collectif "Pleyel A Venir".

Vous avez été désigné comme garant de la consultation publique portant sur l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93) (ci-après le "Projet"). Comme le précise la réglementation, vous avez précisé les objectifs poursuivis dans le Dossier de Concertation Publique remis aux habitants lors de la première réunion publique du 23 novembre 2017, à savoir :

- " recueillir l'expression du public sur l'opportunité du projet global"
- " et, le cas échéant, de s'exprimer sur la solution qu'il juge la plus adéquate parmi les variantes proposées pour l'échangeur Pleyel" (extrait du Préambule du Dossier de Consultation Publique).

Le collectif Pleyel A Venir a réagi sur ce double objectif en :

- Remettant en cause l'opportunité du Projet,
- Détaillant les motivations qui le poussaient à devoir disqualifier toutes les variantes présentées par le Maître d'Ouvrage, la société DiRIF (ci-après le "MO"),
- Demandant au MO des documents complémentaires,
- Proposant le 4 décembre 2017 une variante supplémentaire de l'échangeur Pleyel au MO nommée la variante E.

1 / 3

Opportunité du projet
L'opportunité du projet a été, notamment, définie sur la base d'une étude de trafic faite par le département 93 dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Développement Territorial. Il est bon de noter que cette étude date de 2013 et ne tient pas compte d'un grand nombre de projets d'aménagement apparus ou définis après 2013 (e.g. franchissement Pleyel, gare du Grand Paris Saint-Denis Pleyel, Inventons la Métropole).
Pour pouvoir s'exprimer pleinement sur l'opportunité du Projet (voir Annexe 1), il nous est essentiel d'avoir des études de trafic récentes sur des configurations de références, à savoir :

- Fermeture des bretelles de la Porte de Paris (A1) et conservation de l'échangeur Pleyel actuel (A86) ;
- Fermeture des bretelles de la Porte de Paris (A1) et fermeture de l'échangeur Pleyel (A86).

Dans l'état, il nous est donc impossible de pouvoir nous exprimer sur l'opportunité du Projet.

Refus des variantes
Notre collectif s'oppose aux variantes présentées par la DiRIF. Nous estimons que les variantes proposées ne répondent pas aux enjeux territoriaux, sociétaux et environnementaux et donnent l'impression que le projet manque de sérieux et est fait dans la précipitation en vue d'une réalisation du projet pour les JO 2024, au détriment de la santé et de la sécurité des riverains (voir l'argumentaire complet en Annexe 2). De plus, après une analyse technique des études de trafic et de la réalisation technique (voir l'argumentaire complet en Annexes 3), nous estimons que l'amélioration du trafic apportée par les variantes est faible, ne compense pas leurs impacts négatifs et, surtout, ces variantes ne répondent pas à l'objectif de pacification du quartier souhaité par la Ville de Saint-Denis, Plaine Commune et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis.

Documents complémentaires
Le Projet est compliqué à comprendre par les non-sachants, que les riverains sont, qui ont grande peine à appréhender les conséquences de ce projet sur leur quotidien et leur qualité de vie. Un choix effectué sur la base d'une idée erronée ne fera qu'attiser un rejet du Projet une fois en réalisation. Les pouvoirs publics et le MO n'ont pas d'intérêt à ce que cela arrive. Dans cette optique, notre collectif souhaite avoir un certain nombre de documents (voir Annexe 4 pour la liste complète) dont les principaux sont les maquettes 3D des variantes. A titre d'exemple, le MO nous a indiqué oralement que le boulevard Anatole France au droit de la rue du Docteur Poiré était surélevé de 3m. Cette information n'est indiquée dans aucun plan et pourtant a une conséquence importante sur l'intégration du Projet au quartier et doit être connue par les riverains.

Variante du collectif de la rue du Docteur Poiré
Dans le cas où l'opportunité de modifier l'échangeur Pleyel est avérée, nous proposons une variante supplémentaire (voir Annexe 5). L'étude de cette variante a été réalisée en tenant compte de contraintes fortes :

- La faible emprise disponible dans le quartier au droit de l'A86 ;
- La volonté politique de pacifier le quartier ;
- Le respect de l'environnement, notamment en conservant les poumons verts du quartier ;
- Conserver et améliorer la qualité de vie des riverains existants et futurs.

L'objectif de cette proposition n'est pas de réaliser le travail du MO à sa place, à savoir réaliser une variante techniquement et géométriquement viable, mais **de recentrer le débat sur les enjeux d'intégration territoriale, sociétale et environnementale peu pris en compte à ce jour**.
Lors de la réunion publique du 14 décembre 2017, se sont engagés le MO, la ville de Saint-Denis, la Plaine Commune ainsi que le Conseil Général de Seine-Saint-Denis à coconstruire avec les riverains une nouvelle variante en tenant compte de la variante E et des enjeux cités ci-dessus. **Nous confirmons notre volonté d'accompagner le MO et les pouvoirs politiques afin d'assurer le respect desdits enjeux et de définir une nouvelle variante recevant le consensus de toutes les parties.**

2 / 3

Demande de prorogation de la concertation
L'article L. 103-4 du Code de l'Urbanisme qui s'applique à la présente concertation précise que celle-ci doit avoir "une durée suffisante et [ ] des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet".
Nous considérons que la présente concertation a une durée insuffisante pour l'atteinte de vos objectifs car, d'une part, la variante proposée par notre collectif n'a pu être analysée à un même degré d'expertise que les autres variantes dans le délai imparti et, d'autre part, que les documents nécessaires à la bonne appréhension de l'opportunité du Projet n'ont pu être transmis dans ledit délai.
Nous notons que vous souhaitez conserver le planning initial et organiser une réunion d'étape à la fin du premier trimestre 2018 pour livrer aux riverains les études finales de la variante dite E. Cependant, notre objectif n'est pas d'avoir une note sur notre variante mais **de coconstruire** le Projet avec le MO.
Le seul cadre réglementaire nous assurant une prise en compte de notre opinion est la concertation. Votre proposition ne nous assure en aucun cas que la voix des riverains soit entendue, malgré les engagements oraux des différentes parties durant la dernière réunion publique, dans la mesure où hors de cette concertation l'équité n'est plus due.

C'est pourquoi nous vous demandons que la concertation puisse être prorogée d'un délai permettant au MO de proposer une variante convenant aux différents partis y compris celui des riverains.

Je vous prie d'agréer, M. le Garant, mes salutations distinguées.

Pour le collectif Pleyel A Venir,
Yves Lesteven

Annexes :

- Annexe 1 - Echangeurs Pleyel et porte de Paris - étude de trafic (e-mail)
- Annexe 2 – Argumentaire contre les variantes de la DiRIF
- Annexe 3 – Analyse technique des variantes de la DiRIF
- Annexe 4 – Demande de documents complémentaires
- Annexe 5 – Présentation des variantes riverains

Copie à :

- *M. Ribay – Adjoint au Maire de Saint-Denis*
- *M. Motte - DiRIF*

3 / 3

5. Pétition adressée au garant

Pétition adressée au garant

M. HELAS
Garant de la concertation publique

Saint-Denis, le 01/12/2017

Objet : Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

M. Le Garant,

Lors de réunions publiques le maître d'ouvrage, la société DiRIF, a présenté les quatre variantes du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel. Par la présente, les habitants du quartier Pleyel souhaitent vous faire part de leur refus de la totalité des variantes sur la base de deux points : l'impact environnemental et sociétal.

Impact environnemental
3 des 4 variantes (A, C et D, ainsi que leur alternative A', C' et D') présentent la création d'une route et d'un échangeur au niveau des deux seuls espaces verts du quartier (voir figure ci-après).

D'une part, il est nécessaire de conserver les trop rares zones vertes du quartier pour répondre aux problématiques de biodiversité, de pollution et surtout de réchauffement climatique. Détruire ce patrimoine écologique va à l'encontre de tous ces objectifs, d'autant plus que c'est le seul obstacle valable entre le quartier et l'autoroute.

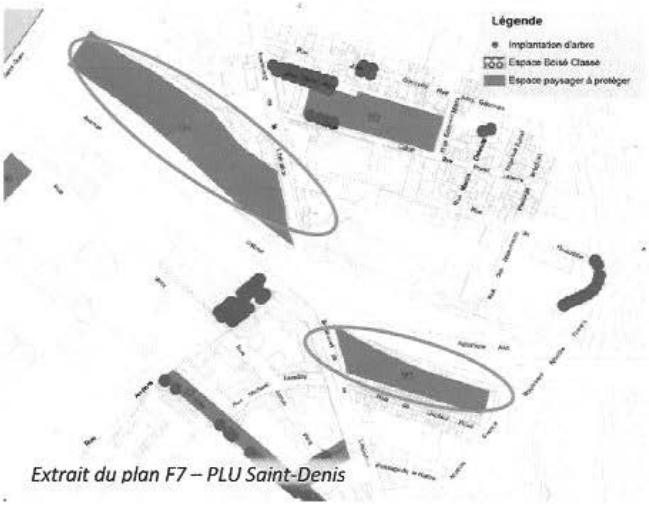
D'autre part, ces 2ha d'espaces verts sont classés UVM par le PLU de Saint-Denis et sont considérés comme des « espaces paysagers à protéger ». Le cahier d'Orientation des Aménagements Paysagers précise qu'une « Zone UVM ne permet la construction que d'emprises très réduites qui doivent nécessairement avoir un lien avec le caractère de la zone : loisirs, paysage, etc. » (*D2 – OAP*). La réglementation ne permet donc pas la réalisation de ces variantes, un déclassement de ces zones étant impératif mais irresponsable.

Nous sommes contre le déclassement de ces zones et pour la préservation de ce patrimoine écologique. Nous avons déjà défendu la conservation de ces rares espaces verts et nous continuerons.

Page 1 sur ~~6~~

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).



Extrait du plan F7 – PLU Saint-Denis

Impact sociétal

Le projet présenté nous assure une augmentation de tous les types de pollution : pollution de l'air, pollution sonore, pollution visuelle et engendrerait des problèmes évidents d'insécurité.

Nous subirons durant les travaux une augmentation massive de particules de toutes sortes dans l'air à moins de 50 m des habitations. En plus des conséquences sur notre santé, les façades et les toits des maisons seront totalement encrassés.

Après les travaux, le trafic routier sera à proximité immédiate des maisons. La pollution sera donc plus proche, et de surcroit, moins filtrée par les arbres (il y aura moins d'arbres et ils seront plus jeunes).

Les riverains subiront deux ou trois ans de travaux à moins de 50 m de leurs habitations avec des intensités de plus de 100 décibels durant 8h par jour. Après les travaux, le trafic du nouvel aménagement routier viendra s'additionner au trafic de l'A86, augmentant le bruit au quotidien, cela malgré la fermeture de la Porte de Paris (A1).

Enfin, pendant de nombreuses années, les riverains de la rue du Docteur Poiré ont subi des cambriolages via l'arrière de leurs maisons. Depuis maintenant 20 ans que les deux extrémités du remblai sont fermées, il n'y a plus d'intrusion. Une ouverture de route ou de passage pédestre dans cet espace favorisera à nouveau les cambriolages et les occupations illégales.

Page **2** sur 16 **Petition n°** 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à la réalisation du nouvel aménagement du système d'échangeurs Pleyel et nous demandons à ce que ce projet soit abandonné. Nous sommes cependant prêts à échanger avec vous afin de coconstruire un projet durable et viable pour les riverains.

Les variantes proposées ne répondent pas aux enjeux territoriaux, sociétaux et environnementaux et donnent l'impression que le projet manque de sérieux et est fait dans la précipitation en vue d'une réalisation du projet pour les JO 2024, au détriment de la santé et de la sécurité des riverains.

Les riverains du quartier Pleyel

NOM	SIGNATURE
POULBOT Rosa. POULBOT Marc. 4 rue du Dr Poiré -	
SILVA Paulo 50 Rue du docteur Poiré	
SILVA Elsa 50 Rue du docteur Poiré	
SILVA Manuel 52 Rue du docteur Poiré	
SILVA Bruno 52 Rue du docteur Poiré	
DARRAS Benjamin 26, Rue du docteur Poiré	
JLAYEL Ismen 7 rue du Docteur Poiré	
Eva Valerie 7 rue du Docteur Poiré	

Page 3 sur ~~16~~

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

NOM	SIGNATURE
POULBOT Suzanne 4 rue du docteur Pourré 93200 St-Denis	
CROUI Christophe 22, Rue du Docteur-Bri 93200 St Denis	
POULBOT Marianne 4 rue du Dr Pourré 93200 St DENIS	
POULBOT France 4 rue du Dr Pourré 93200 St-Denis	
GAILLARD Sophie 16 rue du Docteur Pour 93 200 ST DENIS	
GAILLARD Thuy 16 rue du Docteur Pour 93 200 ST DENIS	GAILLARD
Gaillard Julien 16 rue du Dr Pourré 93200 ST Denis	
ADOUHANE DJEMAA 14 Rue du docteur pourre 93200 St-Denis	
Boulangerie Pleyel 8 Place Pleyel 93 200 St Denis	
Pharmacie Pleyel 14 place des Pinsons	
AU GRAND COMPTOIR *Brasserie - Restaurant* 2, Place Pleyel - 93200 SAINT DENIS Tél : 01.41.68.33.31 RCS n°808 748 222	

Page 4 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

NOM	SIGNATURE
BETAILLE 1 rue du Dr Poiré	
HENRIQUE Paulette 28 rue du Dr Poiré.	
VIEIRA Natalina 8 rue du Dr Poiré.	
GUIRGUIS Mathieu 12 rue du Dr Poiré	
BOCHNER Maxence 18 rue du Dr Poiré 93200 St Den	
BOCHNER Karine 18 rue du Dr Poiré	
Makhan Marwan 5 rue du Dr Poiré	
S. Uthayakumaar 9 rue du Dr Poiré.	
Benchikh Mohamed 7 rue du Dr Poiré	
Pamart-Ph. Annie 36 Rue Dr Poiré.	
SALA Alain 25, rue du Dr Poiré	

Page 5 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

THIBAUD Joël 14 rue du docteur Poiré 93200 SAINT-DENIS	
Thibaud Chantal 14 Rue du Dr Poiré 93200 St Denis	
Gilles PAMART 109 Bd Libération ST DENIS	
RUIZ François MARIA	
Cora Pauty St Denis 40 rue du Dr Poirre	
SADAK Robin 38 rue du docteur Poiré	
ESCOT Pauline 38 rue du docteur Poiré	
CANAL Pauline 38 rue du docteur Poiré	
BRUERE Camille 38 rue du docteur Poiré	
Biesta Graciela 48 Rue du docteur Poiré	
Eva Sybrie 48 Rue du Dr Poiré.	

Page 6 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

EVA Emma KATY. 48 rue du Dr Poiré	Emma
Jlehsen 37 Rue Dr Poiré	
Amegee 33, Rue du Dr Poiré	
HACHEMI Aqela 31 rue du Dr Poiré.	
HACHEMI Sosan 31 rue du Dr Poiré.	Sosan
Emile Guezo 41 Bis Rue du Dr Poi	
BAMAYOKO ADAMA	CBA
BEN MANSOUR Farida 3 rue du Dr Poiré.	
BEN MANSOUR Rachid. 3 rue du Dr Poiré	
BEN MANSOUR Sonia 3 rue du Dr Poiré	
BEN MANSOUR Abdennezak 3 rue du Dr Poiré	

Page 9 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

Celine Coppet 16 rue du Dr Poiré	
SARKISSIAN Pierre 34 rue du Dr Poiré	
DUPONT Celine 34 rue du DR Poiré.	
BARUT Marie Arlène 184 bis Bld Anatole France	
LESTEVEN Yves 44 rue du docteur Poire	
EL MOKHTARI Mouna 26 rue du docteur Poiré	
KHIARI Axel 44 Rue Docteur Poiré	
BONDUELLE 15, RUE DU DOCTEUR POIRÉ 93200. ST DENIS	
M^me Zimmermann 20, Rue du Docteur Poiré 93200 ST Denis.	
M^r Mercier Marc 20, rue du Docteur Poiré 93200 ST Denis	
M^r Mercier Jocelyne 20, rue du D^r Poiré 93 200 ST Denis	

Page 8 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

BOUZEMAT Saâdia 11, rue du Dr Poiré St Denis	
Ben Nacer CHISSEM 21 Rue du docteur poiré 93200 St. Denis	
CHOCAT Laurent Ecole Maternelle Pleyel 146 Bd A. France	
CAMATTE Jérôme 176 Bd A. France.	
TEIGA Roj 8 rue du Dr FINOT 93 200 Saint Denis	
HABIB COULIBALY 8 rue du Dr FINOT 93200 Saint Denis	
Michel DELAMARRE 184 bis Bd A. France 93200 SID.	
SANCHEZ Claudine 17 Boulevard FINOT 93200 SAINT DENIS	
LESOURD Robert 1 Place des Pianos 93200 St. Denis	
PIDAFI Philippe 5 Rue James Watt 93200 St Denis	
MASSON ALAIN 226 Bis Bd Anatole France	

Page 9 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

Anne JAN & Frederic DERREUMAUX 9 BIS rue Anatole France 93200 ST Denis	
BTERN Pauline 15 rue des Ursulines 93200 SAINT-DENIS	
FERRARIO 14 allée de Seine 93200	
STERN Carole 18 Bd de la libération 93200 St Denis	
DRAULT Yannick 226 Bd Anatole France 93200 St-Denis	
DRAOUI Hamid 167 Bd Anatole France 93200 ST-DENIS	
QUENON Marie-Hélène 22 Rue du Dr Poiré 93200 ST-DENIS	
Alina ABdel. 6 place des Pianos. 93200 St Denis.	
Mahklouf Bouzelmat 23 rue du D' Poiré 93200 St Denis	
DJAMEL BOUZELMAT 23 rue du Dr Poiré 93200 St Denis	BOUZELMAT
STOJANOVIC Goran 93 passage Brechon 93200 ST Denis	

Page 10 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

C. TAKER 8 R. Louis Marchand- 93200 ST Denis	
Mme KOZIELSKI 24, rue du Docteur Pinel 93200 St Denis	
LAURENT JÉRÔME 13, RUE du docteur PINEL 93200 SAINT-DENIS	
Mme FOSSET Mélanie 13 Rue du Docteur Binet SAINT DENIS	
FOSSEY YVES 50690 ST MARTIN LE GREARD	
FOSSEY Hélène ST MARTIN LE GREARD	
Pucelle Francois 4 rue du Docteur Finot	
Yasmine et Camille BOSTYN 6, rue du docteur Finot 93200 SAINT-DENIS	
Mme MAZEF Djamila Ecole Pleyel	
L'équipe D'Animation ADL Pleyel et la direction.	
SALGÉ Jean-Philippe, 10 Bis de la LIBERATION 93200 SAINT-DENIS.	

Page 11 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

NOM	SIGNATURE
GOSLIN Philippe	
Goslin Michèle	
Honorine Camille	
Boizel Dominique	
LENCK Hervé	
Dautremont Maud	
LEROUGE Tessa	
SACONNEY Valérie	
SACONNEY Rémi	
SACONNEY Antoine	
Romany Yvonne	

Page 12 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

NOM	SIGNATURE
CHIKOU SOFIANE	
ALI HAMZ	
LECOURBARON AMAR	
LECOUBARON HOUDA	
LANZERE David	
Gorlin Céline	
CALDERON MURIEL	
ALVAREZ Olivier	
PAILLON BRIGITTE	
TOURMIHINE Hafed	
DUBAS Hélène	

Page 13 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

Hachaïchi Kar	
Geraldine LEYGUE 10 bis de la LIBERATION 93200 ST DENIS	
GARCIA Julie	
Barbara HOMONET	
[illegible]	
Jaubourg Yonbere	
Cécile Baulard	
Joli Thomas	
Anne Gosain	

Page 16 sur 16

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

Guirguis Wadid 12 rue du Pt Poiré. St. Denis	wadid
Matoh Ana 29 Rue J. Genovesi 93200 St Denis	
Domergue Benoit 6 place aux grains 93200 St Denis	
Mr Belkessam Nourdine 39 rue du St Poire	
Chaneyre Jean-Baptiste 4 rue carnot	
MARTIN Frederic 11 rue Michel FARADAY 93200 ST Denis	
Les Jardins Suspendus Fleuriste place des Pianos.	

Page 6 sur 11

Petition n° 1

Pétition contre le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) sur la commune de Saint-Denis (93).

NOM	SIGNATURE
Lecoubaron Juliette	
GOSZIW PATRICK	

Page 6 sur 16

Petition n° 1

6. Le rapport du garant

Le rapport du garant

Rapport du Garant

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint Denis (93)

20 Novembre – 22 Décembre 2017

Jean-François Hélas
Garant agréé par la Commission Nationale du Débat Public
Rapport établi le 22 janvier 2018

SOMMAIRE

Table des matières

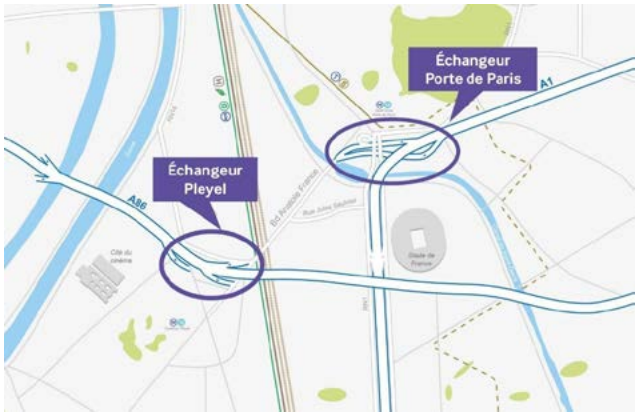
Table des matières 2
FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET 3
CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION 4
CONTEXTE DU PROJET 5
Le présent rapport concerne le déroulement de cette concertation et les principaux éléments qui en ressortent ainsi que les points qui apparaissent comme importants à approfondir pour la suite de la démarche d'élaboration du projet
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION 5
La phase de préparation de la concertation. 5
Les relations avec les autres parties prenantes. 5
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION 6
Les dispositifs d'information sur la concertation et le projet. 6
Le dispositif de rencontre. 6
Le déroulement de la concertation. 7
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION 7
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation 7
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION 9
Qualité de la concertation. 9
La concertation est-elle sincère ou pipée par la présence des jeux olympiques ? 9
La fin de la concertation préalable. 10
Conclusions. 11
Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique. 11
Pistes d'évolution issues de la concertation. 11

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAITRE D'OUVRAGE : l'Etat, représenté par un maître d'ouvrage délégué, la Direction des Routes d'île-de-France, (DiRIF), en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'île de France.**

- **CONTEXTE : La DiRIF assume la maîtrise d'ouvrage d'un projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (sur autoroute A86) et de Porte de Paris (sur autoroute A1), les deux échangeurs étant situés sur la commune de Saint Denis (93). Dans le cadre de la préparation de la concertation préalable au titre du code de l'urbanisme, la DiRIF a souhaité s'adjoindre les services d'un garant agréé par la commission nationale du débat public, en la personne de Jean-François Hélas.**

- **PLAN DE SITUATION : le projet se situe au droit du Stade de France sur la commune de Saint-Denis(93).**



- **OBJECTIFS : le projet vise à fermer les bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la porte de Paris et à rétablir les différentes fonctionnalités d'échanges avec l'A86 en complétant le demi échangeur de Pleyel. Il répond au double enjeu de réduire la circulation sur le boulevard Anatole France et de permettre une poursuite du développement urbain de ce territoire en grande mutation.**

- **COÛT : entre 82 et 105 M€ selon les variantes**

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE : 2024**

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**
  - 13 octobre 2017 : Désignation du garant
  - 20 novembre au 22 décembre 2017 : période de la concertation préalable
  - 22 janvier 2018 : Publication du rapport du garant
- **PERIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**
  - 1 seule commune : Ville de Saint Denis
  - Au sein de l'Etablissement Public Territorial de Plaine Commune
  - Dans le Département de la Seine-Saint-Denis
- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**
  - 650 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage
  - 5500 plaquettes d'information
  - 4500 tracts distribués en boites aux lettres
  - 40 affiches mises à disposition
  - 3 jeux de panneaux d'exposition.
- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**
  - 2 réunions d'ouverture
  - 2 ateliers
  - 1 réunion thématique sollicitée par les habitants
  - 1 réunion de pré-clôture.
- **PARTICIPANTS :**
  - 155 participants aux réunions
  - 50 participants aux ateliers
  - 24 personnes différentes sont intervenues
  - 529 connexions au site internet à la date du 15 janvier 2018.
  - 9 avis sur fiches, 7 contributions par mail
  - 1 pétition regroupant 137 signatures

CONTEXTE DU PROJET

Le 13 octobre 2017, la Direction des Routes de l'île de France a désigné Jean-François Hélas, (garant agréé par la commission nationale du débat public) comme garant de la concertation préalable du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (sur autoroute A86) et de Porte de Paris (sur autoroute A1), les deux échangeurs étant situés sur la commune de Saint-Denis (93).

Le présent rapport concerne le déroulement de cette concertation et les principaux éléments qui en ressortent ainsi que les points qui apparaissent comme importants à approfondir pour la suite de la démarche d'élaboration du projet.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

La phase de préparation de la concertation.

La DiRIF a une large expérience des projets routiers et dans cette phase de concertation préalable imposée par le code de l'urbanisme, elle a souhaité s'adjoindre les services d'un garant agréé par la commission nationale du débat public. Cette démarche volontaire s'inscrit dans le cadre de la charte de la concertation signée par le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer et traduit son souhait de conduire une concertation ouverte et de qualité.

Préalablement à la saisine du garant, la DiRIF avait préparé un schéma de concertation en lien avec la commune de Saint-Denis, l'établissement public territorial de Plaine Commune ayant compétence en matière d'urbanisme et de développement économique et le département de la Seine-Saint-Denis propriétaire et gestionnaire d'un certain nombre de voies majeures concernées par le projet.

Dans un délai malgré tout serré, deux réunions de travail ont permis de mettre au point le dispositif de concertation et les documents destinés à une large diffusion. Le dossier du maître d'ouvrage baptisé « dossier de concertation publique » a été finalisé en cherchant à simplifier et à rendre lisible et compréhensible par tous les publics le projet rendu confus par la multiplicité des variantes proposées. Il est apparu satisfaisant, a été validé par le garant et n'a pas durant la concertation posé de problème significatif d'interprétation.
Une visite des lieux en compagnie des responsables du projet a permis d'en apprécier les points saillants.

Les relations avec les autres parties prenantes.

Le garant a rencontré ou a eu des contacts avec les décideurs des collectivités concernées par le projet pour prendre connaissance des enjeux qui leur apparaissaient les plus importants dans ce projet et recueillir leurs avis sur le dispositif de concertation. Les services du Département et Monsieur le Président de Plaine commune ont ainsi été rencontrés. Il n'a pas été possible de rencontrer Monsieur le Maire de Saint Denis. Un premier contact avec M Ribay

adjoint à la ville de Saint-Denis a finalement eu lieu juste avant la première réunion publique.
Ces contacts ont permis de s'assurer du réel travail partenarial entre tous les acteurs sur ce dossier et de croiser les enjeux plutôt convergents à ce stade. Ces prises de contact préalables ont permis également de mieux comprendre les enjeux du projet pour les responsables élus et de vérifier que le dispositif de concertation envisagé par la DiRIF permettait de les aborder et de recueillir l'avis et les propositions des citoyens. Deux points sensibles sont ressortis concernant d'une part les variantes nécessitant la création d'une voie dans le talus appartenant à l'Etat situé derrière les habitations de la rue du docteur Poiré, d'autre part la difficulté de prise en compte d'un apaisement du Boulevard Anatole France alors que celui-ci ne comporte que très peu d'habitations aujourd'hui.
Pour ces deux points le garant a proposé en plein accord avec le maitre d'ouvrage DiRIF un dispositif de rencontre basé sur 2 réunions d'ouverture sur chaque site, un atelier rue du docteur Poiré, un second atelier de parcours du boulevard Anatole France, enfin une troisième réunion publique de pré-clôture de la concertation permettant de tirer les premiers enseignements de cette phase de concertation.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les dispositifs d'information sur la concertation et le projet.

La DiRIF a mis en place un dispositif d'information et de concertation important et diversifié afin de toucher le public le plus large possible.
La concertation a donné lieu au déploiement d'un large éventail de moyens pour la faire connaître et inviter les habitants de la Ville de Saint-Denis à participer aux réunions et aux rencontres et à s'exprimer via le site internet du projet ou par le biais de dépliants distribués dans l'espace public et les boîtes aux lettres :

- Une quarantaine d'affiches A4 et A3 diffusées sur le réseau d'affichage de la ville de Saint-Denis;
- Boîtage d'une plaquette d'information dans 4500 boîtes aux lettres situées à proximité du projet. Ces diffusions ont été effectuées quelques jours avant la première réunion publique ;
- 3 jeux de panneaux d'exposition installés en Mairie de Saint-Denis et dans les salles des réunions publiques
- 650 dossiers de concertation (44 pages), mis en ligne le 20 Novembre et distribués en séance.
- 1000 plaquettes d'information remises lors des séances publiques
- Ajoutons que la ville de Saint-Denis a fait de la publicité sur cette concertation au travers de ses moyens propres d'information et de communication : Une page dédiée à la présentation du projet et de la concertation sur les sites internet de Ville de Saint-Denis et Plaine commune, avec des renvois vers le site de la DiRIF. La ville de Saint-Denis a mis en téléchargement sur son site internet le dossier de la concertation.

Le dispositif de rencontre.

Le dispositif de rencontre était le suivant :

- 2 réunions publiques d'ouverture de la concertation les 23 et 28 Novembre, chaque réunion étant à proximité d'un échangeur concerné
- 1 atelier sur le secteur de la rue du docteur Poiré le 29 Novembre
- 1 atelier sur le boulevard Anatole France le 2 décembre
- Un atelier complémentaire le 4 décembre à la demande des habitants de la rue du docteur Poiré et destiné à présenter de nouvelles variantes portées par ce collectif.
- Un rendez-vous spécifique pour examiner la problématique du quartier Meissonnier.
- Une réunion de pré-clôture le 14 décembre

Le déroulement de la concertation.

Les moyens mis en œuvre, mais également la sensibilité du sujet, se sont traduits par une participation du public conséquente et soutenue tout au long de la période de concertation préalable, à l'exception de l'atelier parcourant le boulevard A France mais il est vrai que le grand froid régnant ce jour-là n'a sans doute pas aidé.
Il est à souligner que de nombreux participants ont assisté à plusieurs réunions, de sorte qu'à la réunion de clôture seules 2 personnes découvraient le sujet pour la première fois.

RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

Le maître d'ouvrage et son prestataire établissant un compte rendu détaillé de chaque réunion publique ou atelier (tous accessibles en ligne), seuls les points saillants seront abordés ici.

L'opportunité du projet.
Les bénéfices de la fermeture de la Porte de Paris sont partagés globalement même si des questions et des inquiétudes demeurent sur les reports de trafic induit par le projet. Ces reports de trafic concernent principalement des routes gérées par le conseil départemental et de ce point de vue les prises de position du représentant du conseil départemental lors de la dernière réunion publique ont pu permettre de vérifier que la volonté d'accompagner le projet de l'Etat par des aménagements de ces axes était bien réelle. La baisse de trafic attendu sur le viaduc Lamaze répond aux attentes des représentants des collectifs des quartiers concernés.
L'enjeu de recoudre la ville au travers du boulevard Anatole France réaménagé de façon douce et permettant un accès à la future gare de Pleyel (Grand Paris Express) n'est pas contesté. Une participante au parcours urbain a apprécié l'idée de « retrouver l'axe historique » de l'ancienne rue de la Révolte , voie crée par les rois de France pour relier Saint Denis à Versailles en évitant le bouillonnant Paris, un autre participant a fait remarquer l'intérêt de relier des quartiers proches dans les faits mais ressentis comme éloignés. Cependant cet aspect est peu appuyé compte tenu du faible nombre d'habitants sur cet axe. Il est sans doute difficile de se projeter dans un fonctionnement urbain nouveau.
Les critiques des variantes peuvent être vives mais sans vraiment remettre en cause l'idée même du projet, ou alors pour appuyer telle nouvelle variante ce qui va toujours dans le sens de transformer ce secteur.
Le montant même du projet ne parait pas trop important pour traiter cette question, l'utilité de l'argent public dépensé pour ce dossier n'est pas remise en cause.

L'ensemble des partenaires de ce projet doivent entendre que l'inquiétude monte s'agissant de l'évolution globale des conditions de circulation dans le quartier. En particulier l'avalanche des futurs projets à moyen terme nécessite une réelle coordination de tous les travaux : (DiRIF, Grand Paris express, Jeux Olympiques et Paraolympiques, aménageurs des grandes zac, etc…)

Les variantes A, C, D très contestées :

Les habitants de la rue du docteur Poiré principalement sont très fortement mobilisés contre les variantes A, C et D qui prévoient une voie de liaison derrière leurs jardins. Il estiment que cette nouvelle voie trop proche de leurs maisons, supprimerait un espace vert de qualité (le talus de l'A86 comprenant désormais des arbres de haute taille) , réengendrerait des risques de cambriolage de leurs maisons par l'arrière, générerait de la pollution et du bruit en phase définitive comme en phase de travaux. Ils ne sont pas sensibles à l'amélioration apportée par la suppression de la bretelle de sortie 8b et craignent une dévalorisation de leurs biens.

Les variantes « prime », dont le surcout de 15 M€ du projet atteste de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en considération techniquement les critiques précédentes, répondent mieux aux attentes des riverains mais sont également contestées car elles ne traitent pas correctement les extrémités de la voie de liaison. En outre elles vont générer de plus grandes nuisances durant les travaux de terrassements car les volumes de terrassement semblent plus importants que dans les versions A,C,D. Le maître d'ouvrage n'a pas été très clair sur la démolition ou pas du talus à proximité des maisons dans ces variantes. Enfin les variantes prime réouvrent un risque de développement de l'urbanisme fort mal vécu dans un passé récent.

La bretelle d'entrée depuis le boulevard de la Libération vers A86 Ouest remet en cause également les aménagements verts qui avaient fini avec le temps par masquer l'autoroute A 86. Les habitants du quartier Meissonnier s'opposent pour cette raison à ces mêmes variantes.

Les variantes C et D n'ont pas été beaucoup commentées et ne semblent pas apporter d'avantages significatifs. Au contraire la mauvaise intégration des vélos et des transports en commun a été soulevée par certains participants. Elles sont vécues comme des « variantes repoussoirs » dont on ne parle même pas.

Une pétition a circulé et a été signée par environ 140 personnes avant d'être adressée au maître d'ouvrage et au garant. Elle conteste formellement toutes les variantes proposées mais les arguments avancés ne concernent presque exclusivement que les variantes A, C, D et A', C', D': création d'une voie de liaison destructrice d'espaces verts, patrimoine écologique, augmentation de tous les types de pollution (air, bruit, vue, insécurité) y compris en phase de travaux.

La variante B moins critiquée :

La variante B est moins critiquée. Elle ne modifie pas le talus derrière la rue du docteur Poiré, ni celui au droit du quartier Meissonnier. Pour autant elle ne ressort pas non plus comme la solution idéale car le réaménagement de l'extrémité de la sortie 8b à l'Est est contesté par les habitants de la rue du docteur Poiré. Ce point est à nuancer au regard de la réalité des transformations envisagées (en comparaison par exemple avec les variantes prime) et doit faire l'objet d'études d'optimisations.

La passerelle piétonne nord sud

Pour toutes les variantes, l'importance de la liaison piétonne Nord-Sud a été plusieurs fois soulevée d'autant que les documents ne sont pas très clairs à cet égard. Le maitre d'ouvrage a confirmé le maintien de la passerelle piétonne en phase définitive, tout en prévenant que certaines phases de travaux devront nécessiter des adaptations voire des gênes.

Des variantes supplémentaires :

Le collectif des habitants de la rue du docteur Poiré est structuré et a fait un gros travail d'analyse et de propositions en assimilant les bases techniques de l'ingénierie routière. Ils ont présenté de manière très complète des variantes

baptisées E et B prime. Le maitre d'ouvrage s'est engagé à expertiser ces variantes selon les mêmes approches de la géométrie et du trafic et à en faire la restitution fin du premier trimestre 2018 dans le cadre de la concertation continue post concertation préalable. Le garant établira un rapport complémentaire et le maître d'ouvrage ne prendra sa décision qu'au vu des deux rapports du garant.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Qualité de la concertation.

La concertation a été réelle : l'information préalable, les documents de présentation, les temps et conditions de rencontres se sont traduits par une participation conséquente des habitants qui se sentaient concernés, représentant assez largement l'ensemble du périmètre du projet, même si le secteur de la rue du docteur Poiré a occupé une place tout à fait prépondérante. Le tissu économique a été beaucoup moins représenté sans être totalement absent et il est possible comme on le constate assez fréquemment dans ce genre de situation que les personnes qui auraient un avis très positif et peu ou pas d'interrogation technique ne voient pas forcément l'utilité de se déplacer et de s'exprimer.

La concertation a été active et sereine : les échanges ont été nombreux, parfois vifs mais construits et très respectueux pour tous les participants (habitants, collectifs, élus ou leurs représentants, maitre d'ouvrage), alors même que le projet suscite de fortes inquiétudes globalement mais plus encore s'agissant du cadre de vie des habitants de la rue du docteur Poiré.

La concertation a été ouverte : le climat d'écoute mutuelle a permis à chacun de s'exprimer, souvent plusieurs fois pour approfondir les différentes questions. Le maître d'ouvrage a essayé de répondre à toutes les questions, n'a pas cherché à masquer les choses et a su reconnaitre ce qu'il ne savait pas sans pratiquer de langue de bois. Les points complémentaires abordés dans les réunions successives ont cherché à répondre aux questions insuffisamment traitées. L'acceptation d'une réunion complémentaire à la demande des riverains de la rue du docteur Poiré pour la présentation de nouvelles variantes, puis la mise en route d'études sur ces propositions traduit l'état d'esprit constructif du maitre d'ouvrage, comme la capacité assez rare du collectif des riverains à produire des propositions étayées sur le plan technique et donc facilitant les termes des échanges. Cependant la perception globale d'un tel projet est difficile, notamment pour tous ceux qui ne sont pas familiarisés avec des plans techniques et qui ne visualisent pas les aménagements proposés en 3 dimensions. Il serait souhaitable que le maître d'ouvrage propose rapidement des maquettes virtuelles ou physiques ou des vues en perspective pour s'assurer dans les phases suivantes de concertation que tout le monde comprenne l'évolution du projet qui serait étudié plus finement.

La concertation a été riche d'enseignements : ce climat de concertation a été favorable à la production d'enseignements. Les aspects historiques d'évolution du quartier, les mobilisations précédentes sur le devenir du talus le long de la rue du docteur Poiré, les propositions d'améliorations des variantes du dossier comme des nouvelles propositions de variantes donnent de la matière utile pour l'éventuelle suite du projet.

La concertation est-elle sincère ou pipée par la présence des jeux olympiques ?

Lors de la dernière réunion publique du 14 décembre, un participant a remis en cause la sincérité de la démarche

de concertation en annonçant que les acteurs s'étaient déjà engagés à réaliser ce projet dans le cadre du dossier de candidature des Jeux olympiques et paraolympiques de Paris 2024 (JOP). Le garant a considéré que ce point pouvait être troublant dans le cadre de la démarche engagée et a sollicité l'envoi des éléments justifiant l'interrogation du participant. Il a rappelé que l'Autorité environnementale avait émis un avis récent (27 septembre 2017) considérant que ces échangeurs (dont les projets et objectifs sont anciens et non strictement liés aux JOP) pouvaient ne pas être inclus dans le contour du projet olympique. Au vu des éléments adressés par le participant, il en ressort effectivement que les JOP constituent une opportunité de financement et qu'un certain nombre de financeurs publics ont inscrit des financements dans ce sens. Bien souvent la « complétude de l'échangeur de l'A86 » est associée à d'autres exemples d'infrastructures routières d'accompagnement de ces JOP, « rendus incontournables » pour certains. Il est assez classique que des projets soient inscrits en financement par des collectivités avant même que la concertation ne soit lancée, ne serait-ce que pour financer les premières études. Cela ne suffit pas pour considérer que la démarche de concertation préalable n'est pas sincère.
Par ailleurs, le projet de loi JOP consultable actuellement n'apporte pas d'élément significatif à ce sujet.
Au global, le garant donne acte que le point soulevé par le participant est pertinent et peut créer un trouble au vu des communications diverses pouvant prêter à confusion sur des dossiers proches et devant être coordonnés mais l'analyse des documents, et la posture du maitre d'ouvrage durant cette concertation ne semblent pas remettre en cause la sincérité de cette concertation sur l'opportunité du projet comme sur le choix des variantes.

La fin de la concertation préalable.

Le collectif « Pleyel A Venir » regroupant les habitants de la rue du docteur Poiré a proposé des variantes très importantes nécessitant des études complémentaires du maître d'ouvrage tant pour vérifier la géométrie des propositions que le trafic. Le délai nécessaire pour effectuer ces études est de plusieurs mois (3 ou 4). Le garant s'est alors assuré que le maître d'ouvrage comme les partenaires du projet (conseil départemental, et Plaine commune) s'engageaient clairement dans une poursuite de la démarche de concertation. Lors de la dernière réunion publique, tous se sont engagés sur une concertation continue post concertation préalable en prévoyant notamment des ateliers de travail tous les mois sur proposition du maître d'ouvrage jusqu'à une réunion publique plus large de restitution de cette partie à la fin des études complémentaires soit environ fin mars 2018. Le garant établira un rapport complémentaire à l'issue de cette restitution. Dans ces conditions le garant en plein accord avec le maître d'ouvrage a estimé qu'il n'y avait pas d'intérêt à prolonger la phase de concertation préalable, comme cela a été souhaité par certains. Cette prolongation ne permettrait pas d'accéder à de nouveaux publics (2 personnes seulement découvraient le dossier lors de la dernière réunion publique), ni d'aboutir à des enseignements plus construits dans l'attente des études complémentaires.

CONCLUSIONS.

Recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique.

La concertation préalable a été réelle, riche d'enseignements. Elle a rempli ses objectifs de construire un espace de dialogue pour accompagner le projet. Il est important de conserver cette dynamique dans la nouvelle phase de concertation continue post concertation préalable. Le garant recommande de garder le même souci de qualité de la concertation d'une part pendant le premier trimestre 2018 jusqu'à la restitution des études concernant les variantes E et B prime, et d'autre part pendant toute la période conduisant jusqu'à l'enquête publique. Un effort devrait être fait pour mieux permettre d'appréhender le projet en 3 dimensions et pour approfondir particulièrement les points qui ont suscité des interrogations à ce stade.

Pistes d'évolution issues de la concertation.

Ce rapport n'a pas la prétention de l'exhaustivité ; il tente de retracer le climat général de cette concertation et les principales questions qui ont été abordées.

Comme déjà évoqué, cette concertation a été l'occasion d'une participation conséquente du public et elle a été très sérieusement abordée par le public et les maîtres d'ouvrage et partenaires du projet. La DiRIF, Plaine commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil Départemental ont fait constamment preuve de transparence en mettant à disposition du public les éléments établis à ce stade de l'avancement des études. Certains points ont pu être suffisamment éclairés pour permettre au public de se positionner, d'autres devront être approfondis en apportant notamment des données complémentaires sur le contexte général de la circulation locale, ou encore sur les différentes nuisances dans le cadre de l'étude d'impact.

Les débats font ressortir des pistes d'évolutions des différentes variantes qui devront être étudiées si le maître d'ouvrage poursuit sur l'une de ces variantes. On peut citer sans être exhaustif :

Dans les variantes A, A', C, C',D,D', limiter autant que possible les impacts de la voie de liaison en la repoussant au maximum vers l'A86 y compris dans les extrémités, du boulevard Anatole France en le repoussant vers l'Est pour dégager un espace vert qualitatif plus compact, de la bretelle d'accès à l'A86 extérieur en la collant à l'A86 pour s'éloigner du quartier Meissonnier.

Dans la variante B, repousser l'extrémité de la sortie 8b loin des habitations à conjuguer avec un décalage du couplage Anatole France-Poulbot vers l'Est pour maximiser les espaces verts compacts et limiter les nuisances aux riverains.

Enfin il est rappelé que le maître d'ouvrage s'est engagé à attendre la fin des études complémentaires sur les variantes E et B' présentées par les habitants, leur restitution publique, et le rapport complémentaire du garant avant de tirer les enseignements de la concertation et de prendre sa décision.

La poursuite du dialogue

7. Diaporamas et comptes rendus des ateliers et de la réunion publique

Diaporama de l'atelier du 23 janvier 2018

Atelier du 23/01/18

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)



Poursuite du dialogue

DiRIF

Les engagements du maître d'ouvrage

- Poursuite du dialogue avec les riverains
- Analyse technique et optimisation des variantes citoyennes
- Optimisation des variantes présentées par la DiRIF : distance / habitations et insertion paysagère

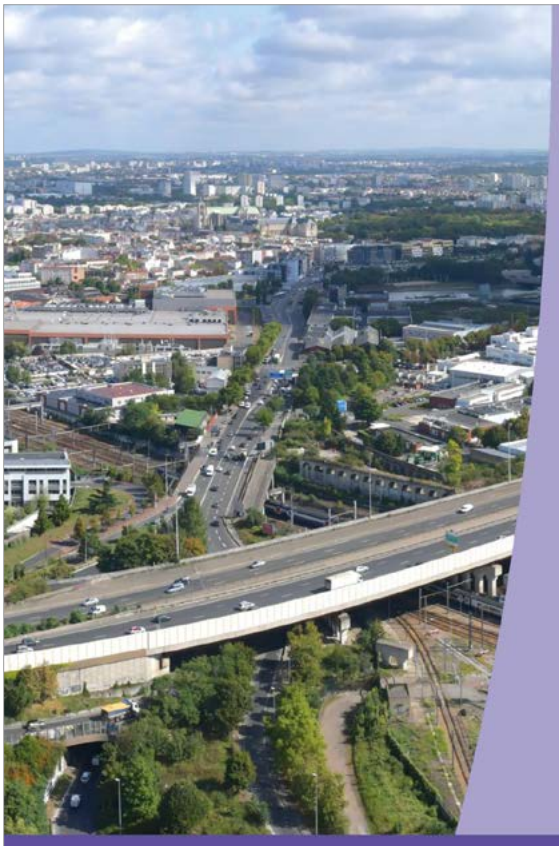
2

Déroulement de la réunion

- Rappel des objectifs du projet
- Présentation des projets du territoire
- Point d'étape de l'analyse des variantes citoyennes

Fin de la réunion vers 20h30

3



RAPPEL DU PROJET

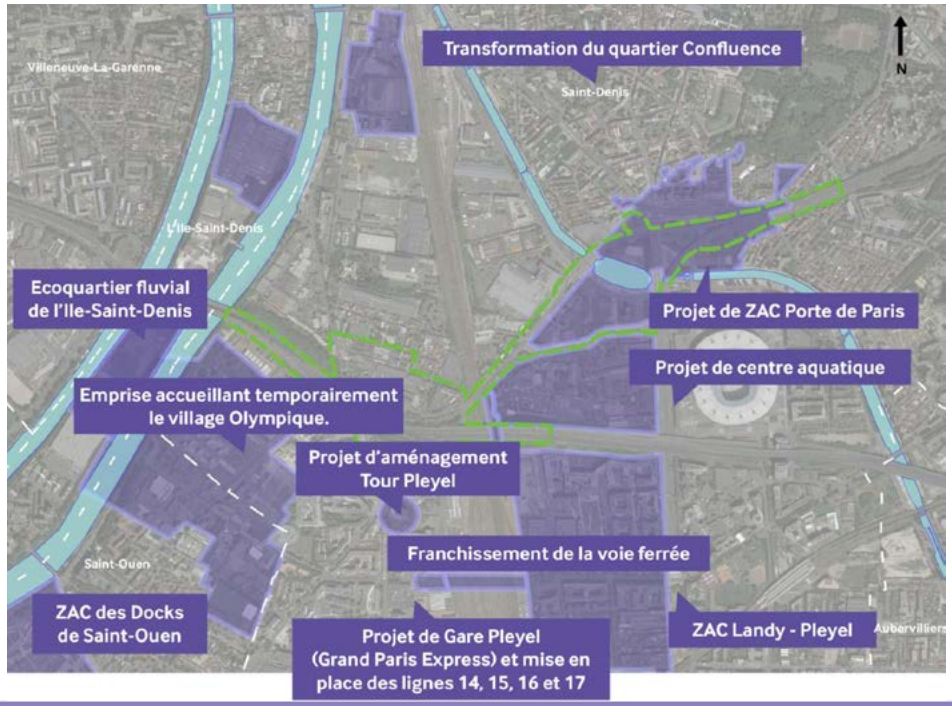
4

Rappel des objectifs du projet

- Offrir aux usagers des **conditions optimales de circulation** sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de **desserte du secteur Pleyel** pour accompagner le **développement des territoires** concernés ;
- Garantir les meilleures **conditions de sécurité** pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne **insertion environnementale** et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des **offres de déplacement** sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

5

Rappel des projets du territoire

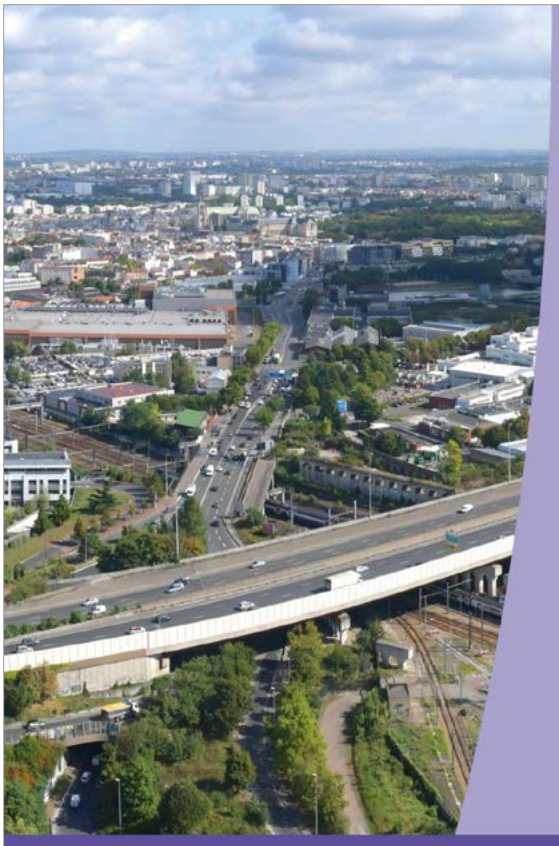


6

Les effets attendus pour le territoire

- Un **apaisement de la circulation sur le boulevard Anatole France**
- Un **projet qui modifie peu les circulations sur l'A1 et l'A86**
- Une **amélioration de la desserte** du quartier Pleyel
- Une **libération d'emprises au niveau de la Porte de Paris** avec la fermeture des bretelles
- Une **attention particulière à porter sur l'ambiance acoustique et l'intégration paysagère**

7



POINT D'ETAPE ANALYSE TECHNIQUE DES VARIANTES CITOYENNES

8

Premiers retours sur les variantes citoyennes

- Ces études de premier niveau analysent les principes de fonctionnement. **Certains points seront à vérifier par la suite**

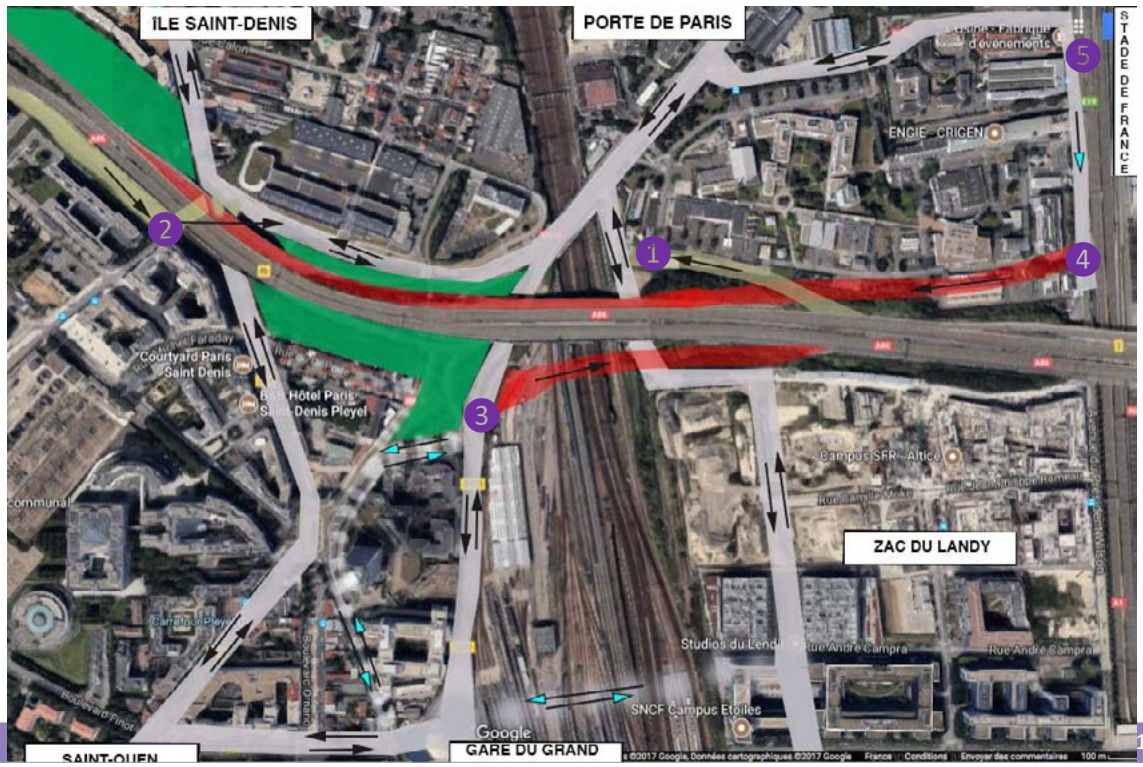
9



VARIANTE « E »

10

Variante « E »



11

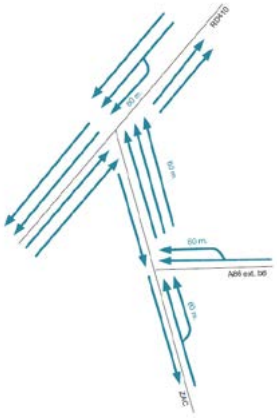
Points clés

1. Débouché de la nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est dans la ZAC du Landy
2. Débouché de la bretelle de sortie 8a depuis l'A86 Ouest
3. Carrefour d'accès à la nouvelle bretelle vers A86 Est
4. Bretelle d'accès depuis l'Est sur la RN1
5. Impacts sur la RN1

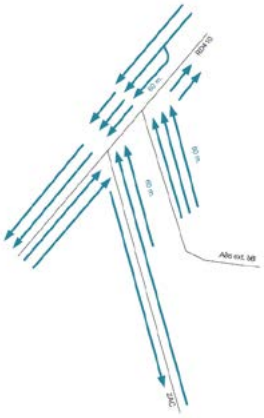
12

1 Débouché de la nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est dans la ZAC du Landy

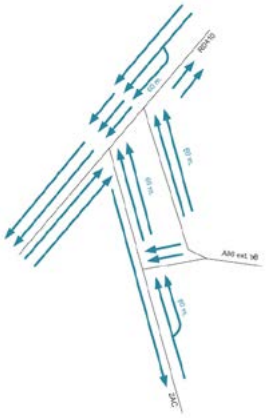
3 options de débouché de la bretelle



Raccordement à la voie



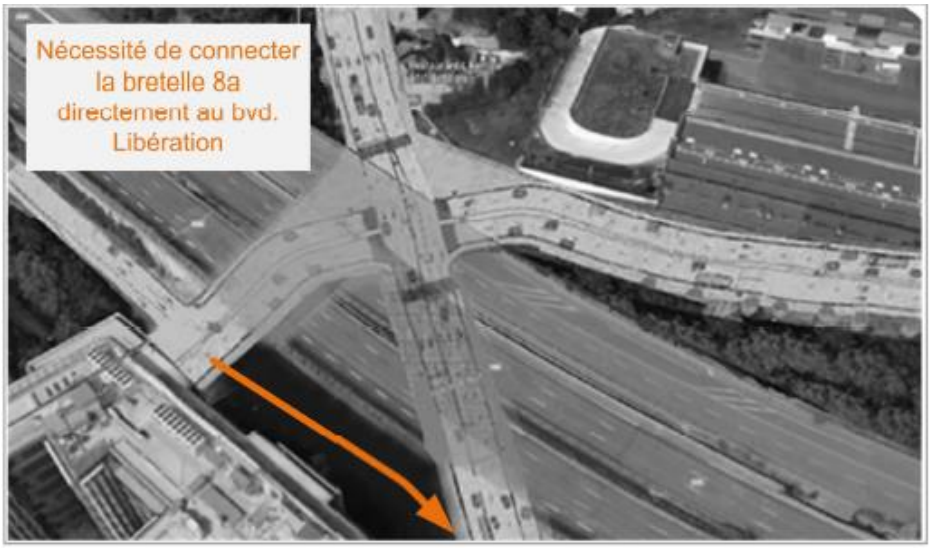
Raccordement au Bd Anatole France



Raccordement à la voie et au Bd Anatole France

13

2 Débouché de la bretelle de sortie 8a depuis l'A86 Ouest



14

3 Carrefour d'accès à la nouvelle bretelle vers A86 Est

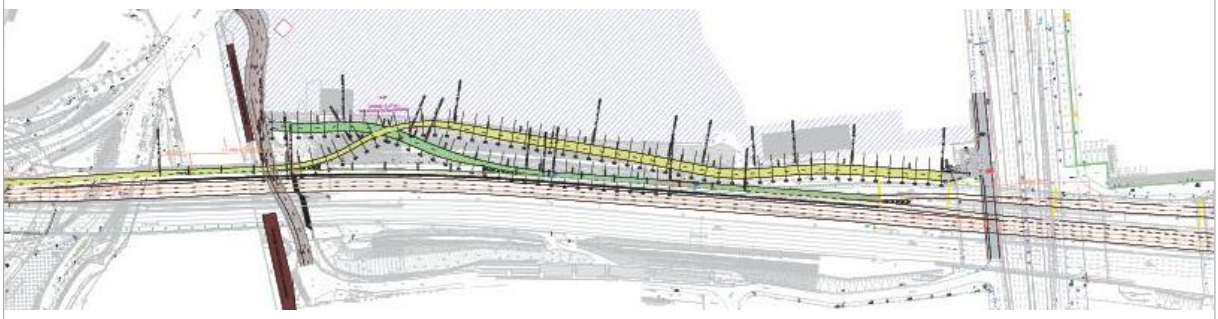
Dimensionnement nécessaire



15

4 Bretelle d'accès depuis l'Est sur la ex-RN1

- Inversion de l'altimétrie des bretelles d'entrée et de sortie depuis l'A86 Est



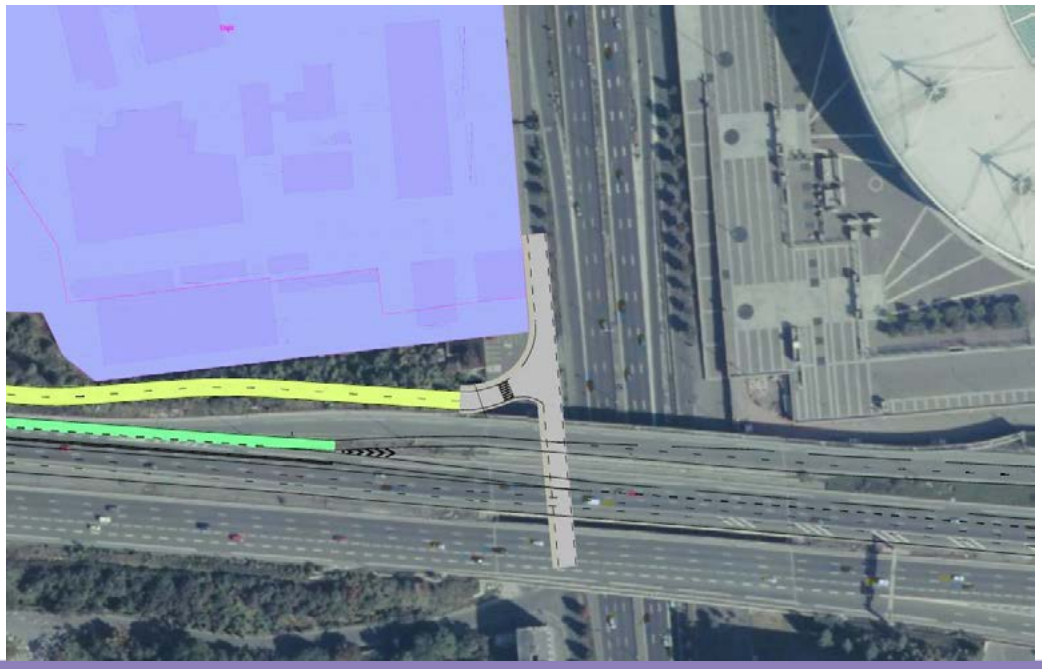
16

Interdistance réduite entre échangeurs Pleyel et Cornillon



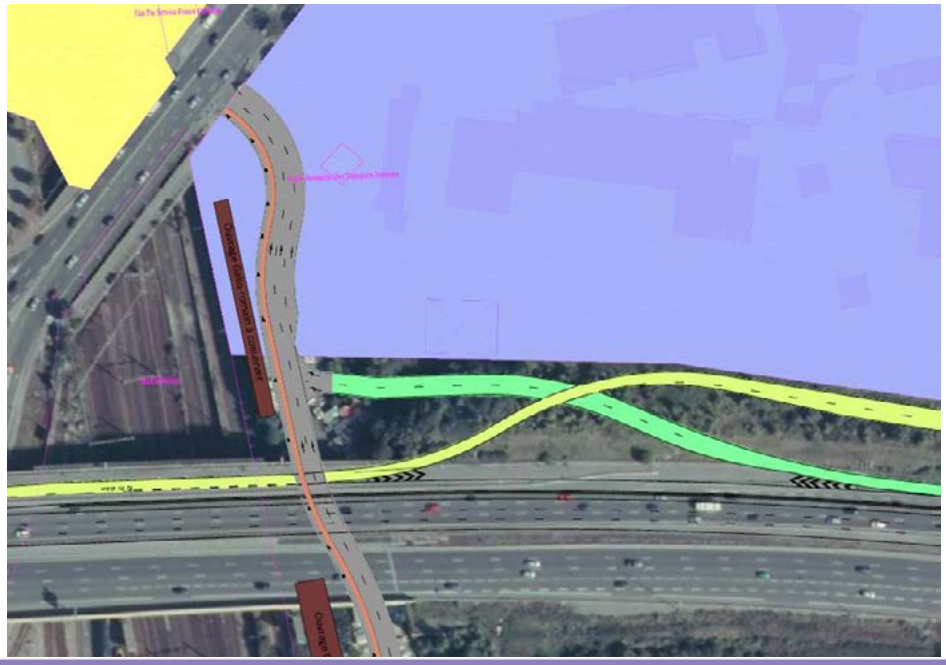
17

Raccordement de la bretelle d'entrée à la RN1



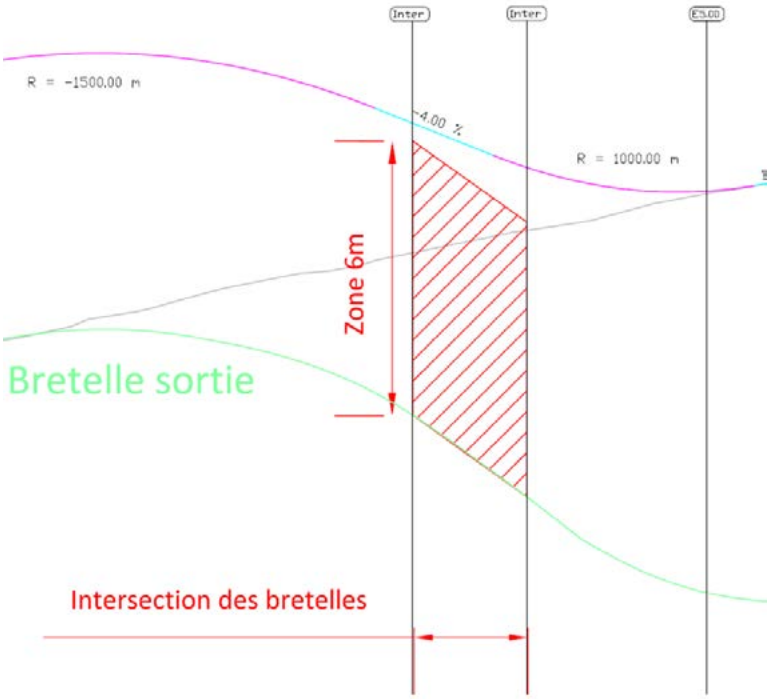
18

Bretelle d'entrée en limite de propriété et voie de raccordement à A. France sur parcelle de la RATP



19

Profil en long des bretelles



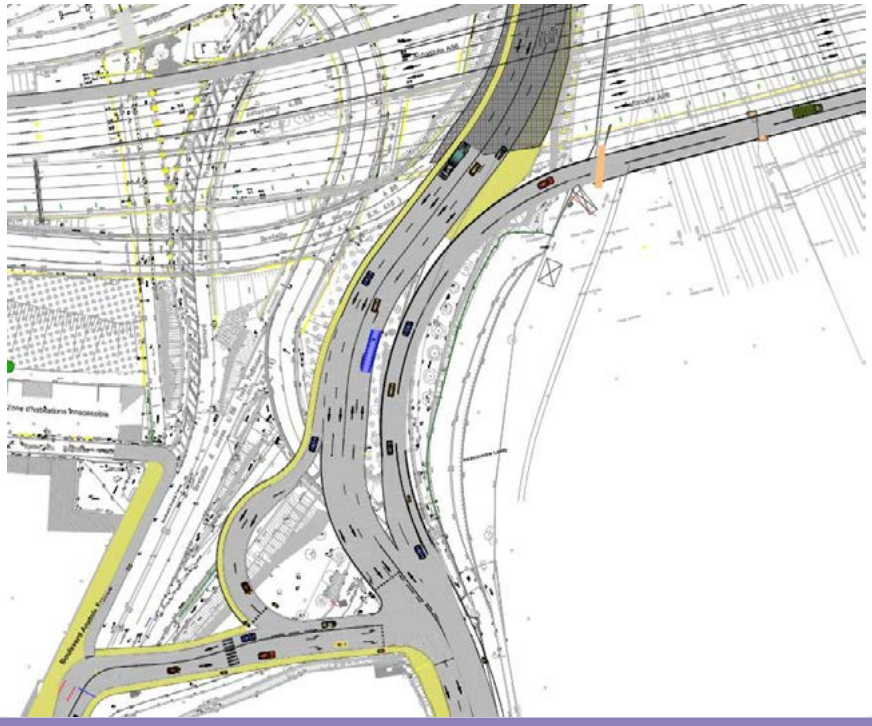
20

Elargissement de l'A86 Ouest



21

Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 Est



22

Vue en plan de la variante E



23

Conlusions analyse géométrique

- Géométrie conforme au guide VSA 90
- Acquisitions foncières nécessaires
- Impact sur le projet de ZAC Landy-Pleyel et de piscine olympique
- Raccordement de la rue Poulbot au sud de Pleyel

24

5 Impacts sur la ex-RN1

Sans l'interdiction des demi-tours :

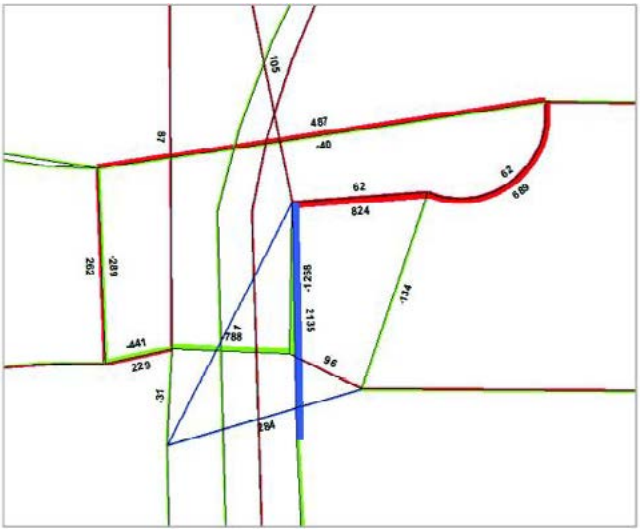
→ Saturation du carrefour ex RN412/RN1 impactant le nœud exRN1/exRN412/RD 24

→ Effets de « shunt » autoroutier A1 depuis Paris vers A86 Ouest

Avec l'interdiction des demi-tours :

→ Problématique de la desserte du quartier Stade de France

→ Report de trafic sur la RD24 (les usagers reviennent sur le carrefour par l'Ouest) entraînant son dysfonctionnement

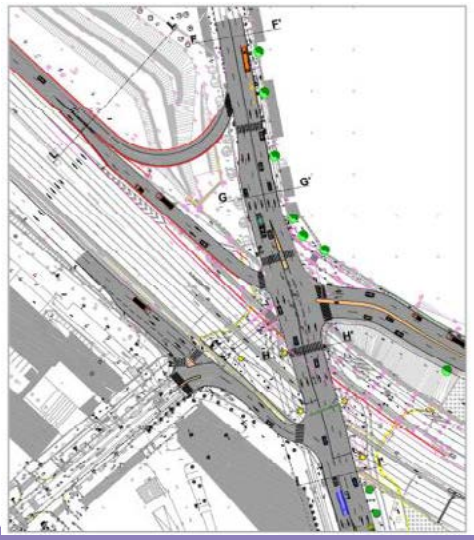


Le piquage de la bretelle sur l'ex RN1 n'est pas viable

25

Optimisation de la variante E

- Bretelle d'accès A86 extérieure sur le boulevard de la Libération (comme la variante A')
- Liaison directe sur Libération depuis A86 Ouest

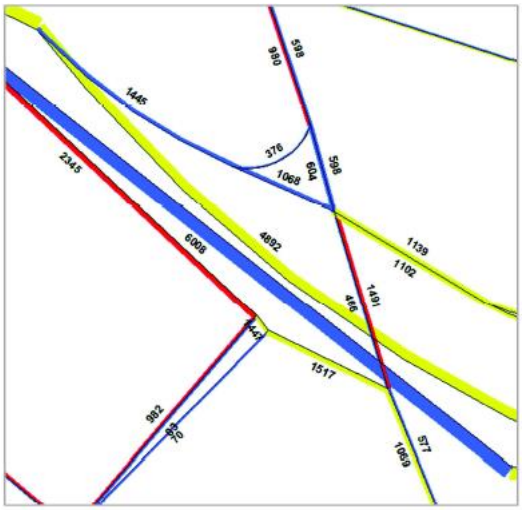


- Accessibilité correcte à l'A86 Ouest

26

Optimisation de la variante E

- Analyse trafic



- Charge de trafic sur Libération/Révolte trop important
- Nécessité d'une autre liaison Est/Ouest

27



VARIANTE « B' »

28

Variante « B' »



Points clés

1 Débouché de la nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est avant les voies SNCF

2 Débouché de la bretelle de sortie 8a depuis l'A86 Ouest

3 Carrefour d'accès à la nouvelle bretelle vers A86 Est

4 Carrefour d'accès à l'A86 Ouest / Route de la Révolte

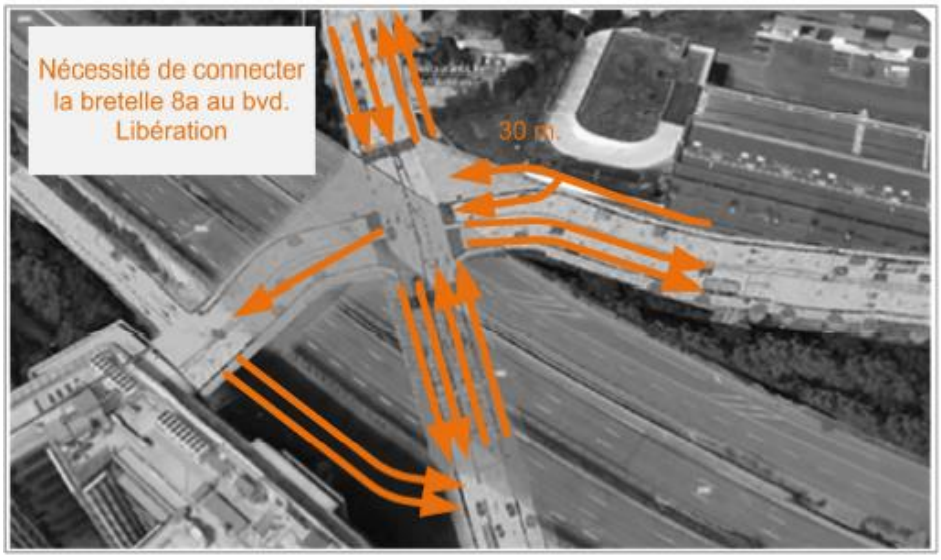
1 Débouché de la nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est avant les voies SNCF

- Principe de la variante C
- Nécessite l'aménagement d'un giratoire
- Peu compatible avec le projet de la ZAC



31

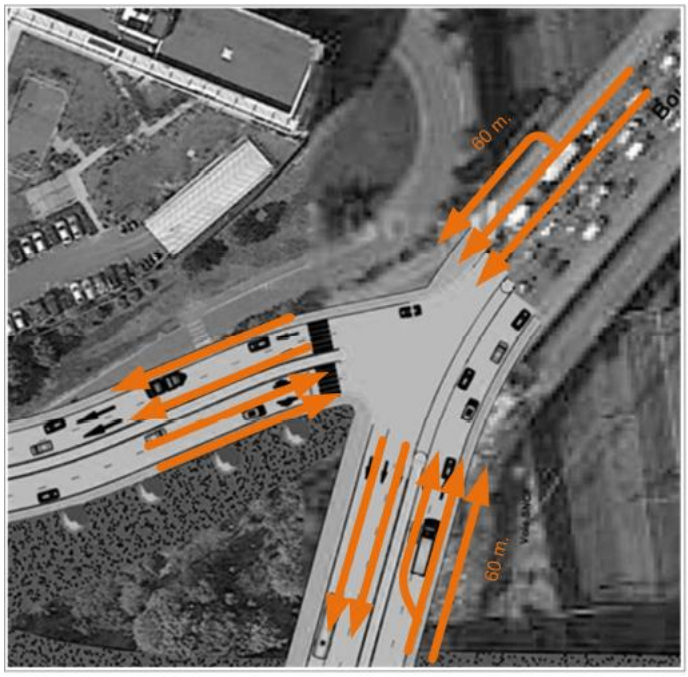
2 Débouché de la bretelle de sortie 8a depuis l'A86 Ouest



Des vérifications complémentaires devront être effectuées

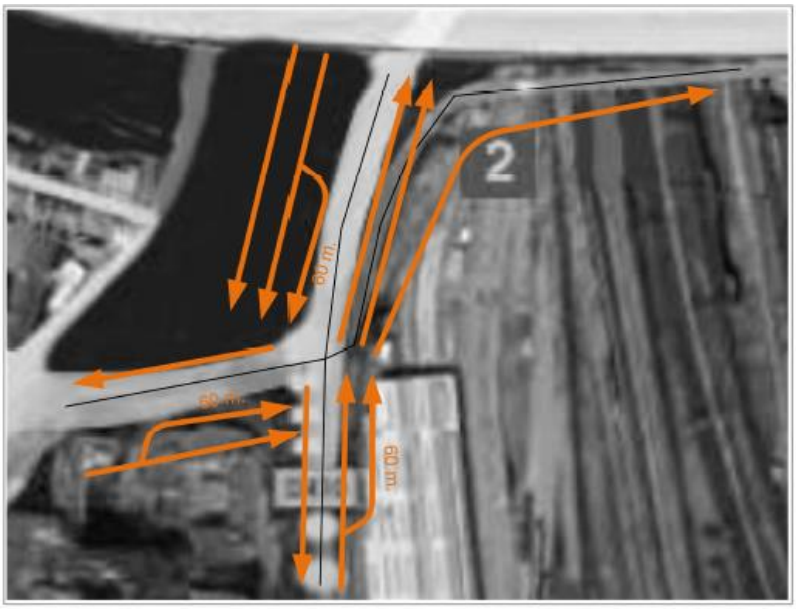
32

3 Carrefour Anatole France / Route de la Révolte



33

4 Carrefour d'accès à la nouvelle bretelle vers A86 Est



Tourne-à-gauche depuis Anatole France à étudier

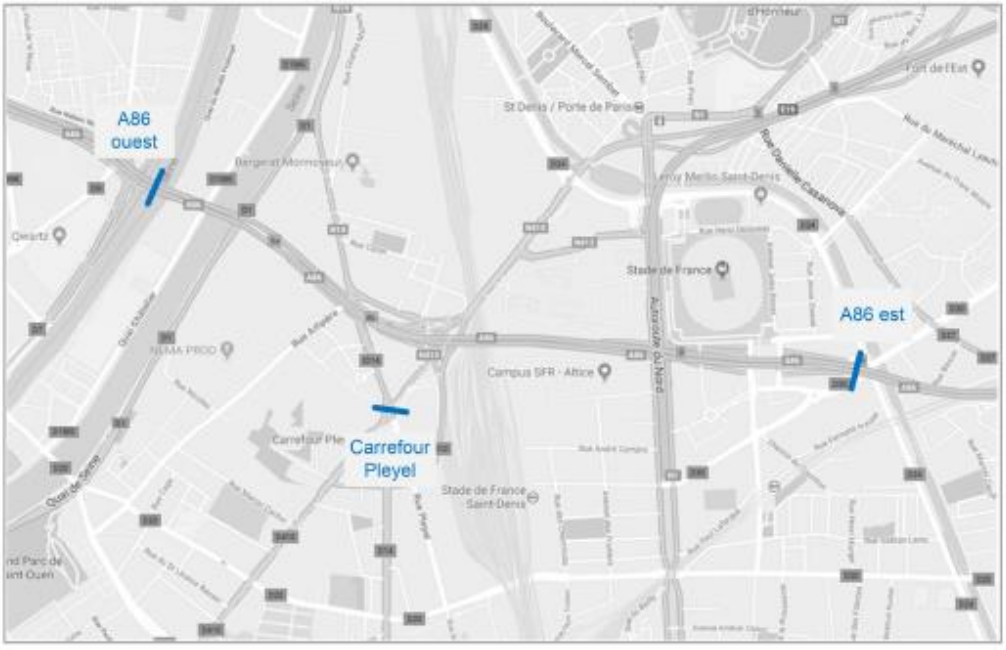
34

5 Carrefour d'accès à l'A86 Ouest / Route de la Révolte



35

Simulation des temps de parcours



36

Simulation des temps de parcours

Temps de parcours en minutes en période de pointe, hors dysfonctionnement des carrefours

Scénario	A86 Ouest > car. Pleyel	A86 Est > car.Pleyel	Car.Pleyel > A86 Ouest	Car.Pleyel > A86 Est
Actuel	6	13	8	11
Fil de l'eau 2030	8	14	14	15
Variante A' 2030	10	8	5	4
Variante B 2030	6	8	7	4
Variante B' 2030	14 (10 si liaison 8b>Lib)	14	7	4
Variante E 2030	14 (10 si liaison 8b>Lib)	13	15	10
Variante E' 2030	15 (11 si liaison 8b>Lib)	15	5	10

37

Conclusion

- Les variantes « B' » et « E » sont moins performantes pour la desserte du secteur PLEYEL. La variante « E » dégrade la desserte du secteur stade de France.
- La variante B' est la moins pénalisante des deux
- Des deux variantes E et B', la seconde semble la seule envisageable sous réserve des modifications à apporter au réseau local et dimensionnements à prévoir dont la faisabilité devra être vérifiée

38

Les prochains rendez-vous

Planning prévisionnel

- Prochain atelier : semaine du 5 mars

Approfondissement de la variante B’ et optimisation des variantes du MOA

- Réunion publique : semaine du 22 mars

39

Compte rendu de l'atelier du 23 janvier 2018

CONCERTATION DU 23 JANVIER 2018

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)

Synthèse de la réunion publique du 23 janvier 2018

Intervenants

DiRIF

Nathalie DEGRYSE, Cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, Adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord-Ouest
Emmanuelle LE ROY, Responsable d'opérations
Marion ESCARGUEIL, Adjointe au Chef du département ingénierie Ouest
Nelly GEREMY, Chef de projet au sein du département ingénierie Ouest

Territoire

Essaïd ZEMOURI, Vice-Président, Insertion urbaine des infrastructures autoroutières, Plaine Commune
Laurence GONNET, Directrice de l'espace public et des déplacements, Plaine Commune
Matthias POIGNAVENT, Chargé de mission à Plaine Commune
Benoit QUESSARD, Directeur de projet Saint-Denis/Pleyel, Plaine Commune
Cyril BENIER, Chef de projet aménagement, Plaine Commune
Christine BOURBOUZE, Direction quartier Pleyel-Confluence, Saint-Denis
Nicolas ORAN, Chargé d'études déplacements/trafic, Conseil départemental 93

Bureau d'études, Segic

Eric JOUBAUD, Chef de projet
Sévérian DUPLAQUET, Ingénieur d'études.

En présence de 6 membres du collectif Pleyel, représentant les habitants de la rue du Docteur Poiré et d'un représentant du secteur Meissonnier

Début de la réunion à 18h40.

Mot d'accueil de Nathalie DEGRYSE

M^me^ DEGRYSE rappelle les engagements pris lors de la réunion publique du 14 décembre 2017 sur la poursuite des échanges avec les habitants concernant l'analyse technique des variantes proposées par le collectif « Pleyel A Venir » et l'optimisation des variantes présentées en concertation. Ce premier atelier portera plus particulièrement sur les variantes citoyennes ; le prochain complétera le 1^er^ atelier et abordera l'optimisation des variantes.

La présentation de l'analyse des variantes citoyennes par la DiRIF sera étayée pendant la réunion par des éléments apportés par les services de Plaine Commune et du Département., partenaires du projet.
M^me^ DEGRYSE excuse le garant, M. HELAS qui n'a pu être présent pour ce premier atelier. M^me^ DEGRYSE souhaite que la réunion se déroule dans le même esprit constructif qui a animé les précédentes rencontres, lors de la phase de concertation publique réglementaire.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

1. Contexte et objectifs du projet

La DiRIF rappelle en premier lieu le contexte du projet let es objectifs et qui ont permis de définir et de proposer en réponse plusieurs variantes d'aménagement.

Les objectifs initiaux du projet sont les suivants :
- Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés ;
- Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

Nathalie DEGRYSE met l'accent sur les projets de développement du territoire qui incitent à satisfaire, dans un schéma cohérent, les nouvelles demandes de dessertes en matière de transport en commun, de mobilités douces mais aussi par le mode routier.

Nathalie DEGRYSE revient sur les principaux effets attendus du projet :
- L'apaisement de la circulation sur le boulevard Anatole France
- Un projet qui modifie peu les circulations sur l'A1 et l'A86
- Une amélioration de la desserte du quartier Pleyel
- La libération d'emprises au niveau de la Porte de Paris avec la fermeture des bretelles
- L'intégration paysagère et une attention particulière portée sur l'ambiance acoustique

2. Analyse de la variante E

Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord-Ouest, présente les premiers retours des analyses en géométrie et en trafic de la variante « E », en focalisant sur 5 zones.

Le débouché dans la ZAC Landy de la sortie de l'A86 depuis l'Est

Jean-Baptiste MOTTE présente les 3 options de débouché de la bretelle, ainsi que le dimensionnement a priori nécessaire pour éviter la saturation et donc les risques de remontée de file sur l'autoroute.
L'option préconisée est le raccordement direct de la bretelle à la voie de la ZAC, qui aurait X voies.

Cyril BENIER, Chef de projet aménagement, Plaine Commune alerte sur le fait que cette bretelle se situe en partie sur l'emplacement du projet de Centre Aquatique Olympique. Les terrains appartenant à la Mairie de Paris et étant occupés par Engie au titre d'un bail emphytéotique, cet aménagement entraînerait l'acquisition d'un foncier difficilement mobilisable de par le coût et les engagements déjà pris entre les acteurs du projet.
Pour lever cette difficulté, la DiRIF propose une modification du tracé de cette bretelle en le déplaçant entièrement sur l'emprise du talus de l'A86. Cette solution permet de ne pas impacter ce foncier, si ce n'est au niveau du raccordement sur le boulevard Anatole France.
De ce fait, le dimensionnement nécessaire de la voirie locale au débouché de cette sortie est incompatible avec le projet Olympique et le développement des modes actifs porté par Plaine Commune.

La sortie 8a depuis l'A86 Ouest

Jean-Baptiste MOTTE explique que la complexité des mouvements créés par la suppression du raccordement entre la bretelle de sortie et le boulevard de la Libération entraîne d'un point de vue trafic, un risque de saturation des carrefours en raison d'un volume de trafic supérieur à la capacité de la rue Ampère et donc de remontée de file sur l'autoroute. De fait, il est essentiel pour le maître d'ouvrage de rétablir la connexion entre la bretelle et le boulevard.

Les membres du collectif Pleyel estiment qu'une modification des sens de circulation dans la zone (rues Ampère, Watt, Faraday et du boulevard Libération) pourrait résoudre cette difficulté. Plaine Commune alerte les riverains sur le fait qu'ils ne seront pas favorables à un nombre trop important de sens unique car ces derniers obligent les usagers à suivre un cheminement spécifique augmentant leur temps de parcours, la charge sur le réseau et, à terme, entraînerait le non-respect des sens interdits.

Le carrefour d'accès à la nouvelle bretelle d'accès à l'A86 Est

Jean-Baptiste MOTTE et Marion ESCARGUEIL présentent le dimensionnement et la configuration nécessaires pour assurer le stockage des véhicules, le carrefour devant également permettre la giration des poids lourds en provenance du Nord. Des modélisations du projet seront présentées lors du prochain atelier.
Les habitants de la rue du Docteur Poiré approuvent cette configuration car elle permet de dégager une zone verte pour la circulation piétonne. Deux visions se sont exprimées

alors sur la conception de ce carrefour. D'un côté, les riverains proposent que l'espace libéré sur les actuelles bretelles pourrait être dédié à un usage cycle/piéton, le tout à l'écart de la circulation. De l'autre, les représentants de Plaine Commune préconisent d'intégrer les modes actifs de déplacement (piéton/cycle) sur les axes structurants, par l'aménagement de pistes cyclables dédiées et de trottoirs adaptés. Ces deux visions peuvent être complémentaires et être travaillées dans la suite du projet.

Fusion des rues Poulbot et Anatole France

Pour les services de Plaine Commune, la fusion du boulevard Anatole France avec la rue Francisque Poulbot est incompatible avec les projets du territoire, et cela en raison du dénivelé au niveau du franchissement urbain, de l'occupation de l'espace public autour de la gare correspondant à des contraintes du Grand Paris Express (espaces de dépose et de reprise) et des enjeux immobiliers sur le secteur.
Une solution alternative serait de prolonger la rue Poulbot en déplaçant un poste de signalisation, qui sert actuellement au Centre de commandement de la SNCF. En plus des difficultés techniques et opérationnelles pour le réaliser (impacts sur la circulation des trains), le coût de son déplacement s'élèverait à 50 millions d'euros et représenterait par conséquent une contrainte technique et financière majeure. Les projets portés par Plaine Commune ont donc été développés autour de ce poste.

En réponse, le collectif « Pleyel A Venir » estime qu'un ouvrage de type « tunnel » permettrait de contourner ce problème. Selon eux, des solutions de financement, dans le cadre des Jeux Olympiques, pourraient aussi être trouvées pour aboutir au déplacement du poste de signalisation de la SNCF. Un habitant explique que, tôt ou tard, il faudra de toute manière envisager un réaménagement pour pacifier la rue Francisque Poulbot.

Plaine Commune rappelle sa volonté de limiter l'utilisation de la voiture aux grands axes structurants (boulevard Anatole France et boulevard de la Libération) afin de ménager des poches de circulation adaptées aux modes actifs, notamment autour de la gare. Les solutions de prolonger la rue Poulbot ou de créer un tunnel ne vont pas dans le sens de cette limitation.

La bretelle d'entrée vers l'A86 Ouest depuis la RN1

Des analyses en géométrie et des analyses en trafic et gestion des flux ont été menées concernant ce point.

Marion ESCARGUEIL, explique que du point de vue de la géométrie, 3 points ont été étudiés :

- le gabarit minimal de 6m de haut à l'intersection des bretelles
- l'interdistance entre les échangeurs de Pleyel et de Cornillon
- le maintien en l'état des ouvrages de la SNCF et de ceux de l'A1

L'analyse géométrique montre que la réalisation de la bretelle d'insertion vers l'A86 Ouest est fonctionnelle, à condition que celle-ci passe au-dessus de la bretelle de sortie depuis l'A86 Est. Elle entraînerait néanmoins la création de deux bretelles sur ouvrage, un élargissement de l'A86 pour faire passer la voie d'insertion très longue et la création d'une culée sur l'ouvrage SNCF. Les nombreux ouvrages rendraient le coût de ces aménagements très élevés.

Jean-Baptiste MOTTE présente ensuite les résultats de l'analyse du trafic, et notamment sur l'interdiction du mouvement de demi-tour sur l'ex-RN1, proposée dans la variante E. Il s'avère que cette interdiction revient à charger le carrefour en amont par l'Ouest, le rendant non fonctionnel.

Nicolas ORAN, chargé d'études déplacements/trafic au Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, présente l'impact de la fermeture de la Porte de Paris sur la circulation départementale, avec notamment des mouvements de descente sur l'ex-RN1 accrus, alors que celle-ci est déjà chargée.
L'analyse démontre également que le trajet depuis le Sud vers l'A86 deviendrait alors très attractif pour les véhicules, renforçant ainsi la congestion de l'ex-RN1.

Nicolas ORAN explique également, sur la base d'expérimentations réalisées sur un carrefour similaire, que l'interdiction du mouvement de demi-tour est quasiment impossible à mettre en place, la signalisation n'étant pas respectée par les automobilistes, même avec un aménagement contraignant des carrefours.
Enfin, pour le Département, la bretelle d'accès piquée sur l'ex-RN1 est trop proche de la bretelle de l'échangeur de Cornillon et elle ne permet pas une amélioration de la desserte du quartier Pleyel, ce qui est contraire aux souhaits du Département.

L'optimisation de la variante E

Pour le collectif « Pleyel A Venir » les optimisations de la variante E proposées par la DiRIF ne sont pas satisfaisantes et reviennent à reproduire ce qui a déjà été proposé dans le cadre des variantes soumises à la concertation. La ressemblance avec la variante A est mise en avant.

3. Analyse de la variante B'

Jean-Baptiste MOTTE présente les études de trafic pour la variante B'. Il précise qu'un oubli a été détecté tardivement dans la modélisation (la connexion de la rue « ZAC Landy » sur A.France et qu'il devra être corrigé). A ce stade aucun élément rédhibitoire n'est relevé dans cette variante. Les études de trafic vont être complétée notamment pour vérifier la capacité des carrefours. Les études de géométrie vont être réalisées ultérieurement.

Plaine Commune affirme de son côté être peu favorable à la variante B' qui génère davantage de circulation sur le boulevard Anatole France et répond moins favorablement aux objectifs d'apaisement de la circulation et du développement des mobilités douces. Elle semble également difficilement compatible avec le projet urbain lié à la piscine olympique et pose les mêmes difficultés que la variante E au Sud de l'échangeur.

4. Simulations de temps de parcours pour les variantes A', B, B', E et E'.

Le maître d'ouvrage présente un tableau de simulation de temps de parcours, dont l'objectif principal est de comparer des variantes entre elles. Le collectif « Pleyel A Venir » conteste les résultats des analyses de temps de parcours et le choix du carrefour Pleyel comme point de référence de ces analyses. Nathalie DEGRYSE précise que le carrefour Pleyel a été choisi en raison de la hiérarchisation du trafic local et représente à ce titre un point de référence pertinent. Enfin, la DiRIF explique que l'analyse des temps de parcours de manière théorique (modèle) et de façon homogène (même méthode pour chaque variante) est un bon moyen pour comparer la performance des variantes entre elles au regard de l'objectif d'amélioration de la desserte du secteur Pleyel.

5. Conclusions du Collectif « Pleyel à venir »

Les représentants du collectif « Pleyel A venir » saluent le travail et l'investissement de la DiRIF. Cependant, ils ont le sentiment que les variantes qu'ils ont proposées ont été analysées dans le simple objectif de les écarter (en particulier pour la variante E). Ils souhaiteraient que le maître d'ouvrage profite de ces propositions alternatives pour enrichir les variantes proposées par les riverains lors de la concertation, plutôt que de se focaliser sur leurs points faibles.

Par ailleurs, les habitants regrettent l'absence des élus qui ont suivi le dossier depuis le début et en phase de concertation pendant cette réunion (en effet, Essaïd ZEMOURI, Vice-Président, Insertion urbaine des infrastructures autoroutières, Plaine Commune, était le seul élu présent), renforçant ainsi l'impression de ne pas être écoutés par les décideurs politiques. Les contraintes posées par l'ensemble des projets connexes semblent aussi faire obstacle à leurs propositions. Les riverains présents émettent alors des doutes sur l'intérêt de la poursuite des échanges avec la DiRIF.

La DiRIF explique que les variantes E et B' ont été analysées au même titre que les variantes proposées par la maîtrise d'ouvrage et selon les mêmes critères (contraintes techniques et foncières, projets urbains à venir etc.), dans le but de pouvoir comparer les scénarios entre eux. Lorsque des impossibilités ont été relevées, la DiRIF a pris l'initiative de proposer des aménagements alternatifs pour essayer de rendre faisable les variantes citoyennes. De son côté, Plaine Commune estime que les engagements pris par la DiRIF à l'égard des habitants ont été respectés et propose de poursuivre les échanges sur la variante B' et les variantes initialement proposées, considérant que tous les « cas d'école » ont maintenant été mis sur la table.

Concernant la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, les riverains présents ont réaffirmé, en réponse à une question de Mr ZEMOURI, qu'ils étaient favorables à cette fermeture.

Enfin, les habitants s'interrogent Plaine Commune sur la notion de « pacification », alors que le développement et la densification du secteur vont augmenter les besoins en déplacement.

6. Les modalités d'organisation de la poursuite des échanges

Les habitants, membres du collectif « Pleyel A Venir », s'interrogent sur les modalités d'organisation de cette réunion (en particulier sur le choix d'une salle de capacité d'accueil limitée). Ils regrettent aussi l'absence de communication et y voient par conséquent une volonté de restreindre l'accès à un public plus large.

La DiRIF rappelle que le format de la réunion, de type « atelier », a été validé lors de la réunion du 14 décembre 2017. La technicité du sujet et l'état d'avancement du dialogue entre le maître d'ouvrage et les riverains avaient permis de conclure à l'organisation d'une réunion de travail en comité plus restreint, plutôt qu'en réunion de plus grande envergure.
Il est néanmoins collectivement acté que pour le prochain atelier de travail, la communication sera plus large, avec un principe d'inscription préalable permettant de déterminer la capacité de la salle nécessaire.

7. Conclusions de la DiRIF

La DiRIF rappelle qu'une autre réunion de travail est prévue début mars (les dates des 8 et 13 mars sont choisies et seront soumises au garant) et qu'une réunion publique de restitution sera organisée.
Il est décidé par l'ensemble des parties prenantes que le maître d'ouvrage et les partenaires du projet poursuivront, d'ici la prochaine réunion, les études sur la variante B' et E, et travailleront à l'optimisation des variantes du MOA en intégrant les retours de la concertation et des échanges avec les riverains.

Diaporama de l'atelier du 8 mars 2018

Atelier du 08/03/18

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)



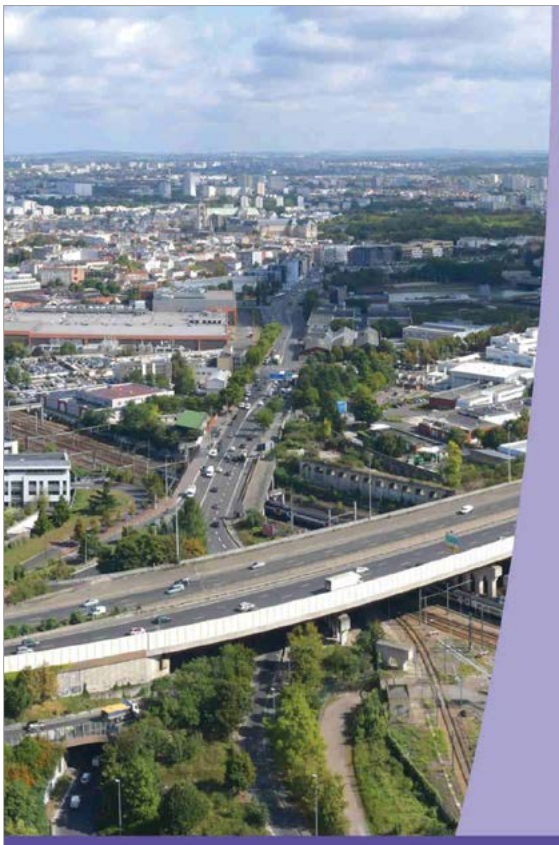
Poursuite du dialogue

DiRIF

Introduction

- Rappel des objectifs des ateliers
- Retour sur l'atelier du 23 janvier
- Compléments d'analyse de la variante B'
- Optimisation des variantes initiales A' et B

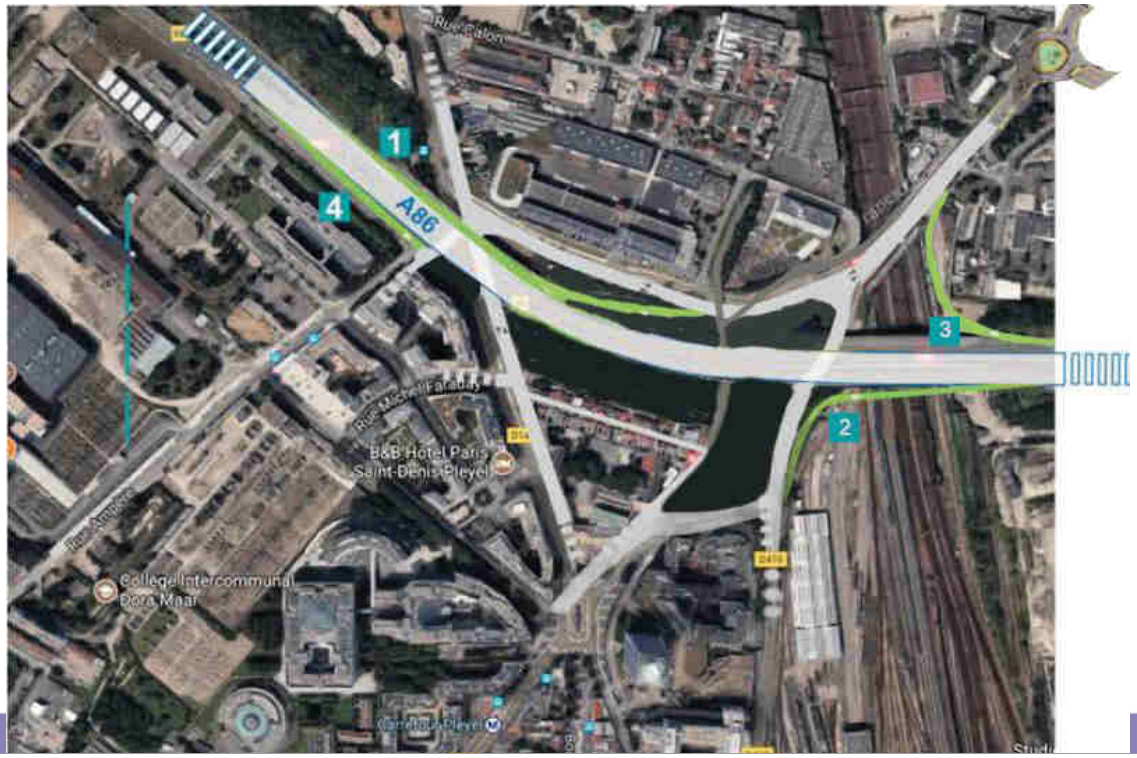
2



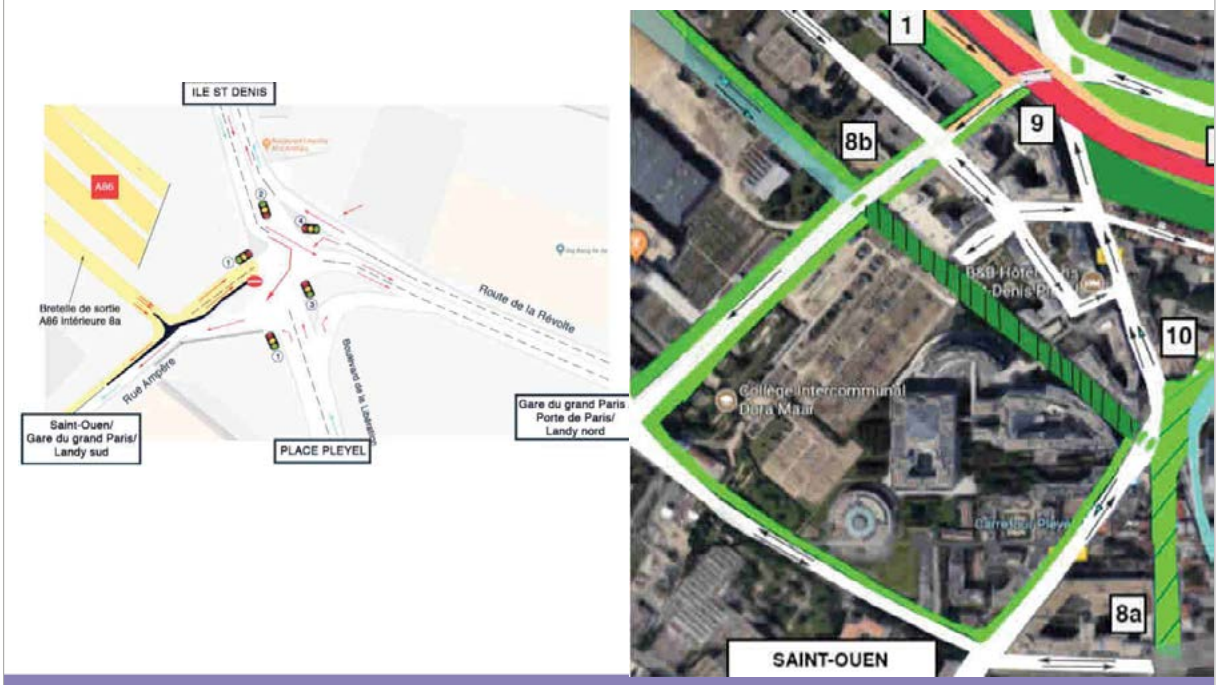
COMPLÉMENT D'ANALYSE DE LA VARIANTE B'

3

Variante « B' »



Carrefour Ampère/Libération/Révolte



5

Carrefour Ampère/Libération/Révolte

- Mise en sens unique de la rue Ampère
- Mise à sens unique de la section sous l'A86 et création d'un nouveau barreau de liaison entre Libération et Ampère
- Mise à sens unique du boulevard de la Libération depuis la place Pleyel
- Réorganisation des flux

6

Détermination de la capacité théorique (en uvpd/h/v) en intégrant pour chaque phase de feux les temps perdus et les temps de dégagement

➡ **capacité théorique du carrefour est de 1320 uvpd/h/v**

Comparaison à la demande issue des modèles de trafic

→ On détermine l'ensemble des **mouvements**

→ On applique un coefficient représentant **la gêne** (1 pour les mouvements directs, 1.1 pour les TAD, 1.3 à 1.7 pour les TAG)

→ On réalise la moyenne sur le nombre de voie en entrée de carrefour et on retient l'**entrée la plus chargée** pour chaque phase

➡ **réserve de capacité :** différence entre la capacité théorique et la demande

7

Carrefour Ampère/Libération/Révolte

Les études de trafic montrent des demandes en HPM de **1 610 uvpd/h/v pour le scénario B'** et donc une réserve de -22% (en HPM)

➡ **Saturation du carrefour**

➡ **Forte remontée de file sur la bretelle 8a**

➡ **Problème de sécurité**

8

Ce test a également été réalisé sur la variante B (la plus favorable pour le trafic au niveau de la sortie 8a). Les études de trafic montrent des demandes en HPM de **1 540 uvpd/h/v pour le scénario B** et donc une réserve de capacité de -17%

- **Saturation du carrefour**
- **Forte remontée de file sur la bretelle 8a**
- **Problème de sécurité**

9

Analyse trafic - Fonctionnement des carrefours sur B'

- Carrefour route de la Révolte/boulevard Anatole France
  - HPM : situation de saturation avec -19% de réserve de capacité
  - HPS : situation de saturation avec -30% de réserve de capacité
- Carrefour route de la Révolte/boulevard de la Libération
  - HPM : situation de saturation avec -15% de réserve de capacité
  - HPS : situation de saturation avec -14% de réserve de capacité

10

Analyse trafic - Conclusion

D'après les analyses trafic, il est nécessaire d'avoir

- Soit deux sorties depuis l'A86 intérieure
- Soit une sortie et une voie de liaison Est-Ouest supplémentaire

→ principes des variantes initiales

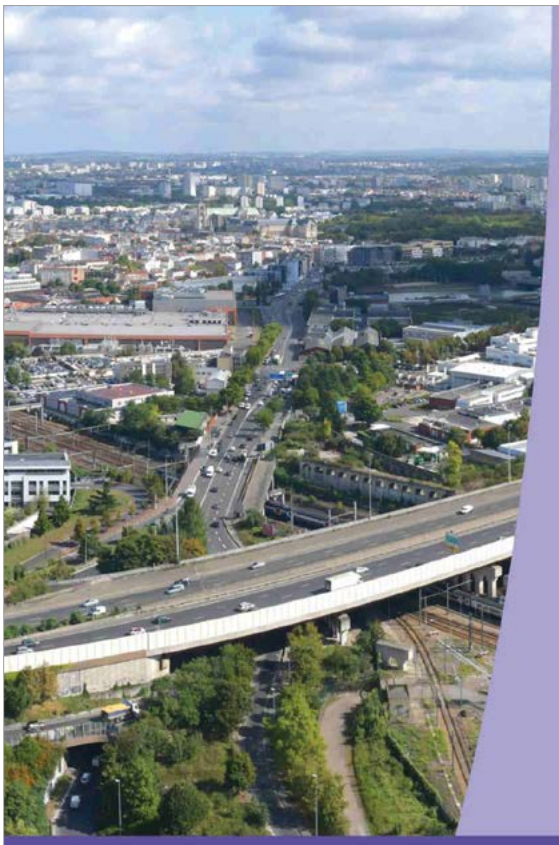
Les enseignements de la concertation, et notamment les principes mis en avant dans les scénarios E t B', ont permis l'optimisation des variantes initiales

11

Les principes d'optimisation

- **Eloigner les infrastructures des zones habitées**
  - Pour assurer une meilleure intégration dans le paysage
  - Pour limiter les nuisances visuelles et acoustiques
- **Optimiser l'espace public** potentiellement aménageable qualitativement (espaces verts, parcs...)
- **Optimiser le fonctionnement de l'infrastructure**, notamment au niveau de l'ouvrage d'art au dessus de la rue Poulbot dans la variante B"

12



OPTIMISATION DES VARIANTES INITIALES A' ET B

13

La variante A' initiale



14

Points clés de l'optimisation de la variante A'

Limiter autant que possible les impacts de la voie de liaison et améliorer l'intégration urbaine en décalant :

- le tracé au maximum vers l'A86 y compris aux extrémités
- le boulevard Anatole France vers l'Est pour dégager un espace vert qualitatif et unifié
- la bretelle d'accès à l'A86 extérieure de manière à s'éloigner du quartier Meissonnier

15

Variante A' optimisée



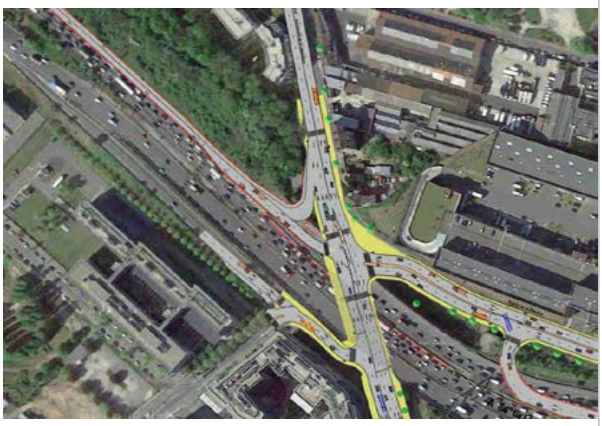
16

Bretelle d'accès à l'A86 Extérieure

Variante A' initiale



Variante A' optimisée



- Bretelle d'accès direct éloignée de la cité Meissonnier
- Caractère plus urbain de la bretelle

17

Carrefour sortie 8b / Anatole France

Variante A' initiale



Variante A' optimisée



- Extrémité Ouest inchangée
- Extrémité Est éloignée
- Ajout d'une voie sur Anatole France pour gérer le TAG

18

Variante A' optimisée



19

Point de vue 1 : depuis Libération



20



21



22

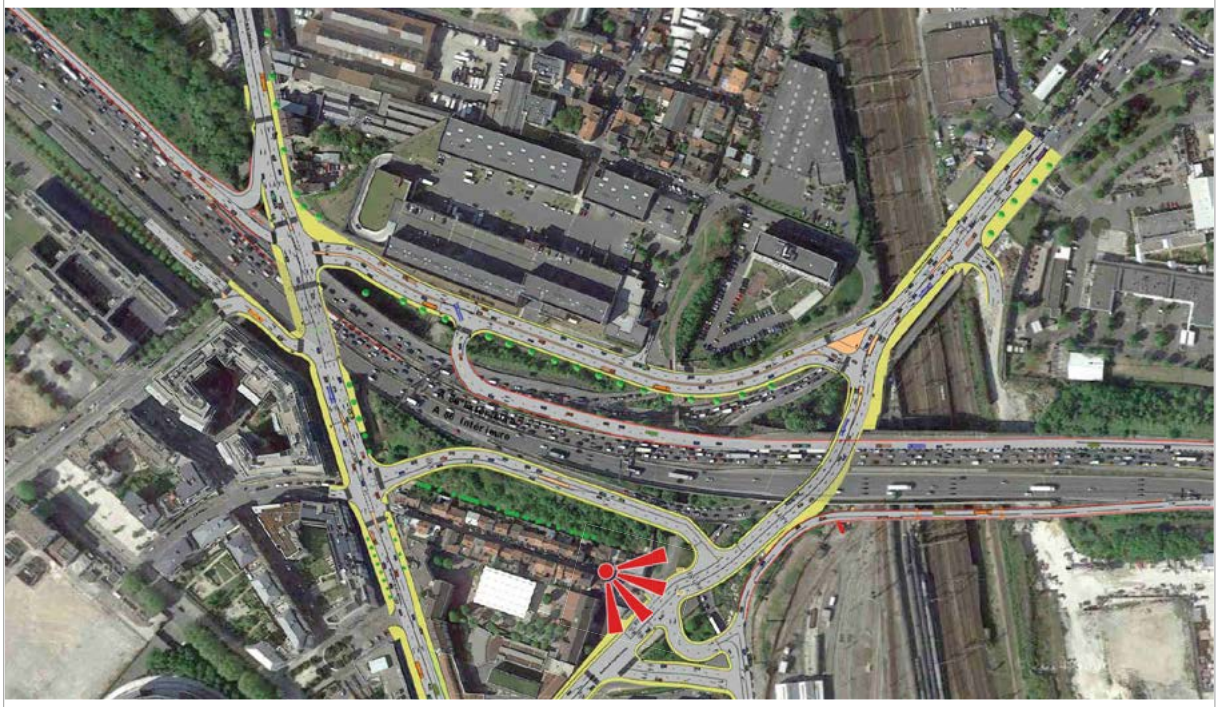
Point de vue 2 :
depuis Anatole France vers Dr Poiré



23



24



25

Point de vue 3 :
depuis Dr Poiré vers Anatole France



26



27

La variante B initiale



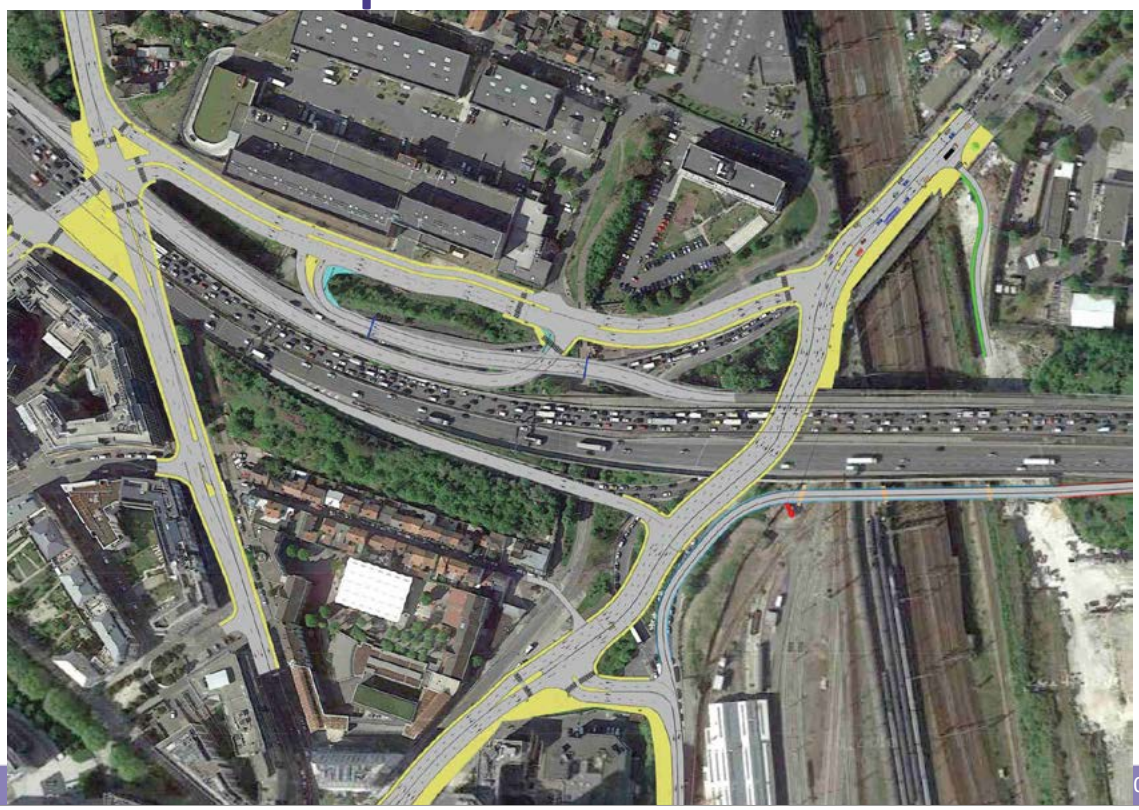
28

Points clés de l'optimisation de la variante B

- Reprise de la sortie 8b en vue:
  - de conserver au maximum l'existant
  - d'optimiser l'espace public aménageable qualitativement
- Supprimer l'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot, facilitant aussi l'intégration urbaine
- Limiter les nuisances pour les habitants

29

Variante B optimisée



0

Variante B initiale

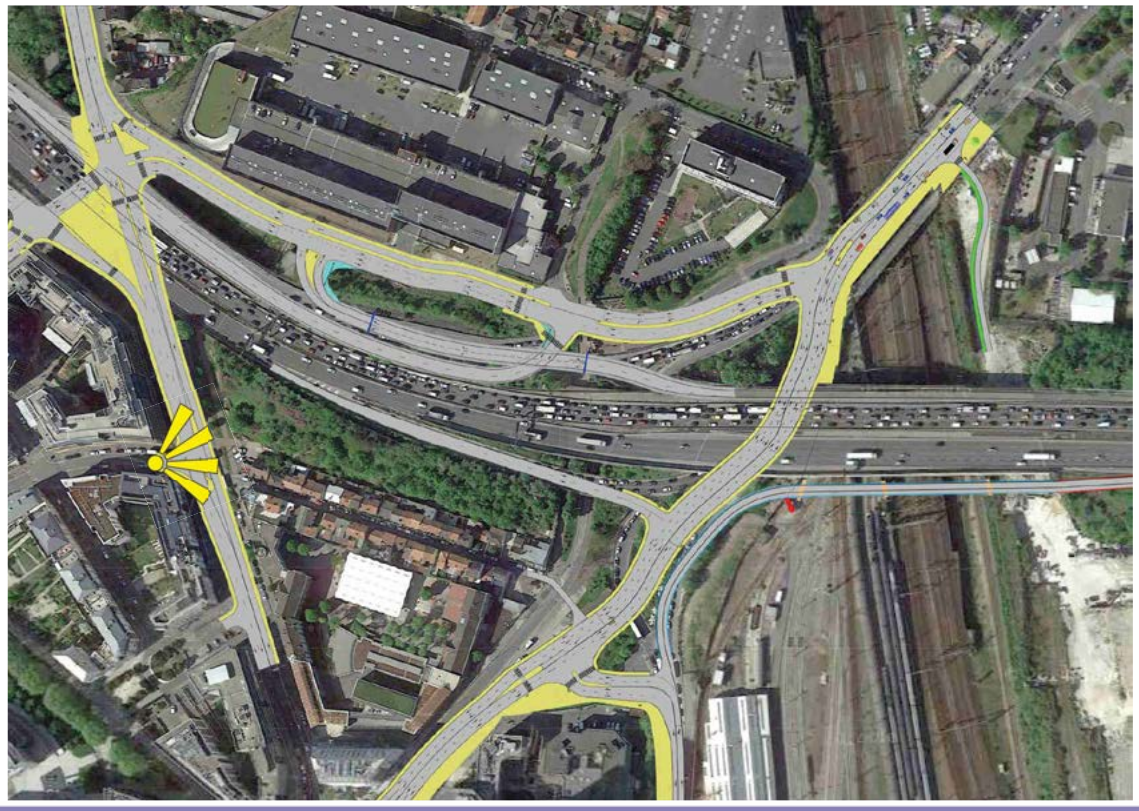


Variante B optimisée



- Optimisation de l'espace public
- Suppression d'un ouvrage d'art

31



32

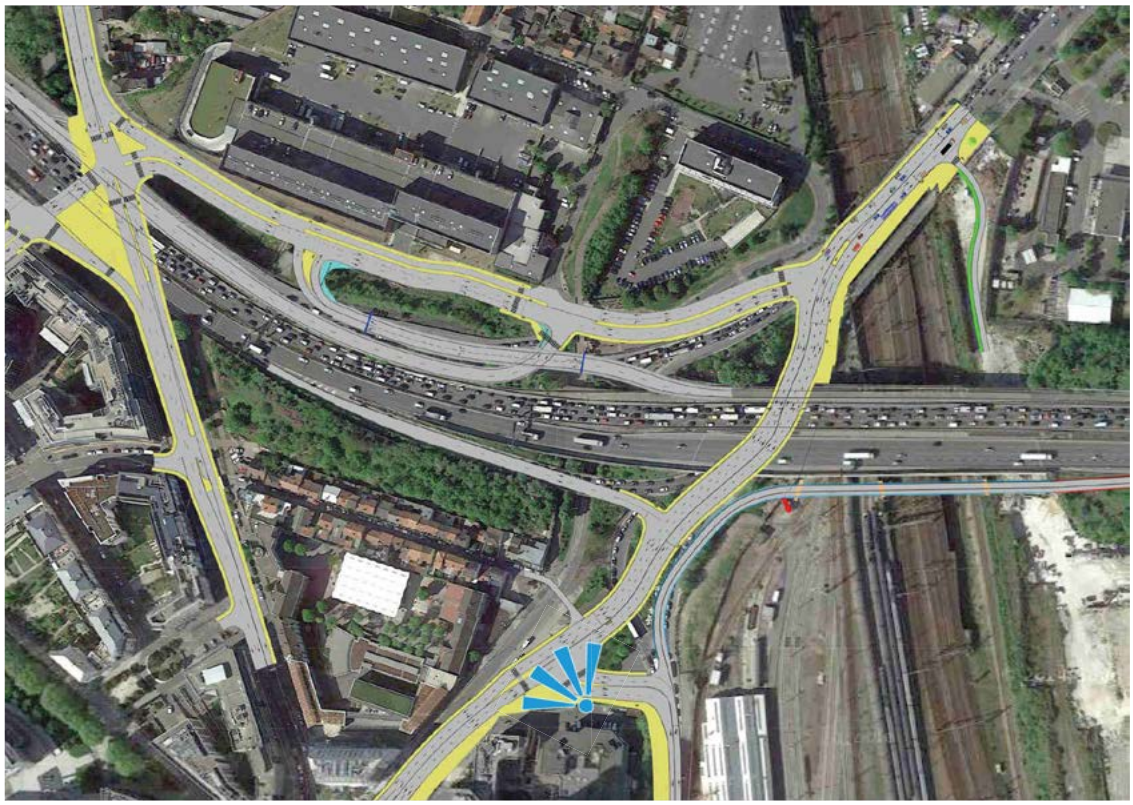
Point de vue 1 : depuis Libération



33



34



35

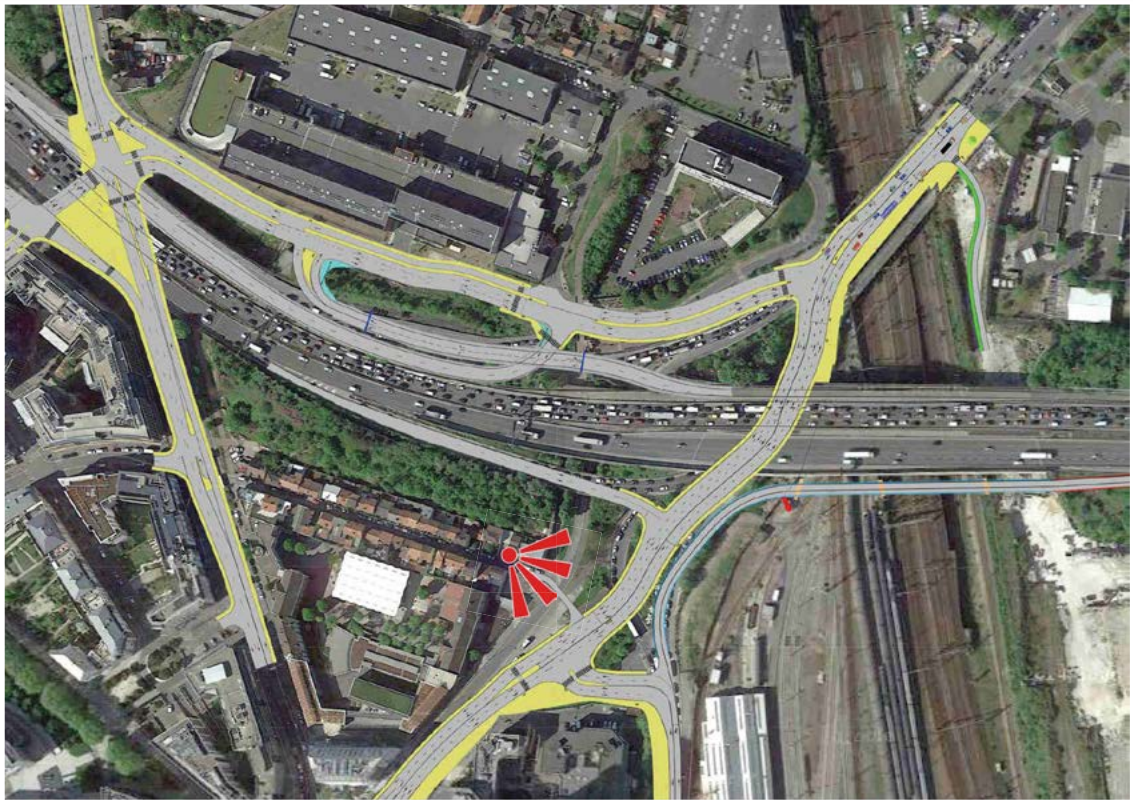
Point de vue 2 :
depuis Anatole France vers Dr Poiré



36



37



38

Point de vue 3 :
depuis Dr Poiré vers Anatole France



39



40

Prochain rendez-vous

- Réunion publique : le 27 mars

41

Compte rendu de l'atelier du 8 mars 2018

CONCERTATION DU 8 MARS 2018

Aménagement des Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Synthèse de l'atelier du 8 mars 2018

Intervenants

DiRIF

Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations
Marion ESCARGUEIL, Adjointe au Chef du département ingénierie Ouest

Territoire

Essaïd ZEMOURI, Vice-Président, Insertion urbaine des infrastructures autoroutières, Plaine Commune
Michel RIBAY, maire-adjoint délégué de Saint-Denis
Laurence GONNET, Directrice de l'espace public et des déplacements, Plaine Commune
Matthias POIGNAVENT, Chargé de mission à Plaine Commune
Christine BOURBOUZE, Direction quartier Pleyel-Confluence, Ville de Saint-Denis

Bureau d'études

Hélène MAILLE, Responsable d'activité, SEGIC Ingénierie
Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant

Début de la réunion à 18h45.

En présence de 5 habitants et membres du Collectif Pleyel.

Mot d'accueil de Nathalie DEGRYSE

Nathalie DEGRYSE ouvre la réunion en rappelant les engagements pris à la fin de la concertation réglementaire sur la poursuite du dialogue avec les habitants, l'analyse des variantes riveraines au même titre que celles soumises à la concertation et sur l'optimisation des variantes déjà présentées par la maîtrise d'ouvrage.

Comme convenu lors du dernier atelier du 23 janvier 2018, la DiRIF a réétudié la faisabilité de la variante E et a poursuivi les études sur la variante B'. La DiRIF conclut que la variante E entraîne des incompatibilités de trafic insurmontables au niveau de l'insertion depuis la RN1, sans solution réaliste. La DiRIF relève par ailleurs son caractère inconciliable avec les projets urbains locaux et son manque de performance en termes de qualité de desserte du secteur Pleyel.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

1. Analyses complémentaires de la variante B'

La DiRIF explique la méthode utilisée pour calculer la réserve de capacité des différents carrefours : carrefour Ampère/Libération/Révolte, carrefour route de la ZAC/boulevard Anatole France, carrefour route de la Révolte/boulevard de la Libération. Cette méthode, homologuée par le Cerema, détermine la capacité du carrefour par unité de véhicule particulier par heure et par voie (uvp/h/v). Elle permet de calculer la demande de capacité d'un carrefour en intégrant des coefficients correctifs selon le type de véhicule et le mouvement, en prenant en compte les temps perdus (feux orange par exemple) et les temps de dégagement nécessaire au bon fonctionnement du carrefour. Dans l'ensemble, les études témoignent d'une réserve de capacité insuffisante pour l'ensemble des carrefours étudiés. D'après les analyses de trafic, il serait donc nécessaire d'avoir, soit deux sorties depuis l'A86 intérieure (état actuel), soit une sortie et une nouvelle voie de liaison Est-Ouest, ce qui revient aux principes des variantes présentées initialement par le maître d'ouvrage.

2. L'optimisation des variantes initiales

La DiRIF souligne que les ateliers tenus et les études menées sur les variantes proposées par les riverains ont permis d'optimiser les variantes initiales.

Les principes d'optimisation des variantes initiales conservées à l'issue de la concertation réglementaires sont les suivants :

- éloigner les infrastructures des zones habitées ;
- optimiser l'espace public potentiellement aménageable qualitativement ;
- optimiser le fonctionnement de l'infrastructure.

L'optimisation de la variante A' :

La bretelle d'accès à l'A86 extérieure

La DiRIF présente le travail mené sur la bretelle d'accès à l'A86 extérieure qui vise à l'éloigner le plus possible des habitations de la Cité Meissonnier, tout en permettant l'accès aux poids-lourds. Jean-Baptiste MOTTE explique que cet objectif a pour effet de resserrer au maximum la courbure de la bretelle et diminuer légèrement la voie de stockage. Il confère à cette voie un caractère plus urbain.

Un habitant pose la question des protections acoustiques prévues pour limiter les nuisances sonores de cette bretelle d'accès. La DiRIF rappelle que des protections acoustiques sont obligatoirement prévues dès lors que l'aménagement entraîne une augmentation supérieure à 2dB du volume sonore ambiant sans l'équipement. Les études d'impact réalisées pour l'enquête publique permettront de déterminer les éventuelles mesures compensatoires à mettre en œuvre (protections acoustiques à la source, voire protections de façade). Michel RIBAY insiste sur la nécessité de tout mettre en œuvre pour éviter des nuisances qui pourraient découler des nouveaux aménagements.

La sortie 8b

Concernant la sortie 8b, la DiRIF propose de décaler plus à l'Est le boulevard Anatole France pour dégager un espace aménageable qualitativement.

Par ailleurs, la DiRIF présente l'optimisation du tracé du barreau de liaison, déplacé au maximum vers l'A86. L'extrémité Ouest reste inchangée mais l'extrémité Est du barreau de liaison est ainsi éloignée des habitations de la rue Docteur Poiré. La géométrie du carrefour est de fait modifiée, ce qui a pour conséquence de mettre le boulevard Anatole France à 6 voies sur cette zone, afin de permettre le tourne-à-gauche.

Un habitant considère que l'optimisation de la variante A' par la DiRIF ne correspond pas aux attentes des habitants, riverains de l'infrastructure.

L'optimisation de la variante B :

La bretelle de la sortie 8b

Cette sortie est reprise en vue de conserver au maximum l'existant et pour optimiser l'espace public aménageable qualitativement. Jean-Baptiste MOTTE explique que la sortie a été déplacée le plus possible le long de l'A86 afin de limiter l'impact du tracé de la bretelle sur le talus. De fait, le reprofilage concerne essentiellement le dernier tiers de la bretelle existante.

Les riverains présents s'interrogent sur la préservation du talus lors de la phase de travaux. A ce stade, la DiRIF ne peut pas exclure un impact, mais s'engage à tout mettre en œuvre, y compris dans le choix de modes constructifs limitant au maximum les impacts, notamment en étudiant la possibilité de réaliser une partie des travaux depuis la route.

Nathalie DEGRYSE rappelle que les travaux suivront la démarche Eviter-Réduire-Compenser qui a pour objectif de minimiser autant que possible les impacts du chantier sur l'environnement.

Les habitants souhaitent connaître l'altimétrie de cette bretelle par rapport à l'existante. La DiRIF précise que les premières études montrent une altimétrie au droit de la dernière maison à l'Est de la rue du Dr Poiré, inférieure de 50 cm à l'altimétrie actuelle.

Il est convenu que la DiRIF présentera en réunion publique un profil en long de la bretelle permettant de mieux comprendre son tracé et son intégration par rapport à la voie existante et au talus.

Les habitants s'interrogent sur le risque de déclassement du talus après les travaux et souhaitent que ce dernier reste en zone UVM. La DiRIF explique que la déclaration d'utilité publique du projet entraîne la mise en compatibilité du PLU au droit du projet. Cette mise en compatibilité ne concernera que l'emprise de la future infrastructure routière. Pour le reste, Michel RIBAY explique qu'il n'y a pas de raison que le reste du talus, non concerné par le tracé de la route, fasse l'objet d'une modification dans le PLU et s'engage à ce que la classification UVM soit maintenue.

Le décalage du boulevard Anatole France vers l'Est

La variante B optimisée prévoit le décalage plus à l'Est du boulevard Anatole France, permettant ainsi d'éloigner davantage le boulevard des habitations et de libérer de l'espace pour aménager par la suite des espaces verts de qualité. Jean-François HELAS, garant de la concertation, souligne que cette optimisation est à l'initiative des demandes formulées par les riverains du projet. Une question est alors posée quant au devenir des espaces libérés par le dégagement du boulevard Anatole France et aux traitements paysagers qui seront apportés. Ce point concerne l'aménagement du territoire dans le cadre du projet Pleyel porté par Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis.

La réorganisation du carrefour Poulbot/Anatole France/Accès à l'A86 intérieure conduit à la suppression de l'ouvrage d'art prévu dans la variante B, qui entrainait une limitation de gabarit sur la rue Poulbot. Ce point est d'autant plus bénéfique que dans le projet de réaménagement du quartier Pleyel, la rue Poulbot permet la desserte de la future gare routière.

La perception générale de la variante B optimisée

De manière générale, les habitants ont identifié la variante B optimisée comme étant la plus en accord avec leurs demandes exprimées et qui éloigne le tracé des aménagements des habitations de la rue Docteur Poiré et préserve le talus. Jean-François HELAS, garant de la concertation, salue le caractère constructif des échanges qui ont eu lieu entre la maîtrise d'ouvrage et les habitants de la rue Docteur Poiré mobilisés autour du projet.

3. Perspectives des variantes

La DiRIF a présenté des perspectives des variantes optimisées depuis le boulevard de la Libération, la rue du Dr Poiré et le boulevard Anatole France. Nathalie DEGRYSE précise qu'elles ont pour objectif de permettre la visualisation de l'implantation et de l'altimétrie des voies de circulation routière. Néanmoins, les participants émettent des réserves de compréhension et de traitement graphique. Plusieurs habitants, soutenus par Michel RIBAY, estiment alors nécessaire de produire une maquette 3D numérique pour mieux apprécier l'insertion des variantes dans leur environnement.

Jean-Baptiste MOTTE explique que les perspectives présentées respectent des cotes très précises. L'intérêt des représentations graphiques proposées est de montrer l'altimétrie de l'infrastructure routière, utilisant les meilleurs points de vue possibles. L'aspect paysager n'étant pas traité pour le moment, le rendu présenté n'est qu'illustratif.

Nathalie DEGRYSE explique que la réalisation d'une maquette est prématurée à ce stade des études puisque le tracé des variantes et leur analyse ne sont pas encore stabilisés, mais que la demande pourra être prise en compte par la DiRIF sur la base de la variante qui sera retenue.

4. Les modes de déplacements doux

Les membres du collectif Pleyel interpellent la DiRIF sur le franchissement piéton de l'A86 dans le sens N/S. Les perspectives illustrées montrent une entrée en tunnel, jugée insécurisante.

La DiRIF explique que les caractéristiques du franchissement sont encore à l'étude et que les perspectives ont seulement pour objectif d'identifier sa localisation.

Un habitant met en avant la difficulté pour traverser le système de routes situé au Nord de l'A86 côté Boulevard de la Révolte. Plaine Commune confirme qu'il faudra effectivement sécuriser cette traversée piétonne et analyser les différentes possibilités d'aménagement (système de feux, passerelle, etc.). De manière générale, la DiRIF assure qu'en dehors des phases de travaux le cheminement piéton pourra être maintenu. Des précisions devront être apportées sur ce point dans des études ultérieures.

Un participant à la réunion pose aussi la question des voies cyclables sur le boulevard Anatole France et aimerait savoir si elles seront intégrées ou dissociées des voies de bus. Matthias POIGNAVENT explique que ce point n'est pas encore défini et rappelle la volonté de Plaine Commune de faciliter la cohabitation des différents modes de transport en venant pacifier cet axe. Michel RIBAY s'accorde avec les habitants sur l'importance de séparer les voies de bus des voies cyclables. Jean-François HELAS souligne que cette question n'est pas de la compétence de la DiRIF.

5. La cohérence des aménagements avec les projets urbains du territoire

Les habitants soulèvent le fait que cet aménagement routier d'inscrit dans le cadre du réaménagement global du quartier Pleyel, et s'interrogent sur sa compatibilité avec l'aménagement doux de la place Pleyel.

Jean-François HELAS rappelle qu'il n'est pas du domaine de l'Etat de travailler sur les aménagements locaux et paysagers. Madame BOURBOUZE et Madame GONNET rappellent que le projet d'aménagement de la place Pleyel fait l'objet d'une concertation spécifique et encourage les habitants à y participer.

Michel RIBAY met aussi l'accent sur le nécessaire besoin de cohérence entre le projet porté par la DiRIF et le développement d'une Place Pleyel apaisée. Selon lui, les concertations menées autour des différents projets urbains sur le territoire doivent permettre de veiller au respect de la cohérence au sein du territoire.

Madame DEGRYSE souligne que pour le projet d'aménagement de l'échangeur PLEYEL, la DiRIF travaille en collaboration et en bonne entente avec les acteurs locaux notamment les services du Département, de Plaine Commune et de Saint-Denis ce qui contribue à assurer la cohérence entre les projets.

6. Les prochaines étapes du projet

La DiRIF donne rendez-vous aux habitants le 27 mars 2018 pour la réunion de restitution sur l'analyse des variantes proposées par les riverains et l'optimisation des variantes initiales, conservées à l'issue de la concertation réglementaire.

Jean-François HELAS rappelle que l'Etat sera ensuite amené à se prononcer sur la poursuite du projet et sur le choix de la variante, qui fera ensuite l'objet d'une enquête publique.

Michel RIBAY constate que les propositions des habitants ont fait progresser le projet et souhaite que le dialogue avec les habitants continue au-delà de la réunion de restitution, organisée le 27 mars. Selon lui, deux cas de figure sont à éviter : l'arrêt du projet et le passage par une loi d'habilitation des Jeux Olympiques.

Un riverain estime que s'il y a un désaccord avec la maîtrise d'ouvrage sur la variante qui sera choisie, les habitants n'auront plus d'autre possibilité que de saisir le tribunal administratif. Il a également exprimé ces craintes sur les modalités de concertation adoptées par la SOLIDEO.

La DiRIF explique le déroulement de la phase « Enquête Publique » et évoque la poursuite du dialogue pendant cette phase. Jean-François HELAS rappelle quant à lui l'importance de la phase d'enquête publique à venir et le rôle du commissaire enquêteur pour le devenir du projet.

Diaporama de la réunion de restitution du 27 mars 2018

Réunion de restitution du 27 mars 2018

Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)



Poursuite du dialogue

DiRIF

Mot d'accueil

2

Alain MONTEIL

Directeur de la DiRIF

3

Jean-François HELAS

Garant de la concertation

cndp Commission nationale du débat public | Vous donner la parole et la faire entendre

4

Déroulement de la réunion

- Retour sur la concertation
- Retours sur les deux ateliers
- Analyse des variantes citoyennes
- Optimisation des variantes A' et B
- Temps d'échanges
- Conclusion

Fin de la réunion vers 21h30

5

Présentation de la tribune

TABLE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

- **Alain MONTEIL,** Directeur DiRIF
- **Nathalie DEGRYSE**, Cheffe du Service de modernisation du réseau, Adjointe au Directeur DiRIF
- **Jean-Baptiste MOTTE**, Adjoint au chef du Département de Modernisation du Réseau Nord Ouest, DiRIF
- **Emmanuelle LE ROY**, Responsable d'opérations, DiRIF

TABLE TERRITOIRE

- **Patrick BRAOUEZEC**, Président de Plaine Commune
- **Laurent RUSSIER**, Maire de Saint-Denis
- **Michel RIBAY**, Maire-adjoint délégué au quartier Pleyel Confluence/ porte de Paris, et Air Climat Energie, Ville de Saint-Denis
- **Essaïd ZEMOURI**, Vice-Président, Insertion urbaine des infrastructures autoroutières, Plaine Commune
- **Matthias POIGNAVENT,** Chargé de mission au sein de la Direction des espaces publiques, Plaine Commune

6

Introduction

- La concertation réglementaire s'est tenue du 20 novembre au 22 décembre 2017
- Deux ateliers de travail ont eu lieu les 23 janvier et 8 mars 2018 avec les territoires et les habitants
- Réunion publique de restitution le 27 mars 2018

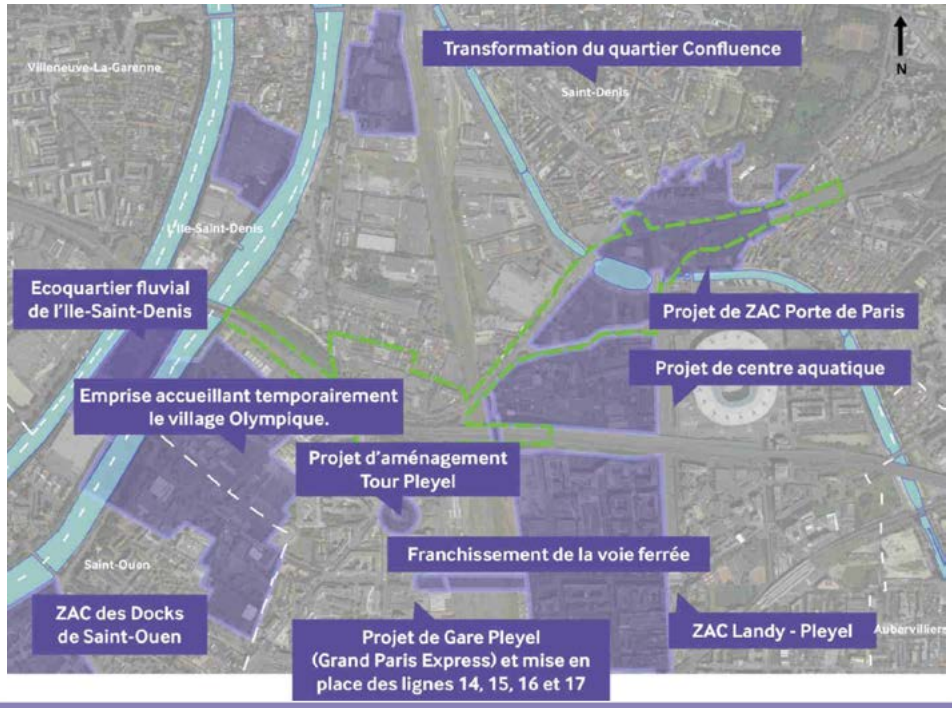
7

Rappel des objectifs du projet

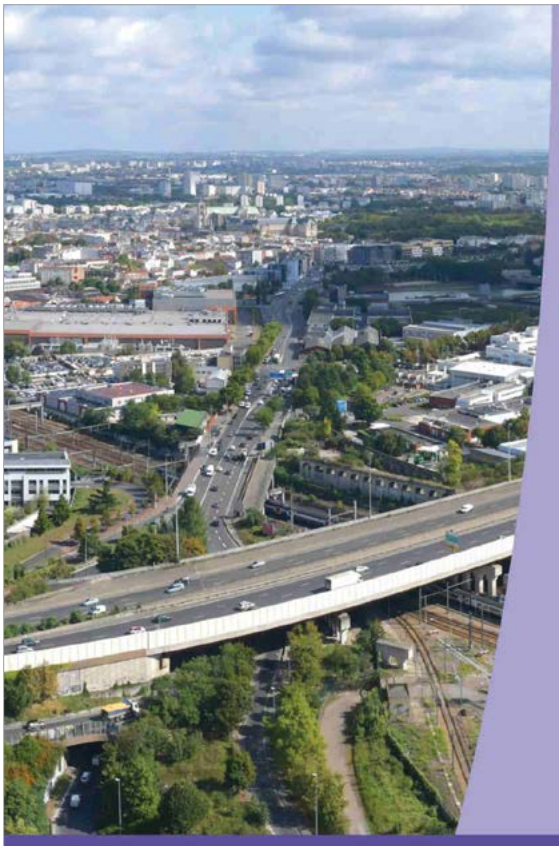
- Offrir aux usagers des **conditions optimales de circulation** sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de **desserte du secteur Pleyel** pour accompagner le **développement des territoires** concernés ;
- Garantir les meilleures **conditions de sécurité** pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne **insertion environnementale** et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des **offres de déplacement** sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

8

Rappel des projets du territoire



9



RETOUR SUR LES DEUX ATELIERS

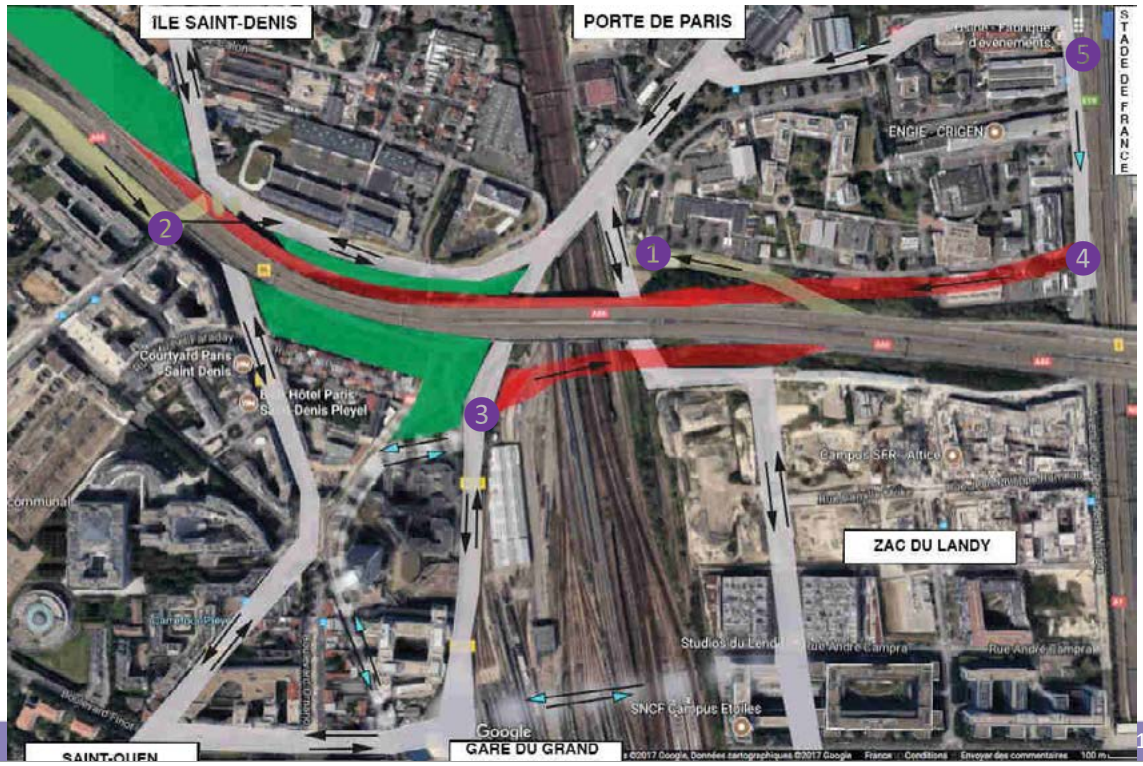
10

Objectifs des ateliers

- Poursuite du dialogue avec les riverains
- Analyse technique et optimisation des variantes citoyennes E et B'
- Optimisation des variantes présentées par la DiRIF

11

Variante « E »



12

Conclusions analyse géométrique

- Géométrie conforme au guide VSA 90
- Acquisitions foncières nécessaires pour élargir l'A86 en sens extérieur
- Impact sur le projet de ZAC Landy-Pleyel et de piscine olympique
- Raccordement impossible de la rue Poulbot au sud de Pleyel

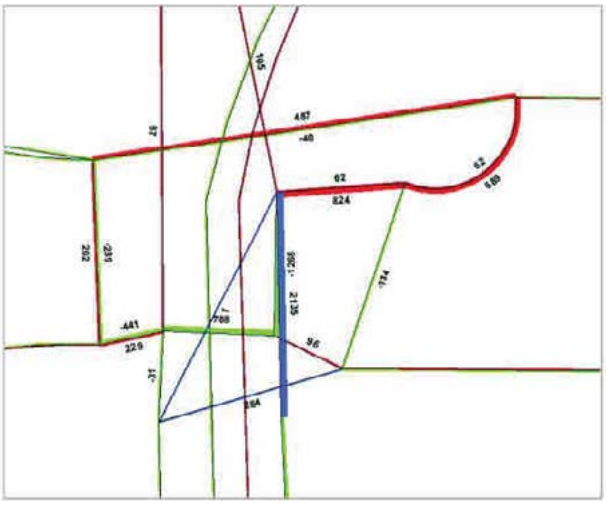
13

Impacts sur la ex-RN1

Sans l'interdiction des demi-tours :

→ Saturation du carrefour ex RN412/RN1 impactant le nœud exRN1/exRN412/RD 24

→ Effets de « shunt » autoroutier A1 depuis Paris vers A86 Ouest



Avec l'interdiction des demi-tours :

→ Problématique de la desserte du quartier Stade de France

→ Report de trafic sur la RD24 (les usagers reviennent sur le carrefour par l'Ouest) entraînant son dysfonctionnement

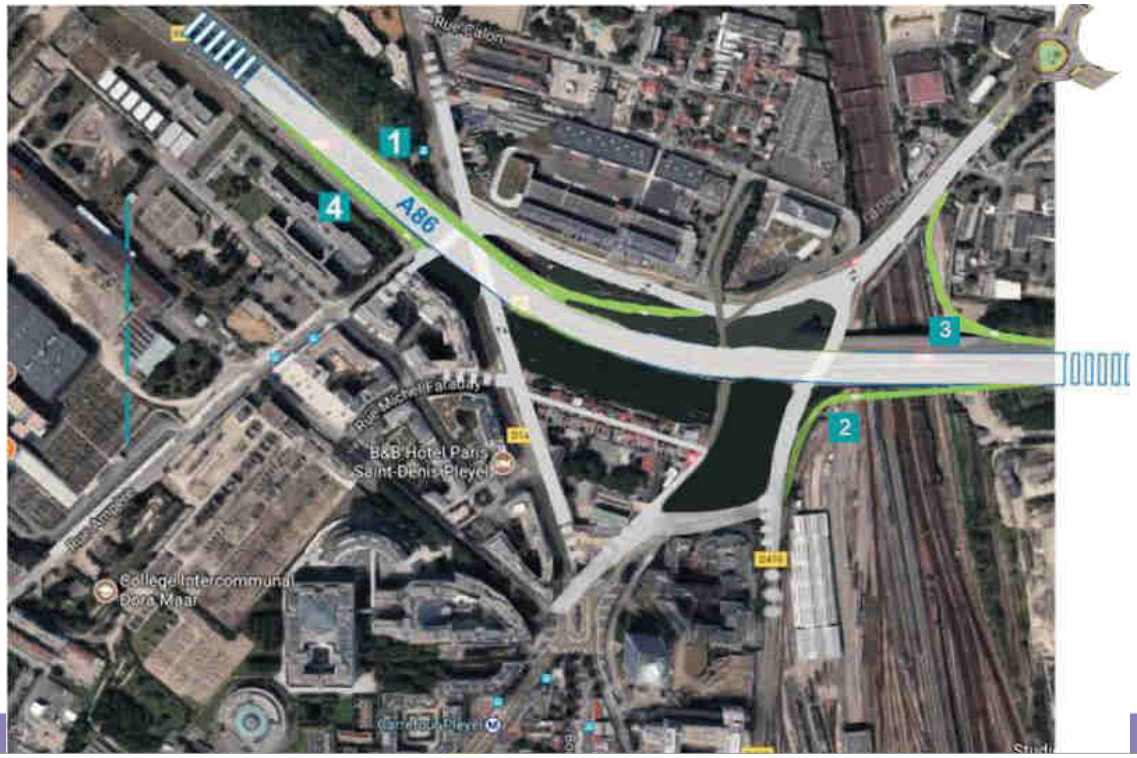
Le piquage de la bretelle sur l'ex RN1 n'est pas viable

→ Test d'une alternative avec la bretelle piquée sur Libération

→ Scénario non fonctionnel sans une nouvelle liaison Est-Ouest

14

Variante « B' »



Carrefour Ampère/Libération/Révolte





- Mise en sens unique de la rue Ampère
- Mise à sens unique de la section sous l'A86 et création d'un nouveau barreau de liaison entre Libération et Ampère
- Mise à sens unique du boulevard de la Libération depuis la place Pleyel
- Réorganisation des flux

16

Carrefour Ampère/Libération/Révolte

La capacité théorique du carrefour est de 1320 uvpd/h/v. Les études de trafic montrent des demandes en HPM de **1 610 uvpd/h/v pour le scénario B'** et donc une réserve de -22% (en HPM)

- **Saturation du carrefour**
- **Forte remontée de file sur la bretelle 8a**
- **Problème de sécurité**

Le même test a été effectué sur la variante B avec des résultats similaires.

17

Analyse trafic - Fonctionnement des carrefours sur B'

- Carrefour route de la Révolte/boulevard Anatole France
  - HPM : situation de saturation avec -19% de réserve de capacité
  - HPS : situation de saturation avec -30% de réserve de capacité
- Carrefour route de la Révolte/boulevard de la Libération
  - HPM : situation de saturation avec -15% de réserve de capacité
  - HPS : situation de saturation avec -14% de réserve de capacité

Le scénario B' proposé n'est pas viable

18

Analyse trafic - Conclusion

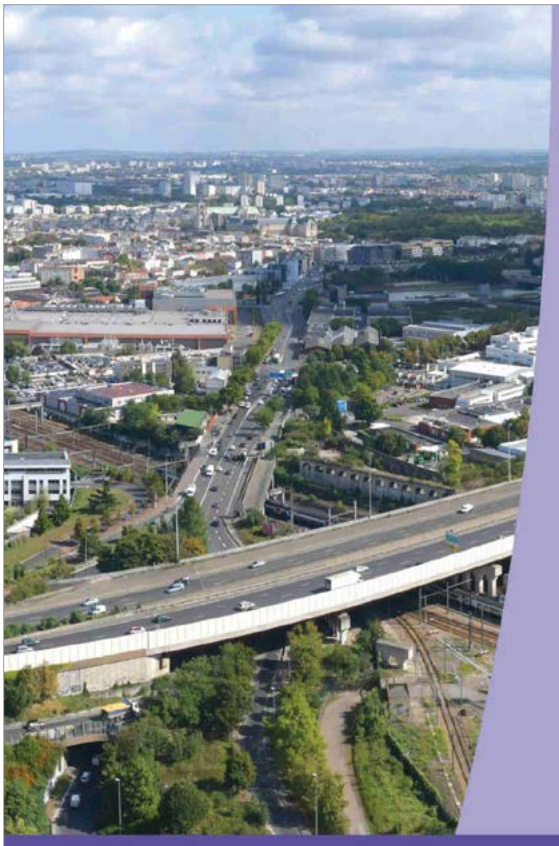
D'après les analyses trafic, il est donc nécessaire d'avoir

- Soit deux sorties depuis l'A86 intérieure
- Soit une sortie et une voie de liaison Est-Ouest supplémentaire

→ principes des variantes initiales

Les enseignements de la concertation, et notamment les principes mis en avant dans les scénarios E et B', ont permis l'optimisation des variantes initiales

19



OPTIMISATION DES VARIANTES INITIALES A' ET B

20

Les principes d'optimisation

- **Eloigner les infrastructures des zones habitées**
  - Pour assurer une meilleure intégration dans le paysage
  - Pour limiter les nuisances visuelles et acoustiques
- **Optimiser l'espace public** potentiellement aménageable qualitativement (espaces verts, parcs...)
- **Optimiser le fonctionnement de l'infrastructure**, notamment au niveau de l'ouvrage d'art au dessus de la rue Poulbot dans la variante B

21

La variante A' initiale



22

Points clés de l'optimisation de la variante A'

Limiter autant que possible les impacts de la voie de liaison et améliorer l'intégration urbaine en décalant :

- le tracé au maximum vers l'A86 y compris aux extrémités
- le boulevard Anatole France vers l'Est pour dégager un espace vert qualitatif et unifié
- la bretelle d'accès à l'A86 extérieure de manière à s'éloigner du quartier Meissonnier

23

Variante A' optimisée



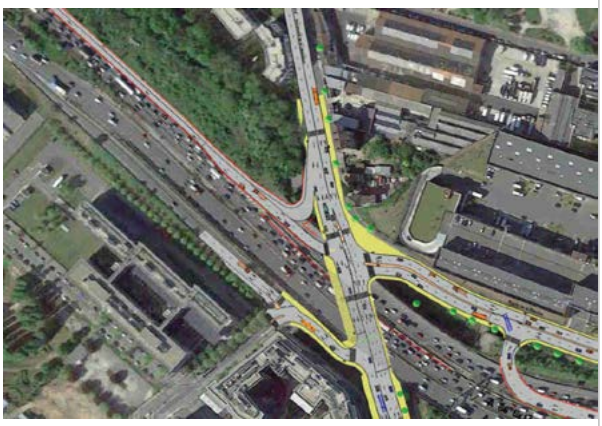
24

Bretelle d'accès à l'A86 Extérieure

Variante A' initiale



Variante A' optimisée



- Bretelle d'accès direct éloignée de la cité Meissonnier
- Caractère plus urbain de la bretelle

25

Carrefour sortie 8b / Anatole France

Variante A' initiale



Variante A' optimisée



- Extrémité Ouest inchangée
- Extrémité Est éloignée
- Ajout d'une voie sur Anatole France pour gérer le TAG

26

Variante A' optimisée



27



Point de vue 1 : depuis Libération



28



29



30

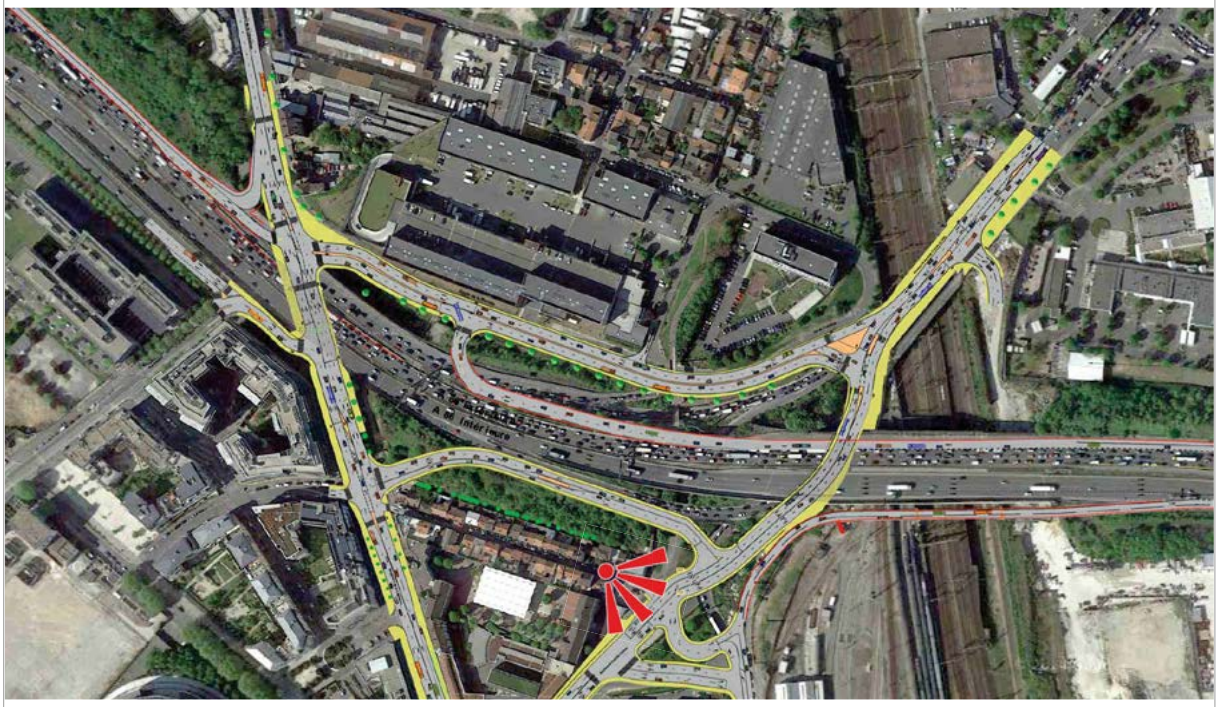
Point de vue 2 :
depuis Anatole France vers Dr Poiré



31



32



33

Point de vue 3 :
depuis Dr Poiré vers Anatole France



34



35

La variante B initiale



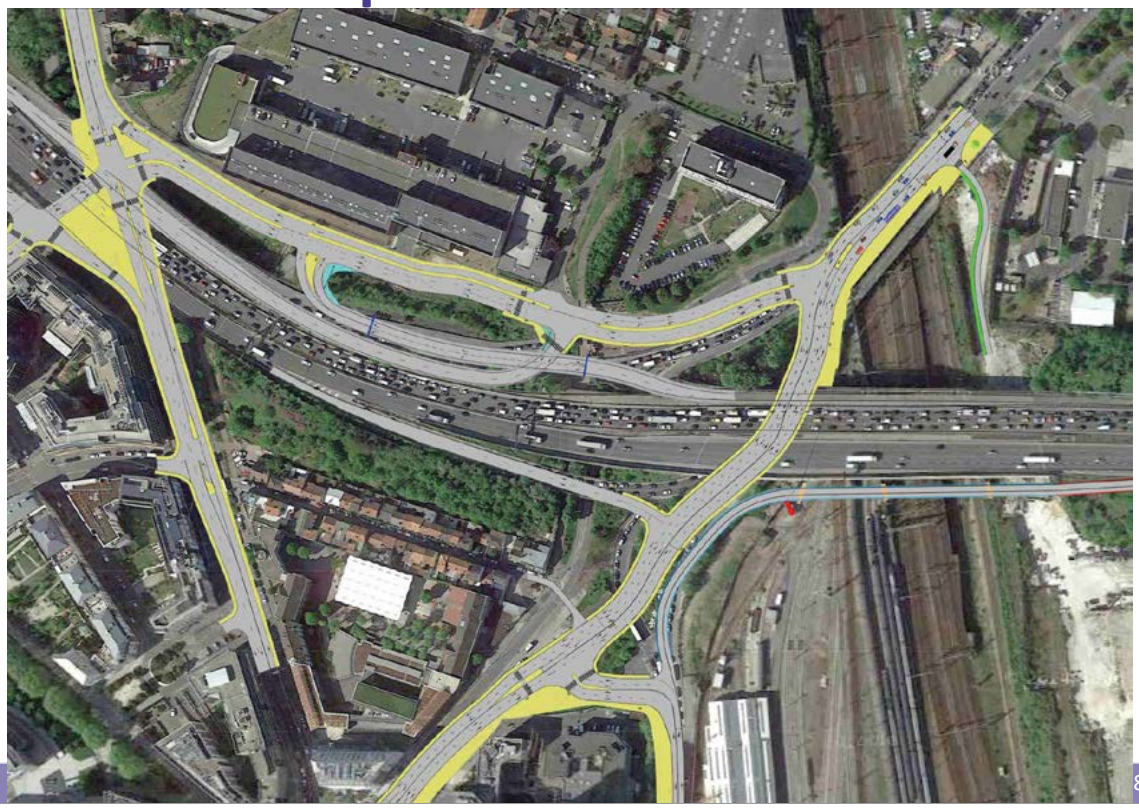
36

Points clés de l'optimisation de la variante B

- Reprise de la sortie 8b en vue:
  - de conserver au maximum l'existant
  - d'optimiser l'espace public aménageable qualitativement
- Supprimer l'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot, facilitant aussi l'intégration urbaine
- Limiter les nuisances pour les habitants

37

Variante B optimisée



8

Variante B initiale

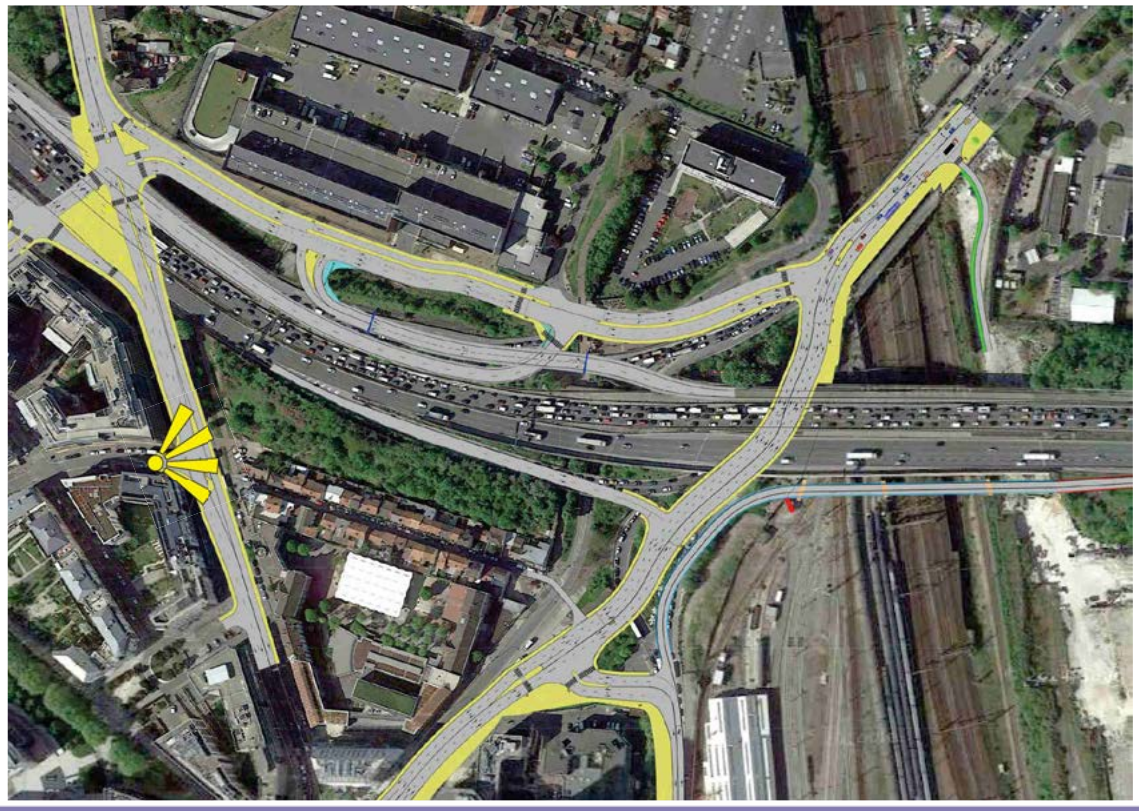


Variante B optimisée



- Optimisation de l'espace public
- Suppression d'un ouvrage d'art

39



40

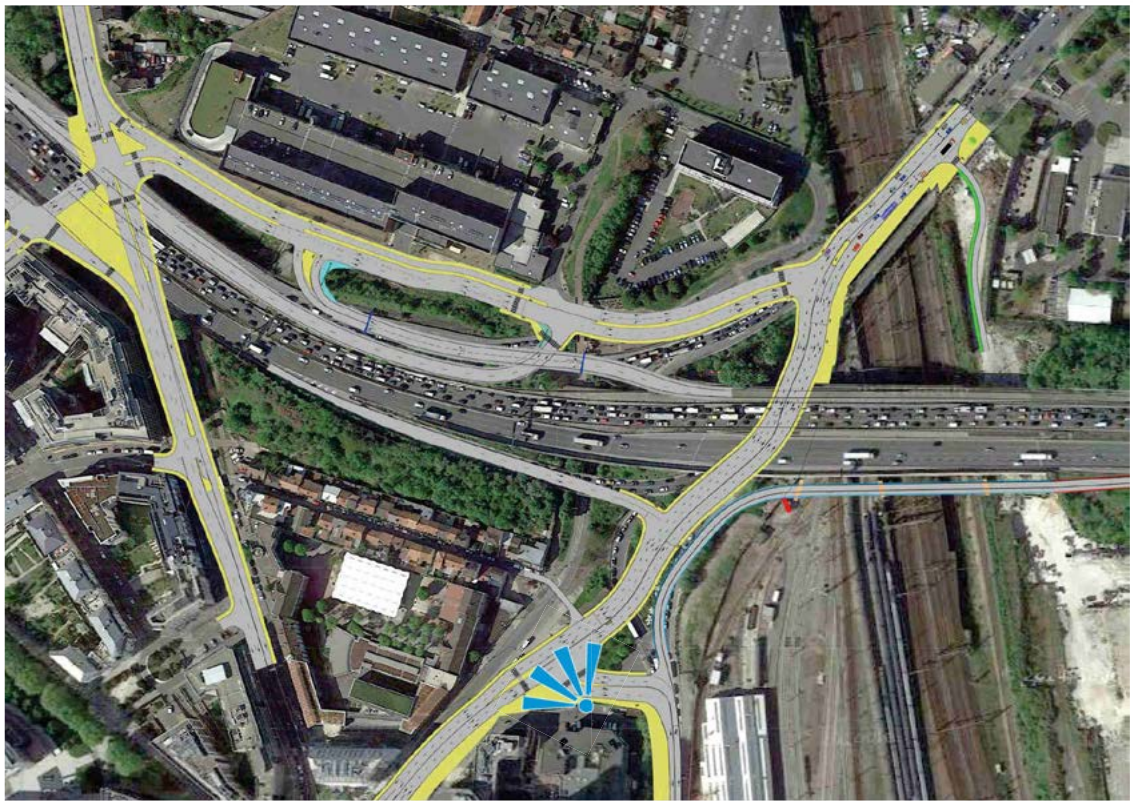
Point de vue 1 : depuis Libération



41



42



43

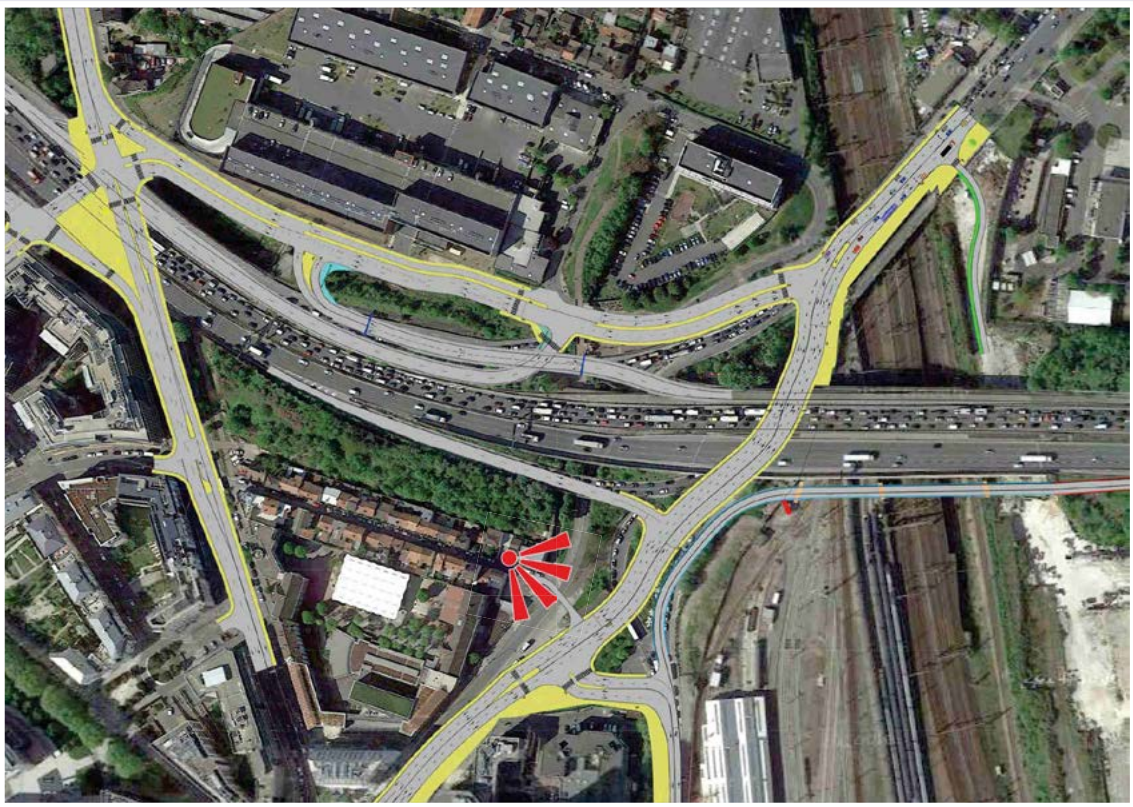
Point de vue 2 :
depuis Anatole France vers Dr Poiré



44



45



46

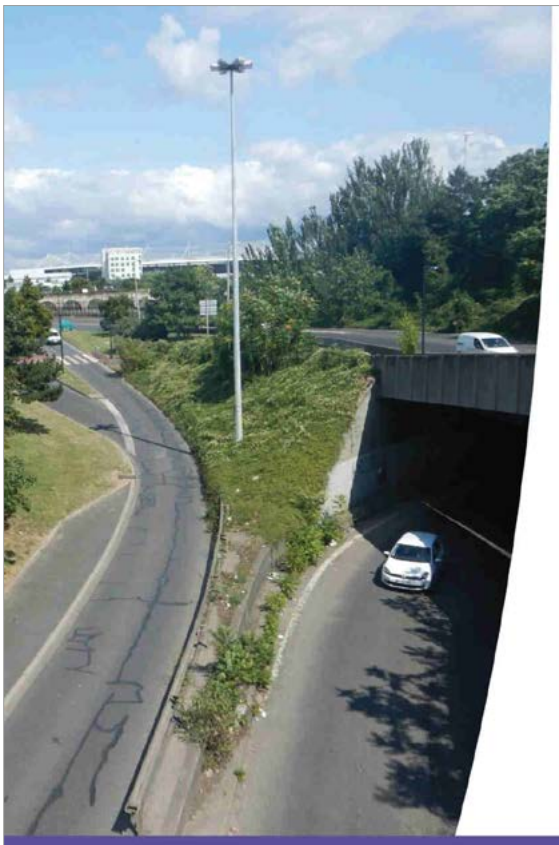
Point de vue 3 :
depuis Dr Poiré vers Anatole France



47



48



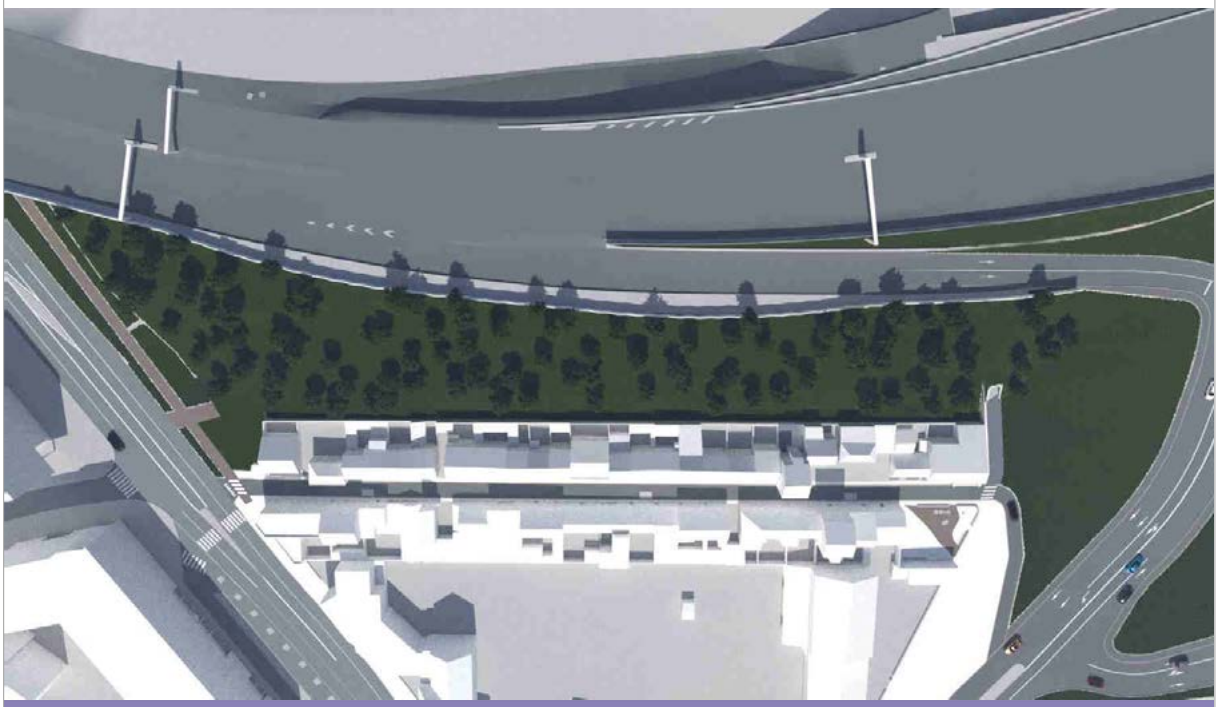
HABILLAGE ET VISUALISATION 3D DE LA VARIANTE B OPTIMISÉE

49



50

Variante B optimisée

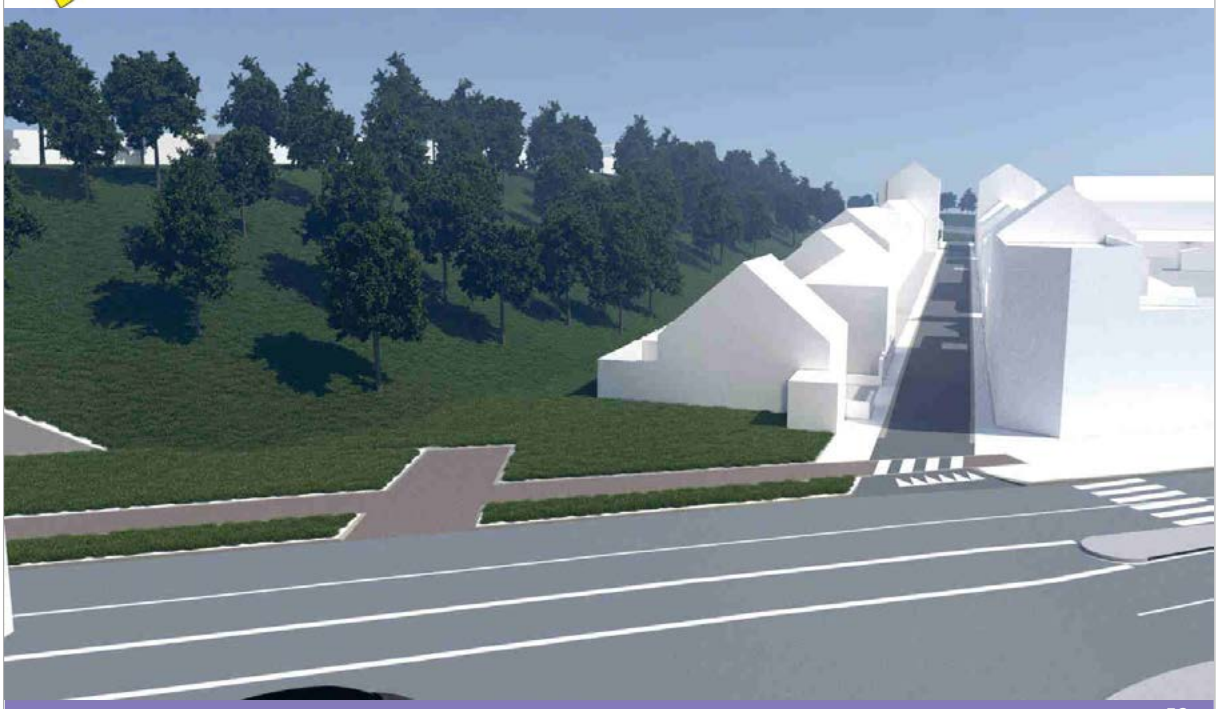


51



52

Point de vue 1 : depuis Libération



53



54

Point de vue 2 :
depuis Anatole France vers Dr Poiré



55



56

Point de vue 3 :
depuis l'A86 vers la sortie 8b et Anatole France

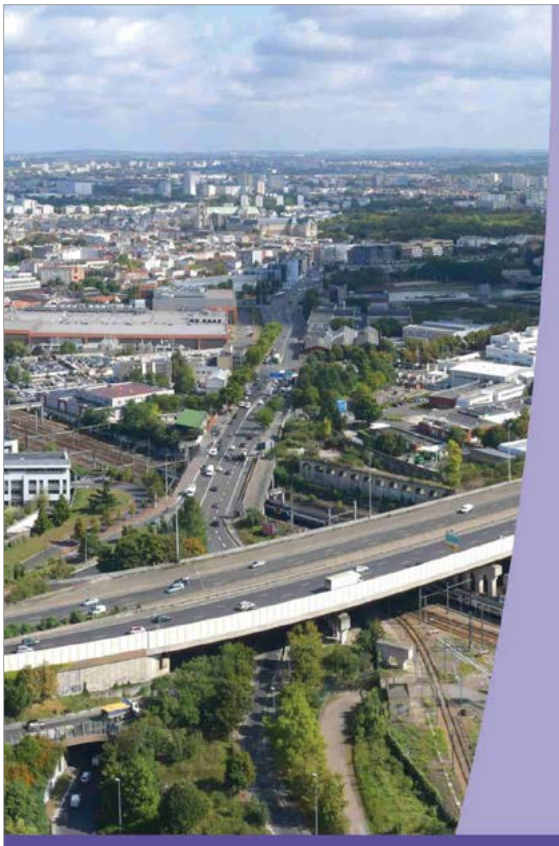


57

Visualisation de la maquette 3D

58





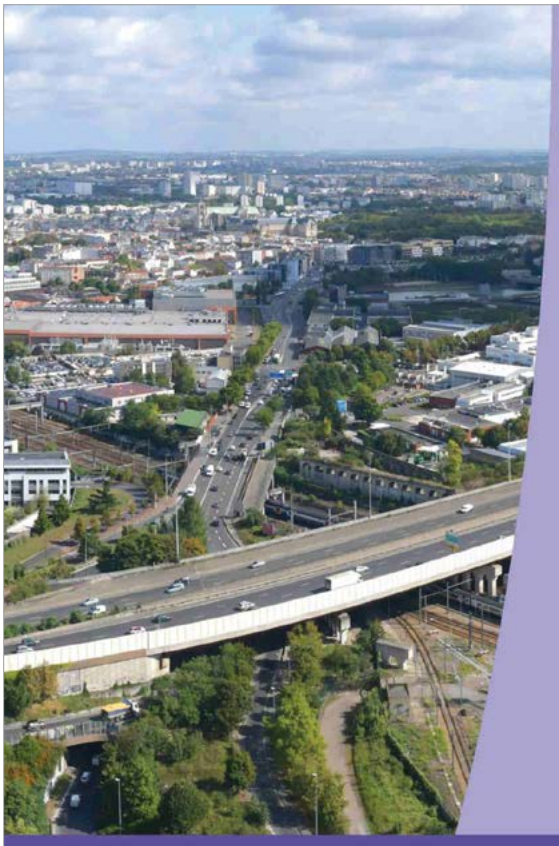
PASSERELLE PIÉTONNE

60

Principes généraux

- La passerelle existante est non accessible aux PMR (pente trop forte)
- L'aménagement compatible avec la création d'un franchissement piéton
- Réflexion globale à avoir sur les modes actifs, y compris PMR, avec les partenaires.

61



CONCLUSIONS

62

Patrick BRAOUEZEC

Président de Plaine Commune

63

Alain MONTEIL

Directeur de la DiRIF

64

Compte rendu de la réunion publique du 27 mars 2018

POURSUITE DU DIALOGUE

Aménagement des Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Synthèse de la réunion publique de restitution du 27/03/18

Intervenants

DiRIF

Alain MONTEIL, Directeur de la DiRIF
Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur
Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord-Ouest
Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations

Territoire

Patrick BRAOUEZEC, Président de Plaine Commune
Michel RIBAY, Maire adjoint délégué au quartier Pleyel / Confluence / Porte de Paris et Air, Climat, Énergie, Ville de Saint-Denis
Essaïd ZEMOURI, Vice-président, insertion urbaine des infrastructures autoroutières, Plaine Commune
Matthias POIGNAVENT, Chargé de mission au sein de la Direction des espaces publics, Plaine Commune

Bureau d'études

Hélène MAILLE, Responsable d'activité, SEGIC Ingénierie
Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant

Début de la réunion à 18 h 50.

53 personnes ont participé à cette réunion.

Mot d'accueil de Monsieur RIBAY

M. RIBAY rappelle l'ancienneté du projet de complétude de l'échangeur Pleyel et de fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris, contractualisé par le Contrat de Développement Territorial signé en janvier 2014 entre l'État et la Communauté d'agglomération. Selon lui, le projet porté par la DiRIF est une opportunité qu'il faut saisir pour accompagner l'évolution du tissu urbain et des modes de déplacement.

M. RIBAY tient à saluer la qualité des échanges et de la participation des habitants lors de la concertation et de la poursuite du dialogue au premier trimestre 2018, et souligne aussi la qualité des interventions du garant. M. RIBAY évoque par ailleurs l'investissement du maître d'ouvrage qui a su faire évoluer le projet en prenant le plus possible en compte les attentes des habitants mobilisés. Il sollicite néanmoins la participation de l'État sur la requalification du boulevard Anatole France et demande à ce qu'une étude sur l'insertion urbaine des autoroutes soit effectuée pour limiter les fractures urbaines sur le territoire.

Michel RIBAY conclut en rappelant l'objet de la réunion concernant la restitution du travail d'analyse des variantes proposées par les riverains et les optimisations apportées aux variantes initiales présentées par la DiRIF lors de la concertation publique.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT ÎLE-DE-FRANCE
DiRIF

1. Le rappel des objectifs du projet

Alain MONTEIL rappelle que lors de la concertation réglementaire, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à poursuivre le dialogue avec les riverains, ce à travers deux ateliers de travail qui ont eu lieu les 21 janvier et 8 mars et une réunion de restitution. La réunion de ce jour permet donc de restituer le travail réalisé avec les territoires et les habitants tout au long de cette phase de poursuite du dialogue.
Nathalie DEGRYSE rappelle ensuite les objectifs du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris :

- offrir les conditions optimales de circulation à la fois sur le réseau des autoroutes A86 et A1, mais aussi sur les axes locaux ;
- améliorer les conditions de desserte du secteur de Pleyel, secteur qui est en pleine mutation ;
- répondre aux conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers : les automobilistes, mais aussi les modes actifs, les VTC, les transports collectifs ;
- insérer le projet dans son environnement et son contexte (aspects paysagers, projets urbains du territoire) ;
- prévoir le développement des transports en commun et des modes actifs (piétons et cycles), notamment sur le boulevard Anatole France.

2. L'analyse des variantes citoyennes E et B'

Lors de la concertation, le collectif « Pleyel à venir » a présenté deux variantes alternatives aux variantes proposées par le maître d'ouvrage, appelées variantes E et B'. Ces variantes ont fait l'objet d'une première analyse à l'occasion de la réunion du 14 décembre 2018. À l'issue de la concertation réglementaire, la DiRIF s'était engagée à compléter cette analyse lors de la phase de poursuite du dialogue.
Nathalie DEGRYSE rappelle que le travail d'analyse des variantes citoyennes avait pour objectif d'examiner leur compatibilité avec les objectifs du projet et d'analyser leur faisabilité technique du point de vue de leur géométrie et de leur impact sur le trafic, avec un niveau de détail équivalent à celui des variantes initialement présentées.

Variante E

Jean-Baptiste MOTTE présente l'analyse géométrique de la variante E, faite au regard du guide de conception routière. Cette variante est réalisable en termes de géométrie mais pose des problèmes d'acquisition foncière aux abords des terrains identifiés pour la ZAC du Landy. L'emprise de la sortie de l'A86 depuis l'Est sur une partie du projet du Centre Aquatique Olympique est elle aussi problématique. En l'état, cette solution d'aménagement est donc jugée peu compatible avec ces deux projets. Un habitant estime que ces points de blocage pourraient être surmontés si les différents acteurs du territoire engageaient un dialogue à ce sujet.

Par ailleurs, la DiRIF revient sur les aménagements du boulevard Anatole France qui est en partie fusionnée avec la rue Poulbot, permettant notamment de dégager un espace autour de cette zone pour de potentiels aménagements paysagers qualitatifs. Jean-Baptiste MOTTE rappelle que la proposition qui consistait à raccorder la rue Poulbot au sud de Pleyel est impossible étant donné la présence du poste d'aiguillage SNCF, dont le déplacement n'est pas envisageable dans le cadre du projet.

Les études de trafic ont révélé une complexification de la circulation sur le secteur, avec notamment une saturation de l'ensemble des carrefours qui gravitent autour de la RN1, dont le carrefour rue Jules Saulnier / RN1. Jean-Baptiste MOTTE évoque aussi un effet de raccourci pour les usagers qui sortent de l'A1 depuis Paris et qui cherchent à rejoindre l'A86 Ouest. La DiRIF précise que plusieurs études et optimisations ont été tentées mais qu'elles n'ont pas permis d'aboutir à une solution fonctionnelle en termes de trafic sans recréer une nouvelle liaison Est-Ouest à l'instar des variantes des familles A, C et D initialement présentées.

En conclusion, Jean-Baptiste MOTTE souligne que la variante E est faisable en géométrie mais n'est pas viable en trafic. Les études menées révèlent que cette variante est trop impactante concernant le trafic sur la RN1 et ne permet pas d'assurer une bonne desserte du secteur Pleyel.

Variante B'

Jean-Baptiste MOTTE explique que la variante B' est fonctionnelle en géométrie puisqu'elle est une combinaison des propositions initiales. Elle reprend effectivement la sortie depuis l'A86 Est vers le réseau local par une bretelle de sortie sur le Boulevard Anatole France à l'Est du faisceau ferré SNCF, ainsi que l'insertion sur l'A86 vers l'ouest depuis la route de la Révolte.

Jean-Baptiste MOTTE rappelle que les études de trafic réalisées pour la variante B' ont montré une gestion problématique des flux au niveau du carrefour route de la Révolte / boulevard Anatole France et du carrefour route de la Révolte / boulevard de la Libération. En effet, ces deux carrefours affichent une réserve de capacité insuffisante. La DiRIF conclut donc que, tout comme la variante E, la variante B' n'est pas viable du point de vue de la gestion du trafic.

Conclusions communes pour l'analyse des variantes E et B'

La DiRIF rappelle que la sortie 8a des variantes citoyennes modifie le plan de circulation avec la mise à sens unique de la rue Ampère, du boulevard de la Libération depuis la place Pleyel et la mise à sens unique d'une section sous l'A86 depuis la sortie 8a. Outre, la question de la modification des plans de circulation du réseau de transport en commun, cette configuration présente une réserve de capacité insuffisante pour garantir le fonctionnement du carrefour en sortie d'autoroute, entraînant une remontée de file sur l'A86, ce qui constitue un problème de sécurité majeur pour les usagers.

La DiRIF explique que pour garantir le bon fonctionnement de l'échangeur Pleyel, il est nécessaire de :
- soit conserver les deux sorties depuis l'A86 intérieure ;
- soit, si l'on conserve une seule sortie, de réaliser une nouvelle voie de liaison Est-Ouest pour décharger les différents carrefours.

Ce constat revient donc aux principes proposés par le maître d'ouvrage les variantes initiales.

3. L'analyse des variantes optimisées du maître d'ouvrage

Rappel des principes d'optimisation retenus

Emmanuelle LE ROY rappelle les principes d'optimisation des variantes initiales qui ont été retenus :
- Éloigner les infrastructures des zones habitées afin de limiter le plus possible les nuisances visuelles et acoustiques ;
- Optimiser l'espace public pour l'aménagement qualitatif des espaces verts ;
- Optimiser le fonctionnement de l'infrastructure et son intégration dans le paysage.

Variante A' optimisée

La DiRIF rappelle que, comme les familles de variantes A, C et D, une voie de liaison entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France doit être créée pour garantir un fonctionnement en trafic optimal étant donné la présence d'une seule sortie depuis l'A86 sur le réseau local. Emmanuelle LE ROY explique que le tracé de cette voie de liaison a été décalé au maximum vers l'A86 y compris au niveau de l'extrémité Ouest, entrainant la création d'une voie supplémentaire sur le boulevard Anatole France pour gérer les tourne-à-gauche vers la bretelle d'insertion sur l'A86 vers l'Est.
Concernant la bretelle d'accès vers l'Ouest, cette dernière a été retracée de façon à l'éloigner le plus possible des habitations du quartier Meissonnier, donnant à cette bretelle un caractère plus urbain qu'autoroutier.
Pour faire suite aux demandes faites par les habitants, la DiRIF présente plusieurs perspectives 3D.

Variante B optimisée

Emmanuelle LE ROY rappelle que, contrairement aux familles de variantes A, C et D, la variante B possède deux sorties depuis l'A86. De ce fait, la voie de liaison entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France n'est pas nécessaire. Néanmoins, la sortie 8b a été reprise pour conserver au maximum le talus et optimiser l'espace public aménageable qualitativement. Par ailleurs, l'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot a pu être supprimé grâce à un nouvel aménagement du carrefour, améliorant ainsi l'insertion urbaine du projet et facilitant le développement des transports en communs. Le boulevard Anatole France a pu être décalé vers l'Est pour dégager le maximum d'emprise et éloigner les infrastructures des habitations.

Pour faire suite aux demandes de modélisation 3D faites par les habitants lors des précédents ateliers, Jean-Baptiste MOTTE présente une maquette numérique 3D de la variante B optimisée. Jean-François HELAS, garant de la concertation souligne que le fait d'arriver à avoir une modélisation 3D à ce stade des études, en phase de concertation, est assez rare et salue ainsi le travail du maître d'ouvrage.

4 . La prise en compte du développement des modes actifs de déplacement

Un habitant souhaiterait avoir accès à une modélisation 3D de la passerelle piétonne pour se faire une idée de l'accessibilité et de l'insertion de ce franchissement. Emmanuelle LE ROY précise que les études ne sont pas suffisamment avancées à ce stade de concertation pour pouvoir présenter une telle modélisation. Elle rappelle qu'à l'heure actuelle, cette passerelle n'est pas aux normes PMR (personne à mobilité réduite) du fait d'une pente trop forte et que l'aménagement futur devra par conséquent être compatible avec ces normes.
Un autre habitant, craint que le franchissement piéton soit extrêmement compliqué au Nord de l'A86 du fait de la création de voies supplémentaires, ne laissant la place qu'à deux solutions alternatives : passer par le boulevard Anatole France ou par la rue Poulbot. La DIRIF s'engage à travailler avec les partenaires du territoire pour mettre en œuvre un cheminement piéton permettant la traversée de l'ensemble de la zone de l'échangeur en toute sécurité.

La question de la liaison avec la Porte de Paris et des aménagements prévus pour les modes actifs est aussi posée. Un autre habitant souhaite que les transports en commun soient intégrés dès la conception de l'échangeur et que le dimensionnement des différents carrefours intègre la possibilité de développer des transports en commun en site propre. Jean-Baptiste MOTTE rappelle que le projet de réaménagement du système d'échangeurs a vocation à permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles). De cette manière, les variantes proposées par le maître d'ouvrage intègrent toutes le développement des transports en commun. Le travail collaboratif continuera avec les territoires afin de préciser les modalités concrètes d'implantation de ces modes de déplacement (aménagements spécifiques favorisant la circulation des bus, cyclistes...).

5. Les craintes sur d'éventuels reports de trafic

Un habitant craint une augmentation du trafic du côté de la rue des Beaumonts en cas de bouchon route de la Révolte. Jean-Baptiste MOTTE explique que dans le modèle de trafic, on voit effectivement ce phénomène de shunt. Il est possible de trouver une solution avec des aménagements qui serait de nature à dissuader le fait d'emprunter cette route. La DiRIF précise néanmoins que ce point sera travaillé avec les acteurs du territoire.

Un habitant regrette que le projet porté par la DiRIF se focalise sur la partie Nord du boulevard Anatole France et n'intègre pas la partie Sud du boulevard. Selon lui, les aménagements prévus vont avoir un impact négatif et contribueront à augmenter le trafic sur ce secteur. Un autre habitant remet en cause la pertinence des études de trafic faites sur le secteur de Pleyel et estime que toutes les variantes proposées restent malgré tout pénalisantes. Jean-Baptiste MOTTE souligne que le projet porté par la DiRIF restructure fondamentalement l'ensemble du quartier Pleyel jusqu'à la Porte de Paris et que les projets du territoire viendront accompagner et poursuivre cette restructuration. Il rappelle que la fermeture des bretelles de la Porte de Paris permet de redistribuer les trafics autoroutier et local sur le secteur Pleyel.

Un habitant craint que la gare Pleyel, du Grand Paris Express constitue un appel d'air pour les voitures (déposes et reprises des usagers). M. RIBAY précise qu'au contraire cette gare sera dédiée aux transports en commun et modes actifs. Il rappelle également qu'aucun parking n'est prévu à proximité de la gare. M. RIBAY souligne par ailleurs que, de manière générale, les aménagements urbains tendent vers l'objectif de réduction de la place de la voiture et de développement des modes actifs et des transports en commun. Patrick BRAOUEZEC précise quant à lui que les plans de circulation seront étudiés et pourront être modifiés.

6. L'accueil de la variante B optimisée

M. RIBAY se positionne en faveur de la variante B optimisée. Jean-François HELAS, garant de la concertation, tient à noter, de manière générale, la préférence des acteurs du territoire pour la variante B optimisée.
Du côté des habitants, un des membres du collectif « Pleyel A Venir » remercie la DiRIF pour le travail effectué et les évolutions apportées au projet. Il juge la variante B optimisée acceptable, mais établit une liste de points à prendre en compte :

- la réalisation d'un aménagement qualitatif du carrefour Pleyel prenant en compte le développement des mobilités douces (piétons et cycles) ;
- la mise en place de protections acoustiques au droit de l'A86 ;
- le devenir du foncier libéré par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ;
- la réalisation d'un aménagement paysager de qualité au niveau de l'espace libéré par l'éloignement du boulevard Anatole France des habitations de la rue Docteur Poiré ;
- les plans de circulation sur le quartier Pleyel ;
- la mise en œuvre d'aménagements favorisant la circulation des bus
- la sécurisation de la circulation aux abords de l'école Anatole France.

La DiRIF précise qu'une grande partie des points évoqués dépasse le cadre du projet d'aménagement du système des échangeurs Pleyel/Porte de Paris qu'elle porte, puisque seule la demande d'installation de protections acoustiques relève de sa compétence propre. Néanmoins, elle s'assurera de développer un projet en cohérence avec le schéma d'aménagement global proposé par les territoires, grâce à la poursuite du travail commun.

7. Les autres sujets abordés

La question du coût de la variante B optimisée est soulevée. Un habitant souhaite savoir si le coût de cette variante est proche du coût des variantes initiales, présentées par le maître d'ouvrage lors de la concertation réglementaire. La

DiRIF répond que la variante B' n'a pas fait l'objet d'une étude de coût, néanmoins compte-tenu de sa ressemblance avec la variante B, elle estime à l'heure actuelle que son coût reste similaire.

Le sujet du lien entre l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 et l'aménagement du système d'échangeurs a de nouveau été soulevé. Un habitant exprime une nouvelle fois son doute quant à l'indépendance du projet vis-à-vis des Jeux Olympiques. Cet habitant rapporte en effet les propos du directeur général de la SOLIDEO, société chargée de superviser la livraison des équipements prévus pour les Jeux Olympique 2024, qui laisse sous-entendre que le projet de réaménagement du système d'échangeurs aboutira quoiqu'il arrive. Monsieur Jean-François HELAS, garant de la concertation, s'appuie sur l'avis de l'Autorité environnementale pour rappeler l'indépendance des deux projets. Le directeur de la DiRIF souligne de son côté que les attentes extérieures au projet ne peuvent en aucun cas préfigurer le choix de poursuivre ou non le projet. De plus, il précise qu'il s'agit d'un projet sur le réseau routier national et par conséquent seul l'État peut décider de l'opportunité du projet quel que soit le maître d'ouvrage. Jean-François HELAS, en qualité de garant, demande que lui soit envoyé les éléments tangibles relatifs à ces propos et précise qu'il se rapprochera, au besoin, de la SOLIDEO pour examiner plus précisément ce point. En cas de doute, M. HELAS propose d'en référer à la Présidente de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

8. La suite du projet

M. BRAOUEZEC souligne qu'à ce stade, il est important qu'un scenario d'aménagement soit déterminé pour pouvoir continuer le travail et approfondir les études. M. MONTEIL précise que le maître d'ouvrage rendra ses conclusions sur la poursuite ou non du projet et sur le choix d'une variante d'aménagement avant l'été 2018, en vue d'une préparation de la phase d'enquête publique qui se déroulerait en fin d'année 2018. M. RIBAY souhaite que cette décision intervienne au plus vite pour engager la suite des études.
Un habitant souhaite connaître les modalités de poursuite du dialogue avec la maîtrise d'ouvrage et les acteurs du territoire. Jean-François HELAS précise que le planning et les modalités du dialogue entre la maîtrise d'ouvrage, les acteurs du territoire et les habitants restent encore à préciser, mais qu'il poursuivra sa mission de garant jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Il note toutefois un engagement des acteurs du territoire à poursuivre les échanges avec les habitants et du maitre d'ouvrage à s'associer à ces échanges pour ce qui concerne le projet de réaménagement du système d'échangeurs.

9. Mot de conclusion par M. MONTEIL

Pour conclure la réunion de restitution des échanges du premier trimestre 2018, M. MONTEIL tient une nouvelle fois à remercier les différents acteurs du territoire pour leur implication et leur participation active, ainsi que les habitants pour leur regard concret qui a permis d'enrichir le projet et d'améliorer les variantes initialement proposées par le maître d'ouvrage. Le Directeur de la DiRIF rappelle enfin les prochaines étapes du projet, précédemment évoquées lors de la réunion.

Jean-François HELAS, garant de la concertation, clôture à son tour la réunion en remerciant tous les participants à cette concertation qui ont permis un dialogue serein et constructif, les riverains en premier lieu pour leur investissement et la qualité de leurs propositions, le maître d'ouvrage qui s'est montré transparent et ouvert mais aussi les acteurs du territoire. Il souligne enfin l'importance de cette collaboration avec les territoires, tant les préoccupations dépassent à de nombreuses reprises le champ d'intervention du projet porté par la DiRIF.

Fin de la réunion à 21 h 30.

8. Rapport complémentaire du garant

Rapport complémentaire du garant