

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
Sévérien 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.



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 et ses 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 complétées 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.