

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.



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 (u/vp/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 entraînait 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.