

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



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

**DiRIF**

# Mot d'accueil

**Alain MONTEIL**

**Directeur de la DiRIF**

# Jean-François HELAS

**Garant de la concertation**



Vous donner la parole  
et la faire entendre.

# 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**

# 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 publics, Plaine Commune

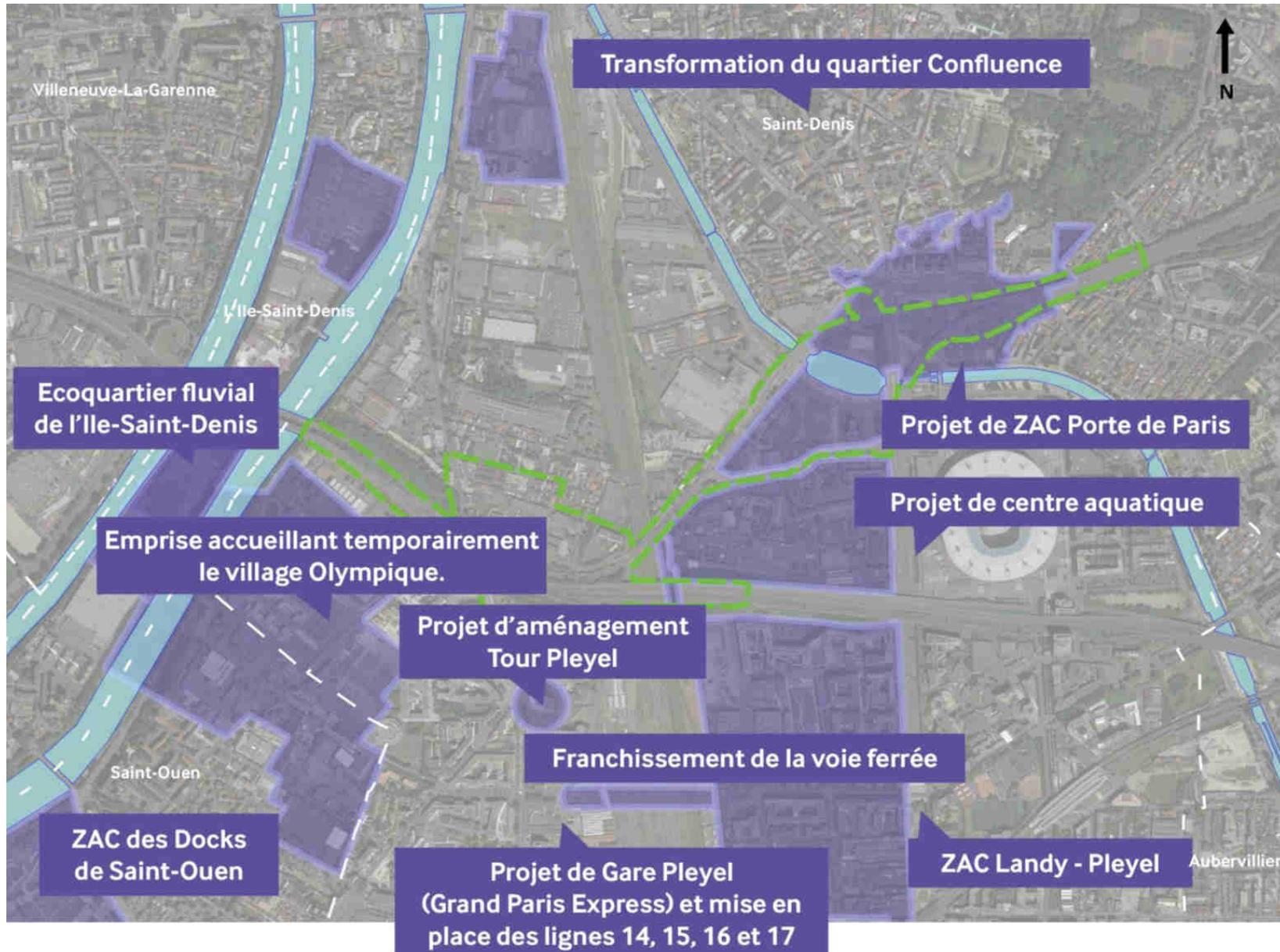
# Introduction

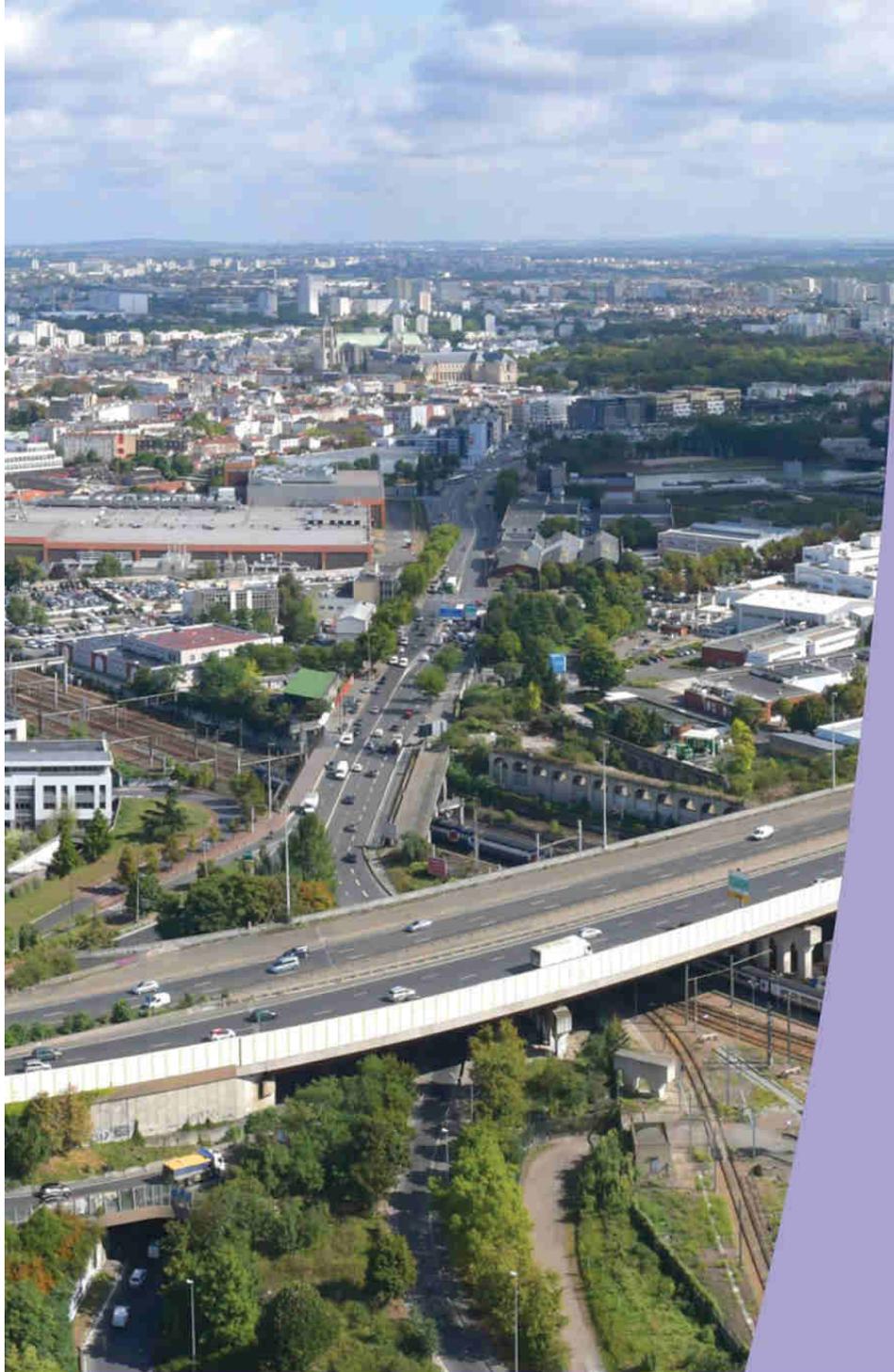
- La concertation réglementaire s'est tenue du 20 novembre au 22 décembre 2017
- Deux ateliers de travail ont eu lieu les 23 janvier et 8 mars 2018 avec les territoires et les habitants
- Réunion publique de restitution le 27 mars 2018

# 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).

# Rappel des projets du territoire



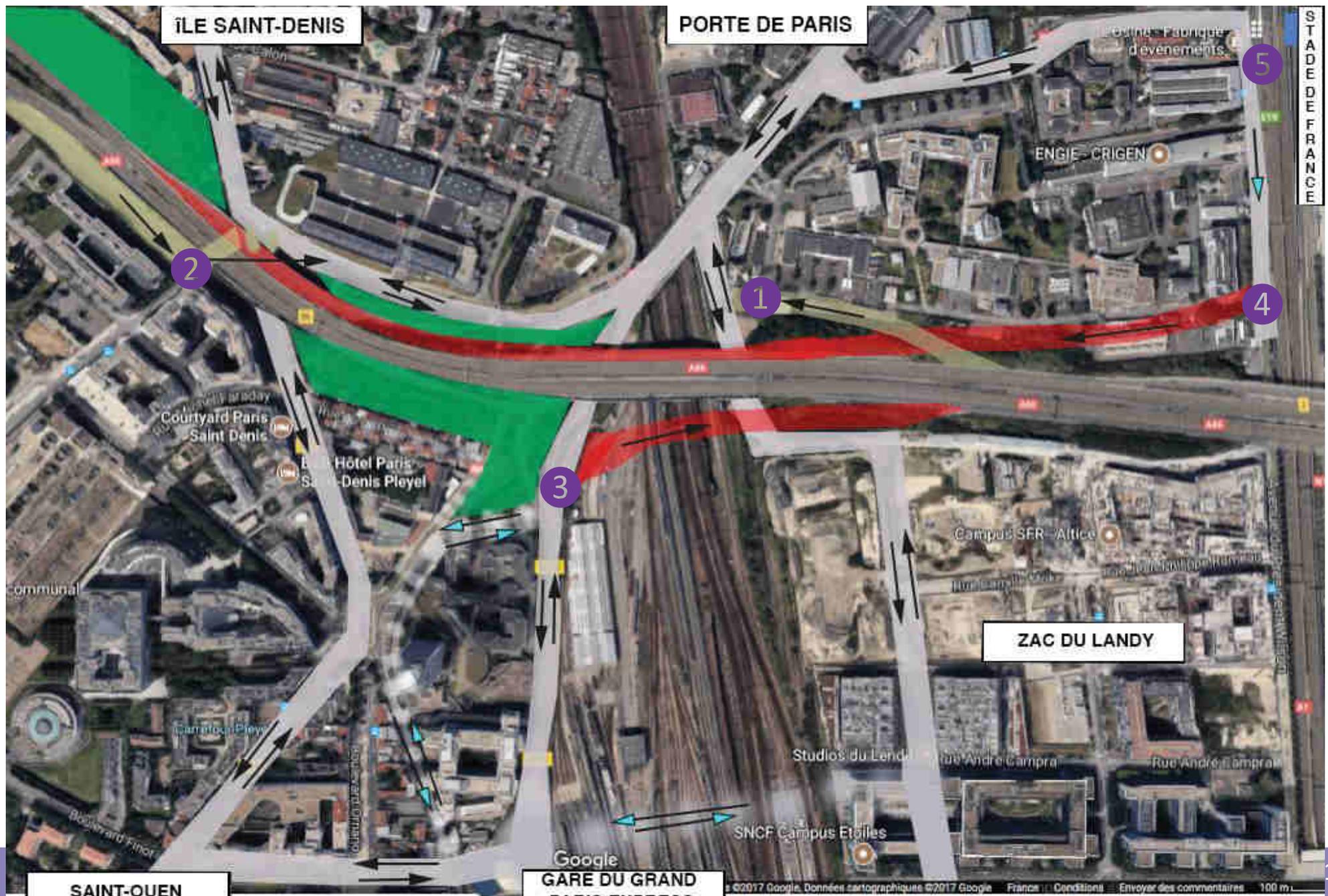


# RETOUR SUR LES DEUX ATELIERS

# 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

# Variante « E »



# 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

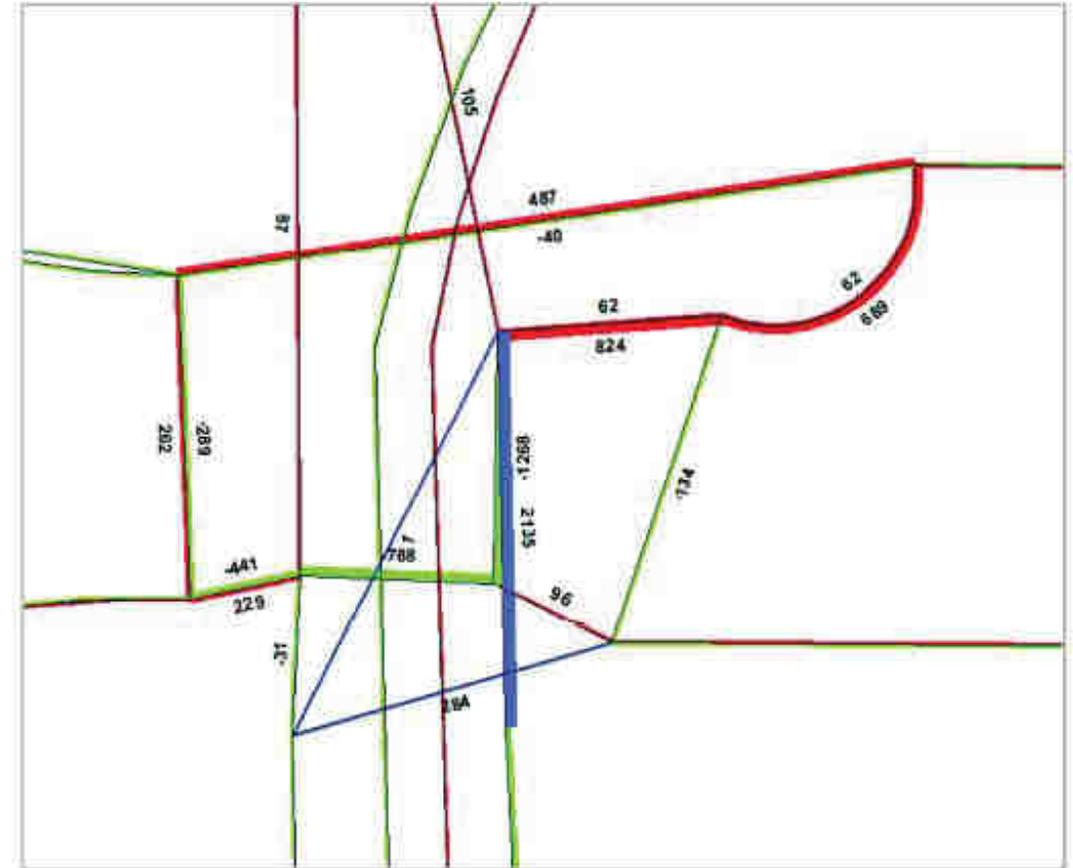
# Impacts sur la ex-RN1

## 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 :

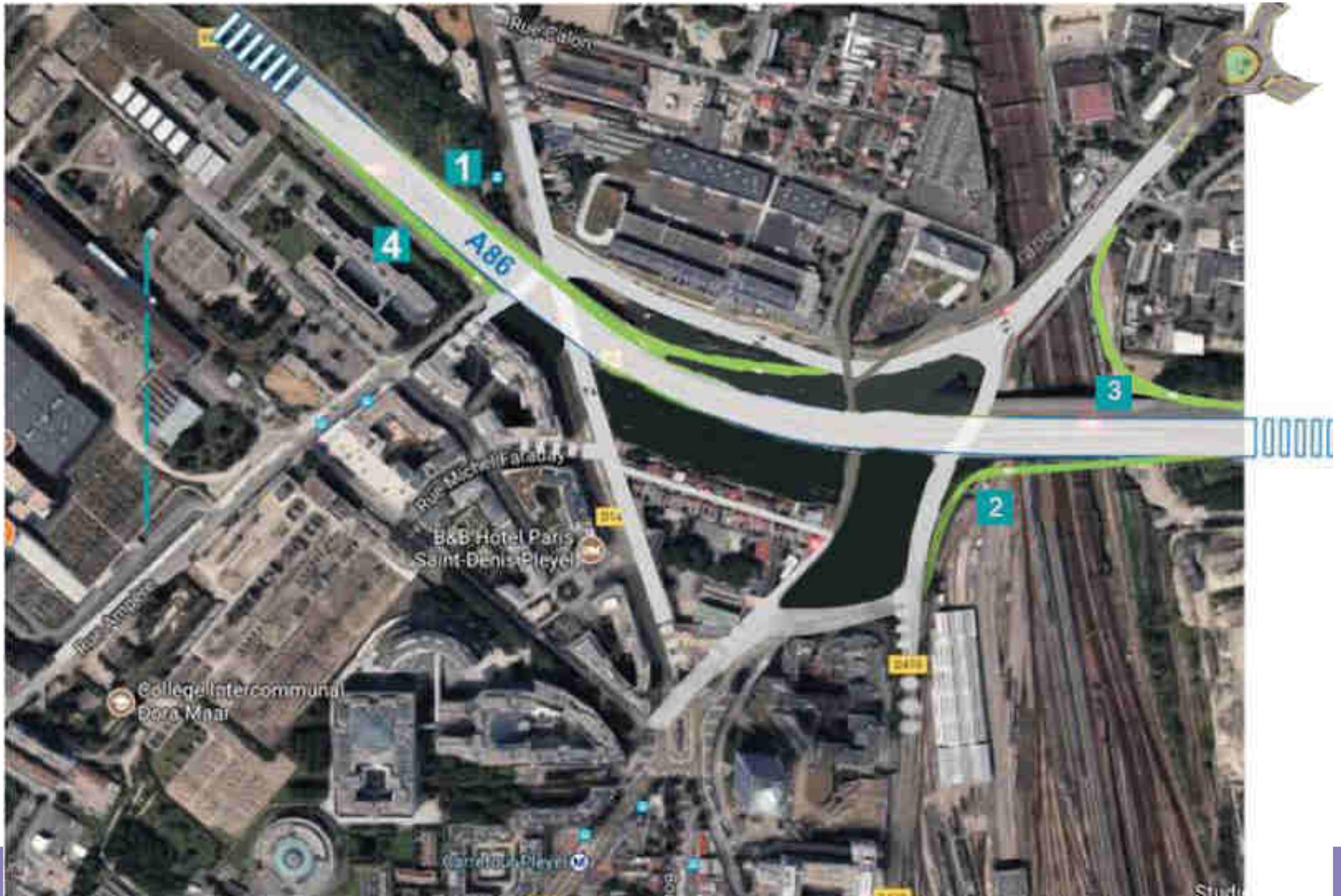
- Problématique de la desserte du  
quartier Stade de France
- Report de trafic sur la RD24 (les  
usagers reviennent sur le carrefour  
par l'Ouest) entraînant son  
dysfonctionnement



## 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

# Variante « B' »



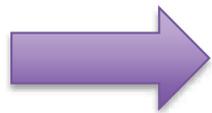
# Carrefour Ampère/Libération/Révolte



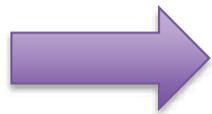
- Mise en sens unique de la rue Ampère
- Mise à sens unique de la section sous l'A86 et création d'un nouveau barreau de liaison entre Libération et Ampère
- Mise à sens unique du boulevard de la Libération depuis la place Pleyel
- Réorganisation des flux

# Carrefour Ampère/Libération/Révolte

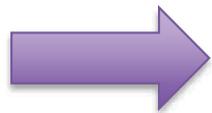
La capacité théorique du carrefour est de 1320 uvpd/h/v.  
Les études de trafic montrent des demandes en HPM de **1 610 uvpd/h/v pour le scénario B'** et donc une réserve de -22% (en HPM)



**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.

# Analyse trafic - Fonctionnement des carrefours sur B'

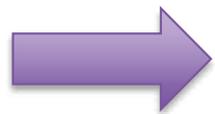
- Carrefour route de la Révolte/boulevard Anatole France
  - HPM : situation de saturation avec -19% de réserve de capacité
  - HPS : situation de saturation avec -30% de réserve de capacité
- Carrefour route de la Révolte/boulevard de la Libération
  - HPM : situation de saturation avec -15% de réserve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

Le scénario B' proposé n'est pas viable

# Analyse trafic - Conclusion

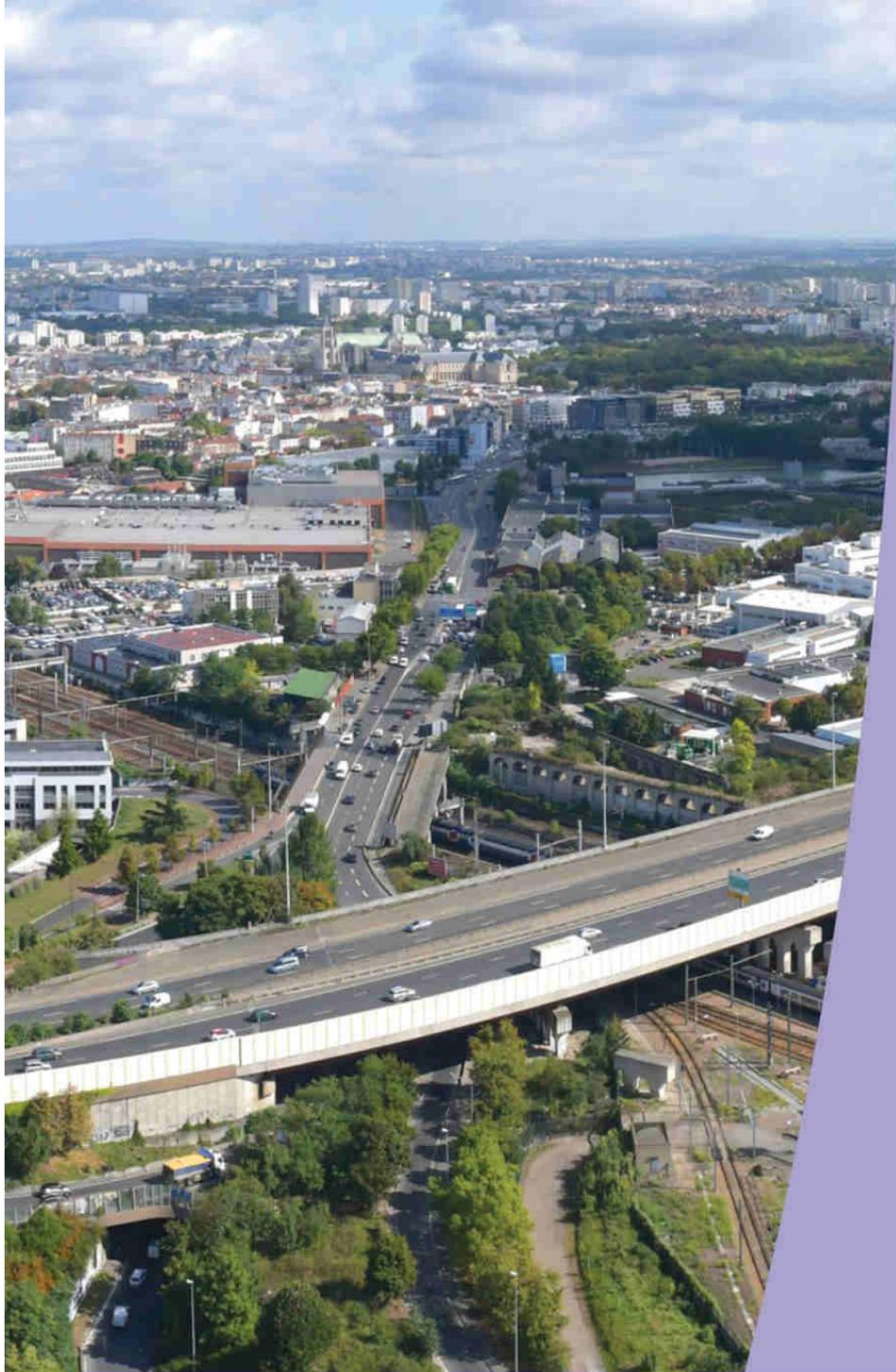
D'après les analyses trafic, il est donc nécessaire d'avoir

- 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**



# OPTIMISATION DES VARIANTES INITIALES A' ET B

# 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

# La variante A' initiale

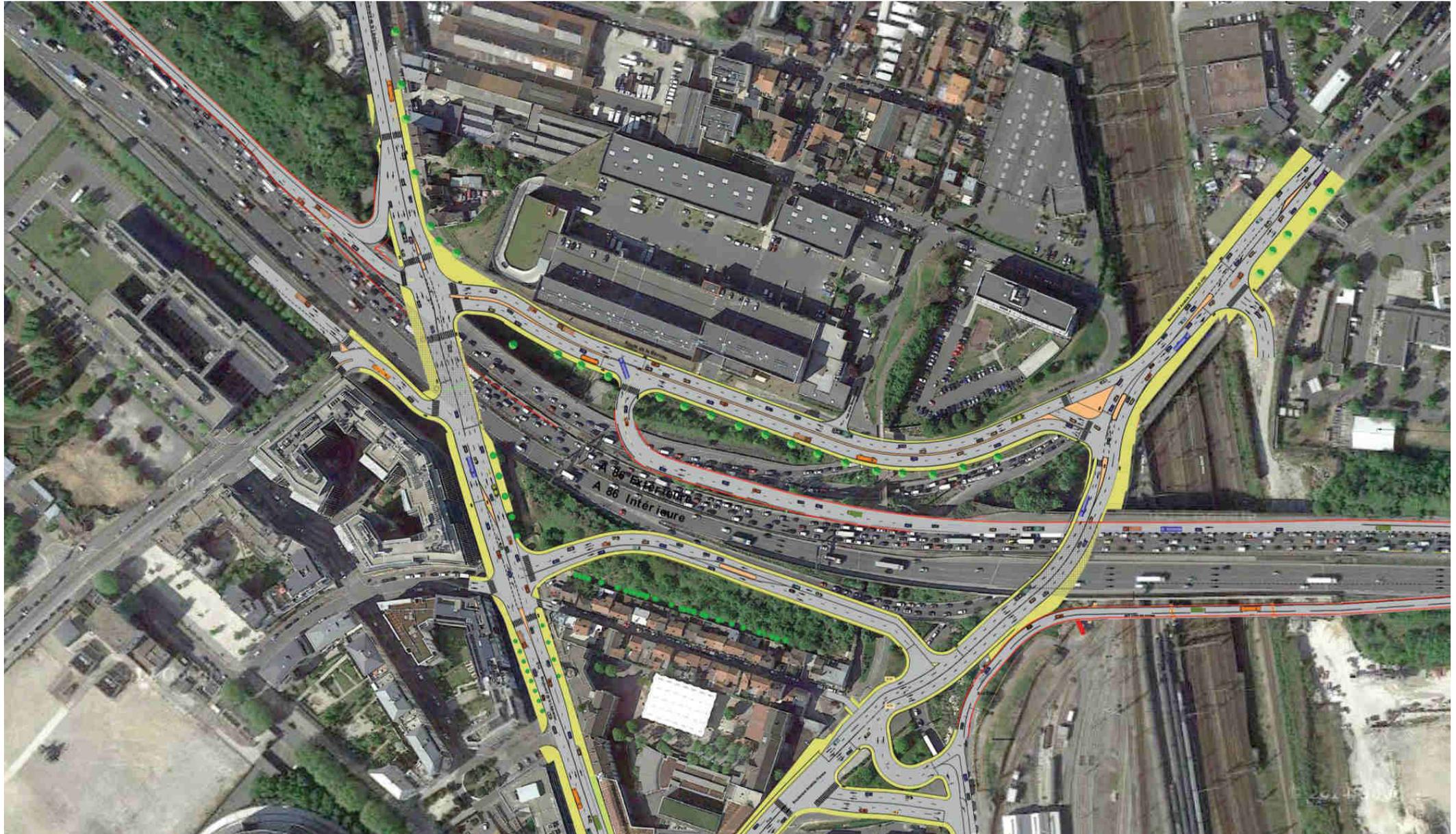


# Points clés de l'optimisation de la variante A'

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

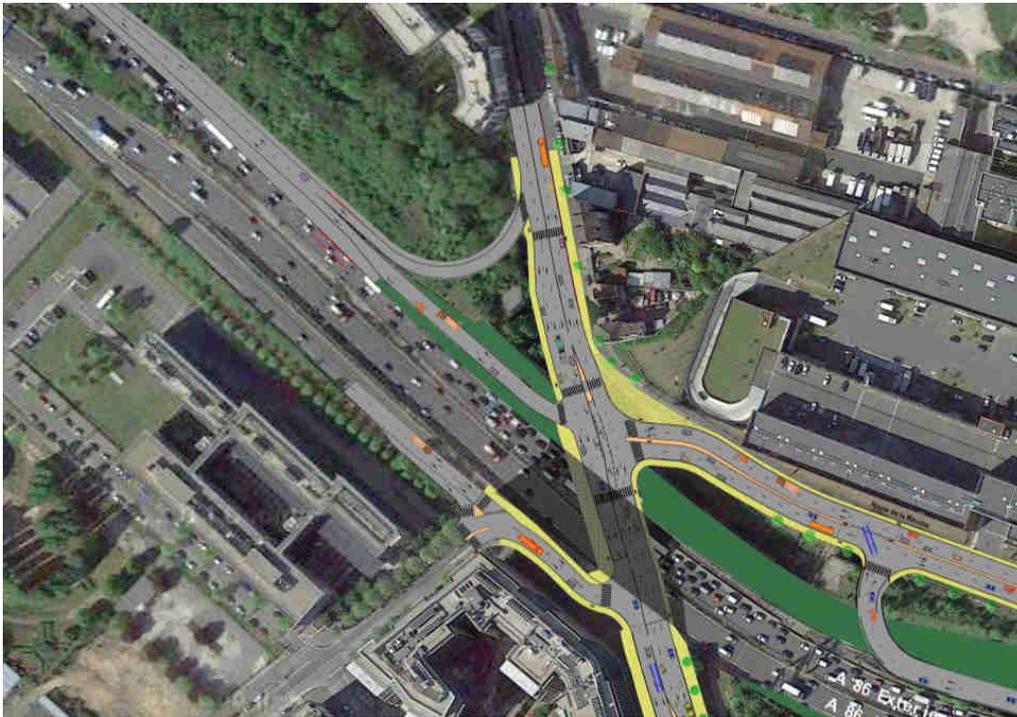
- le tracé au maximum vers l'A86 y compris aux extrémités
- le boulevard Anatole France vers l'Est pour dégager un espace vert qualitatif et unifié
- la bretelle d'accès à l'A86 extérieure de manière à s'éloigner du quartier Meissonnier

# Variante A' optimisée

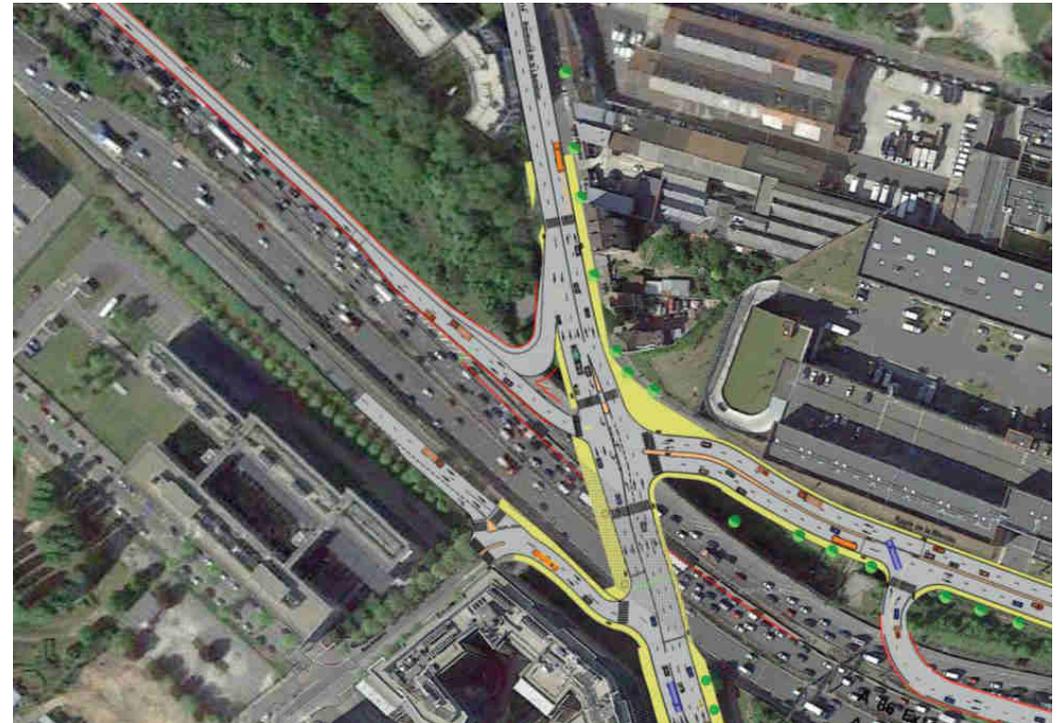


## Bretelle d'accès à l'A86 Extérieure

*Variante A' initiale*



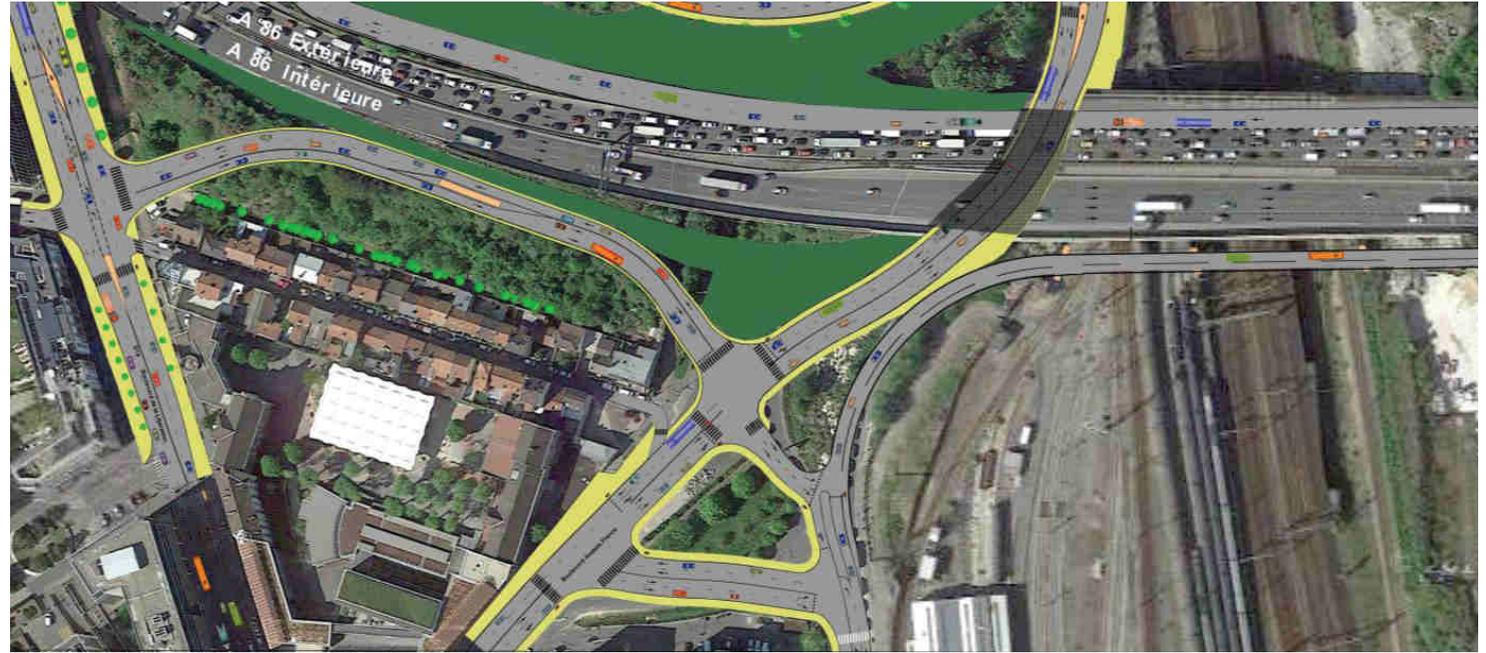
*Variante A' optimisée*



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

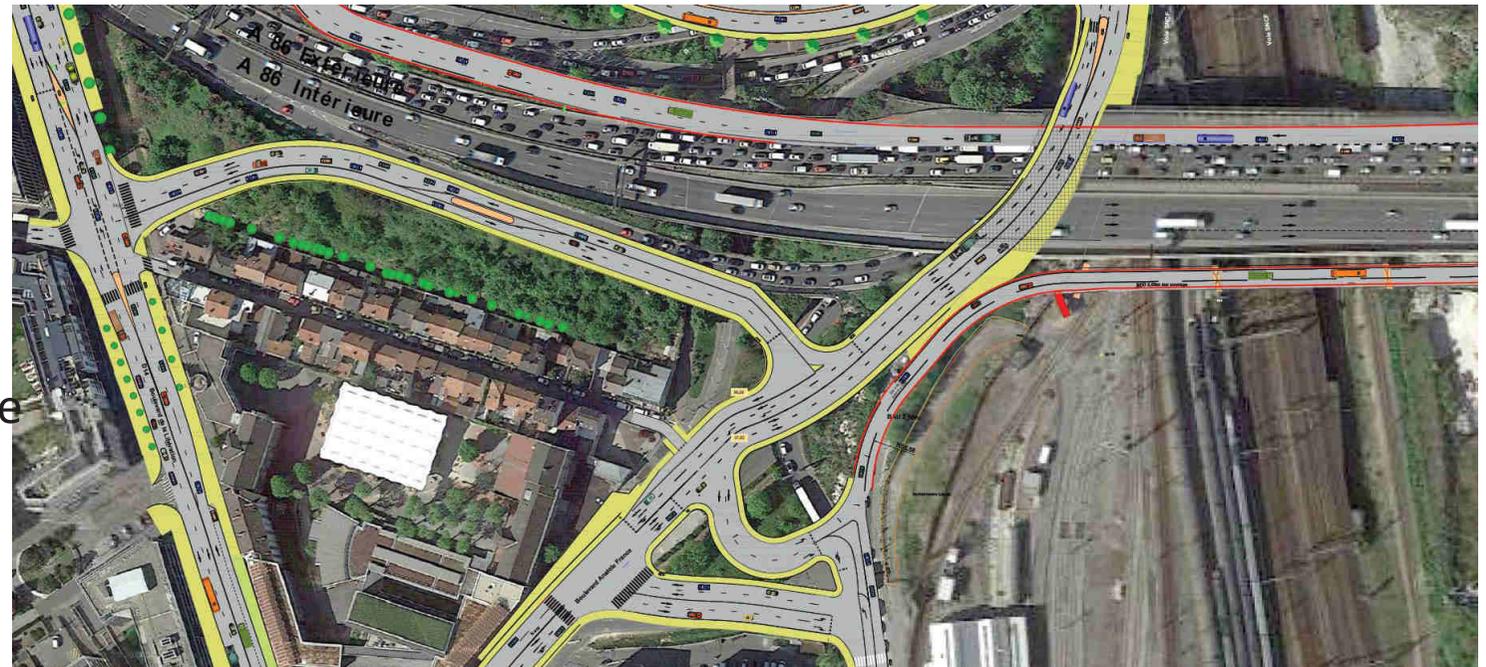
## Carrefour sortie 8b / Anatole France

*Variante A' initiale*

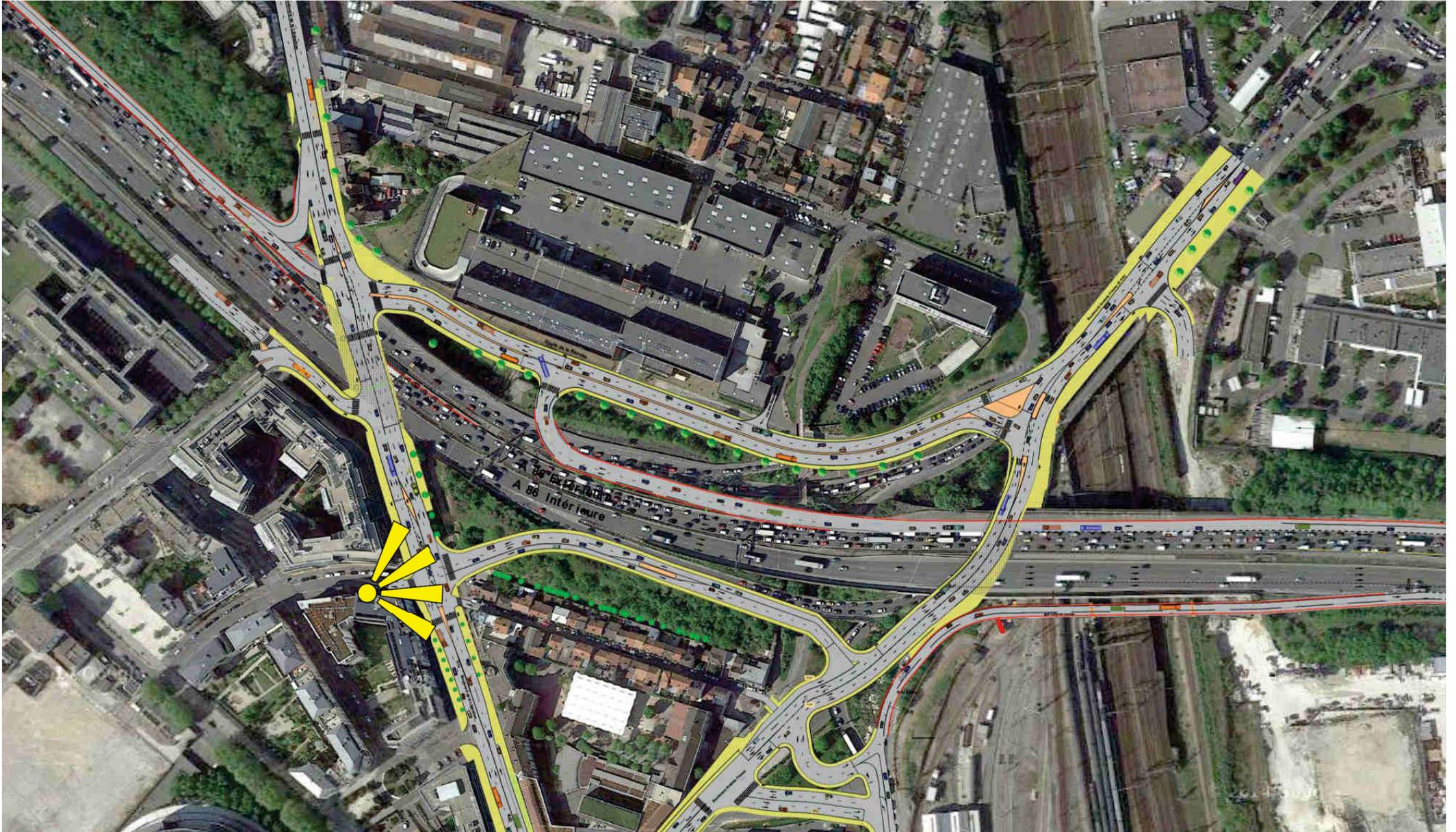


*Variante A' optimisée*

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



# Variante A' optimisée

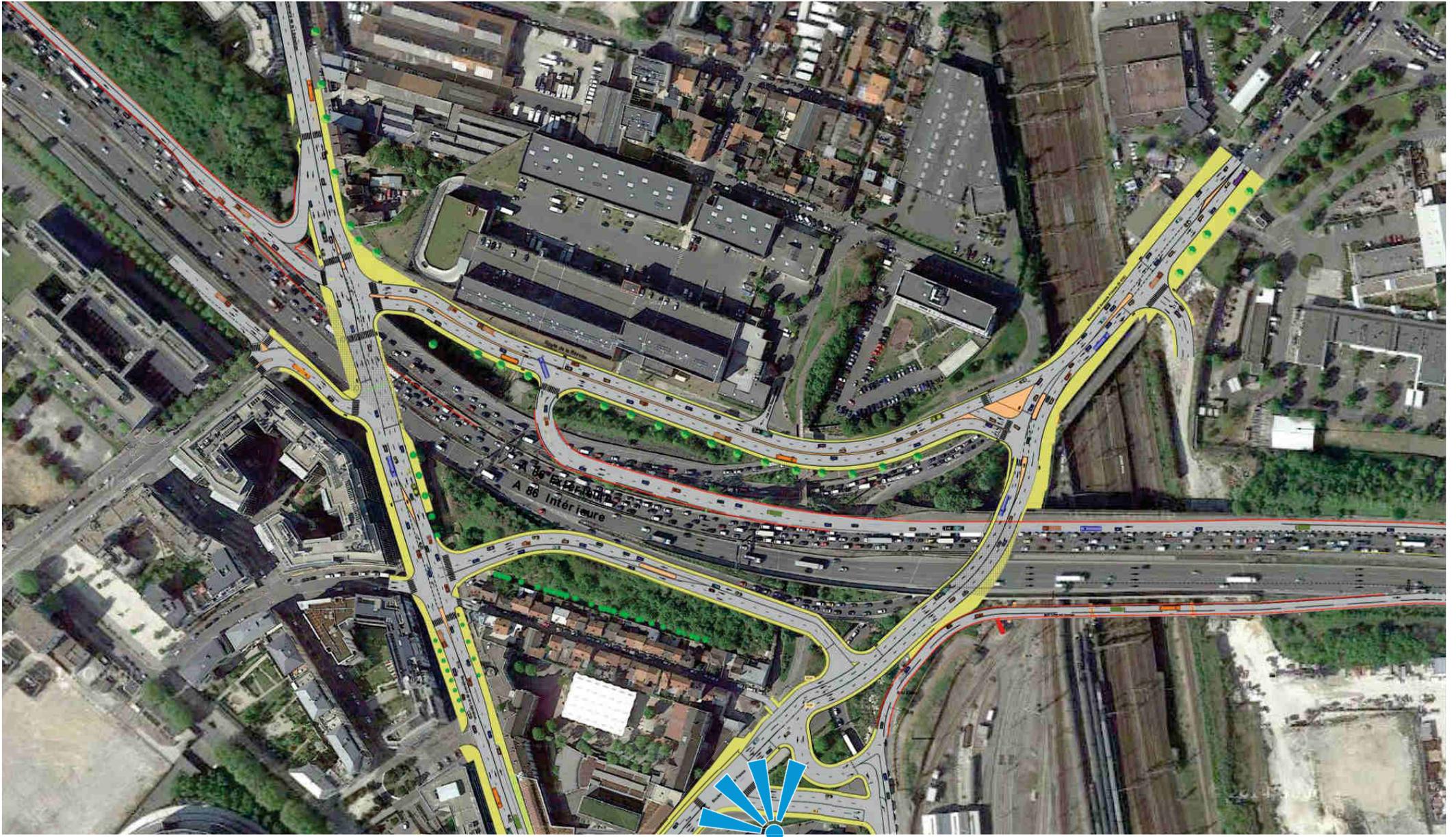




# Point de vue 1 : depuis Libération





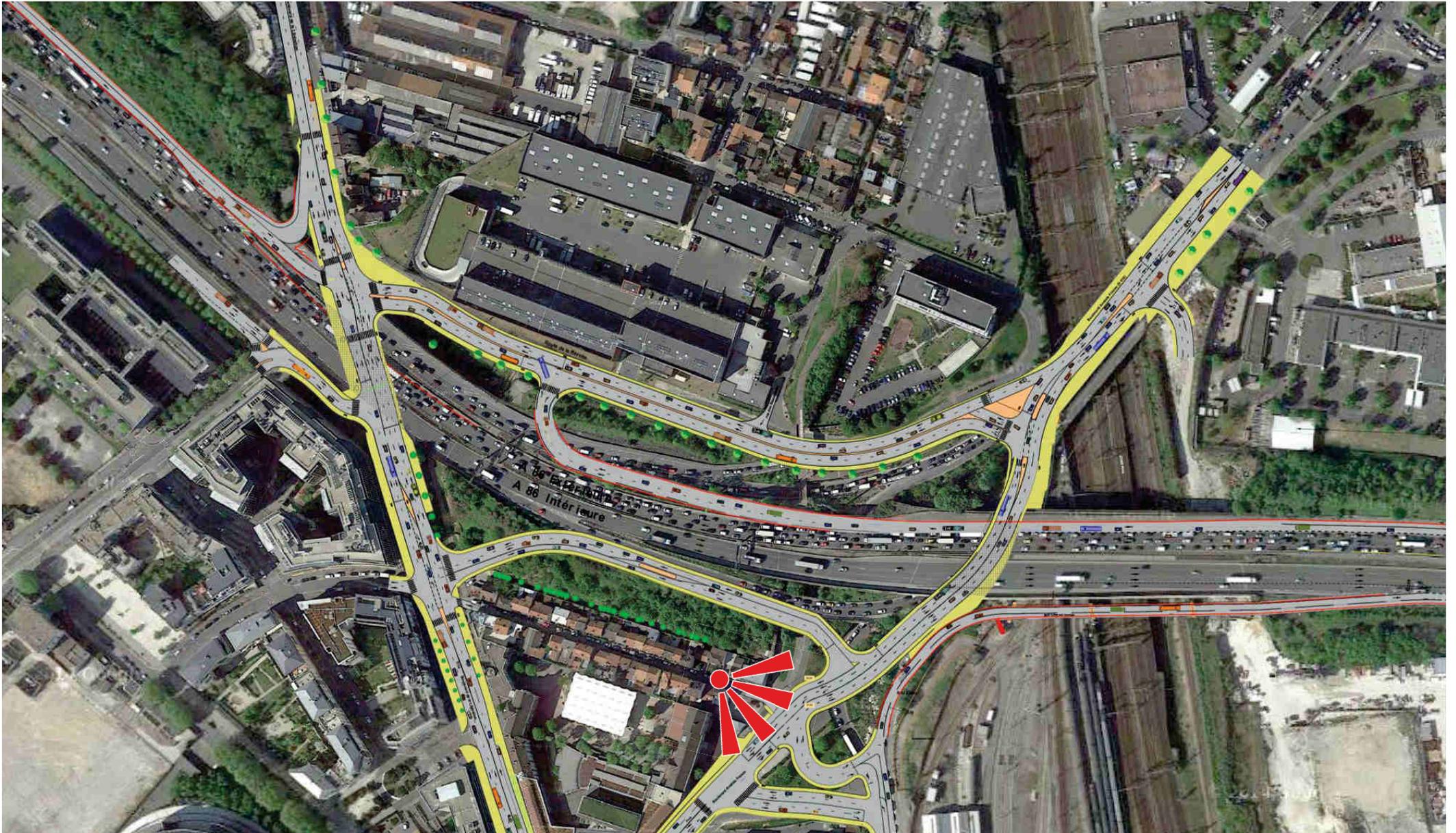




## Point de vue 2 : depuis Anatole France vers Dr Poiré









# Point de vue 3 : depuis Dr Poiré vers Anatole France





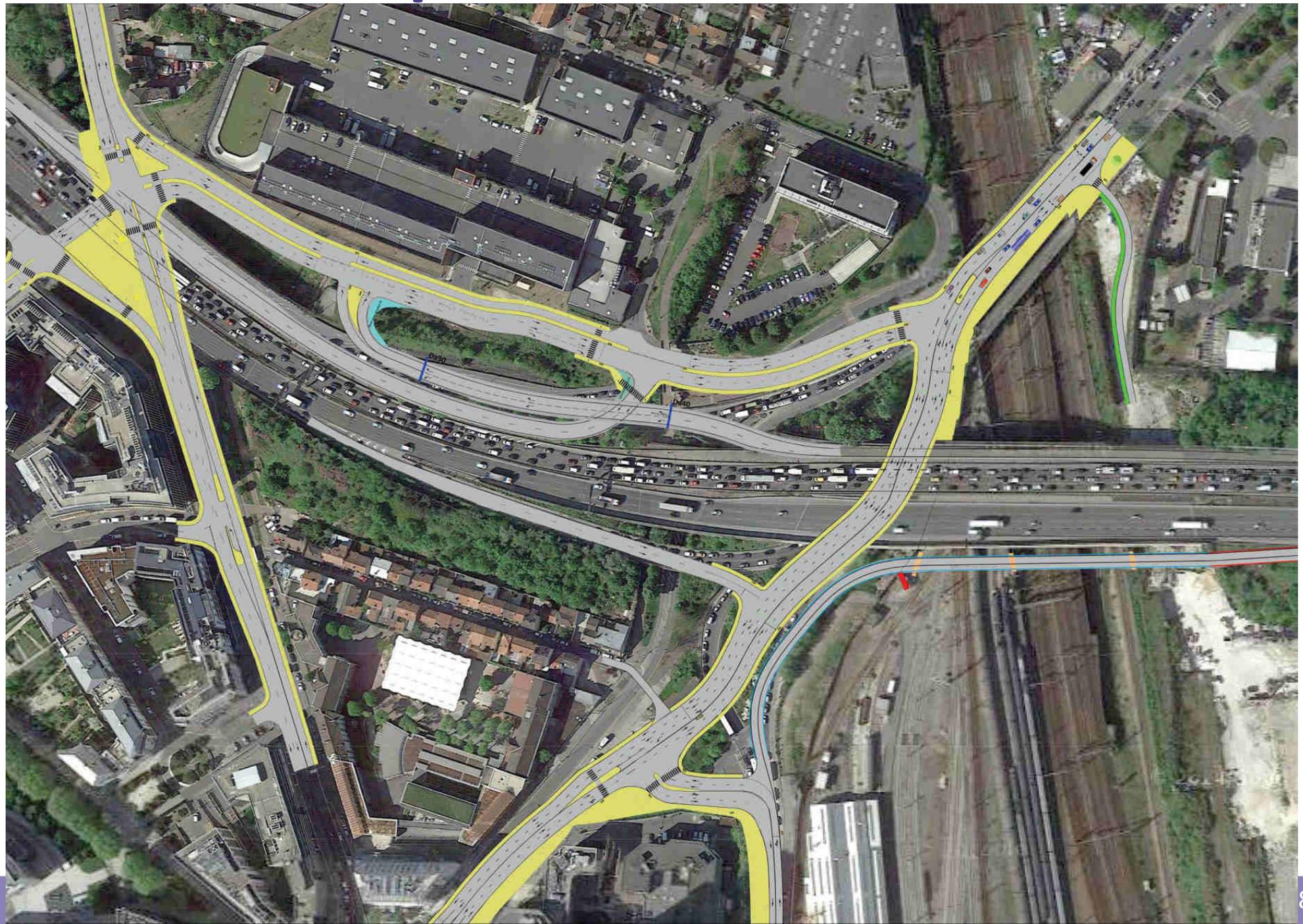
# La variante B initiale



# 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

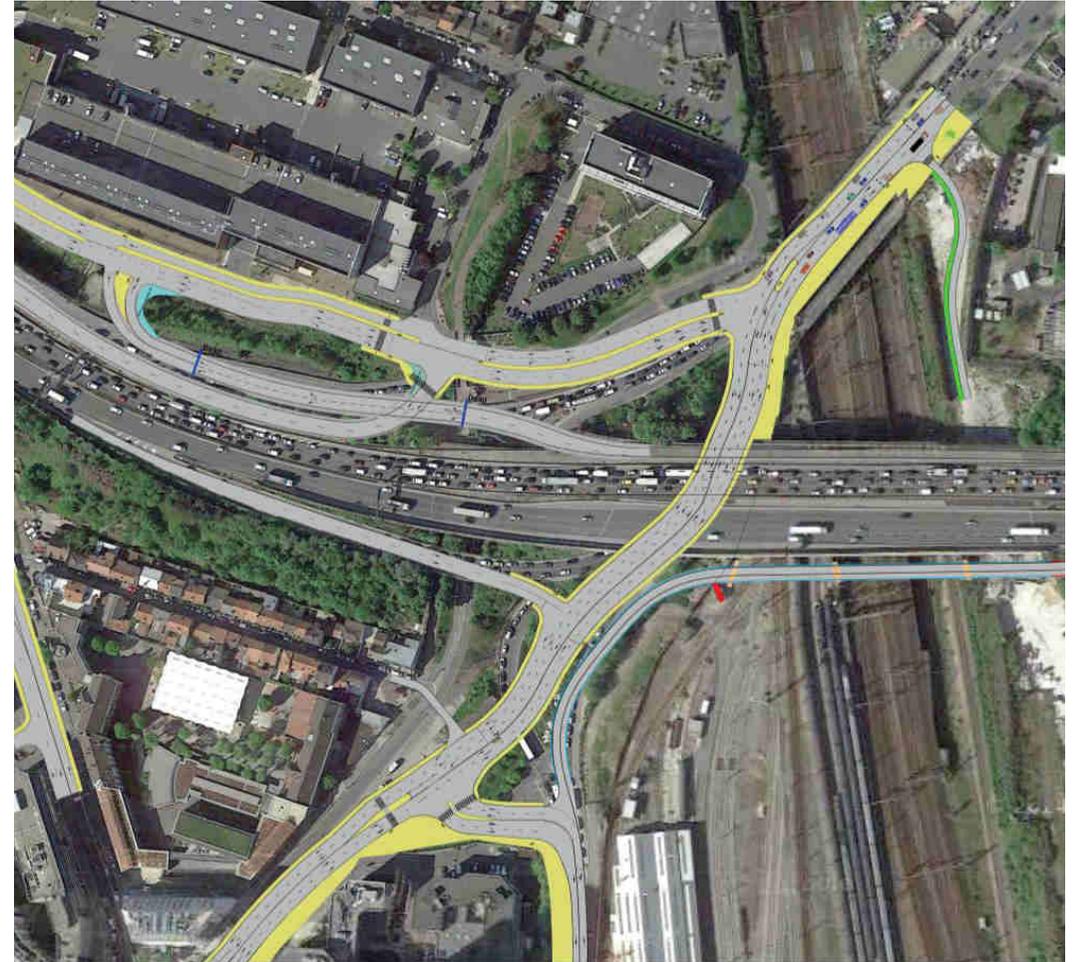
# Variante B optimisée



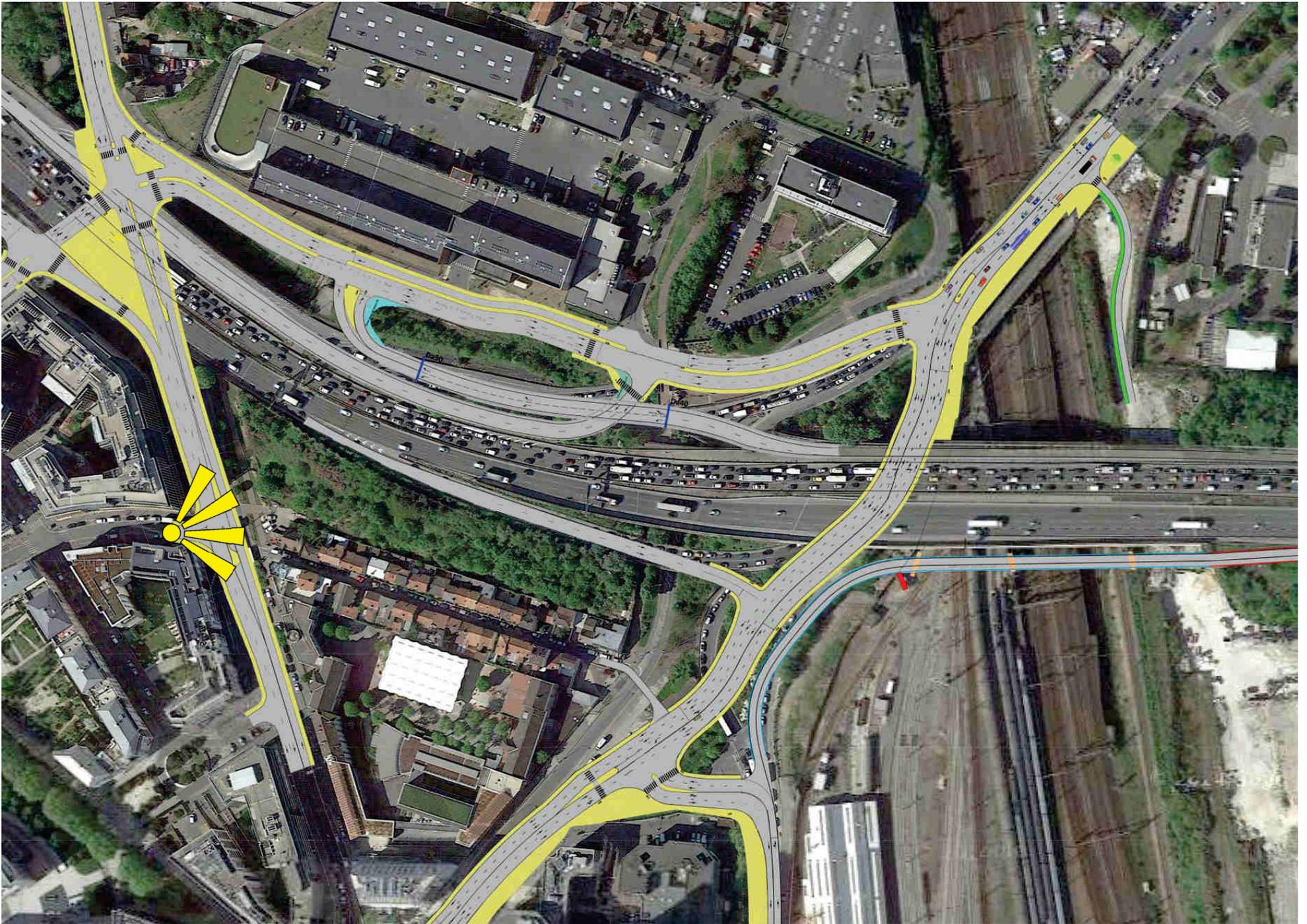
*Variante B initiale*



*Variante B optimisée*



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

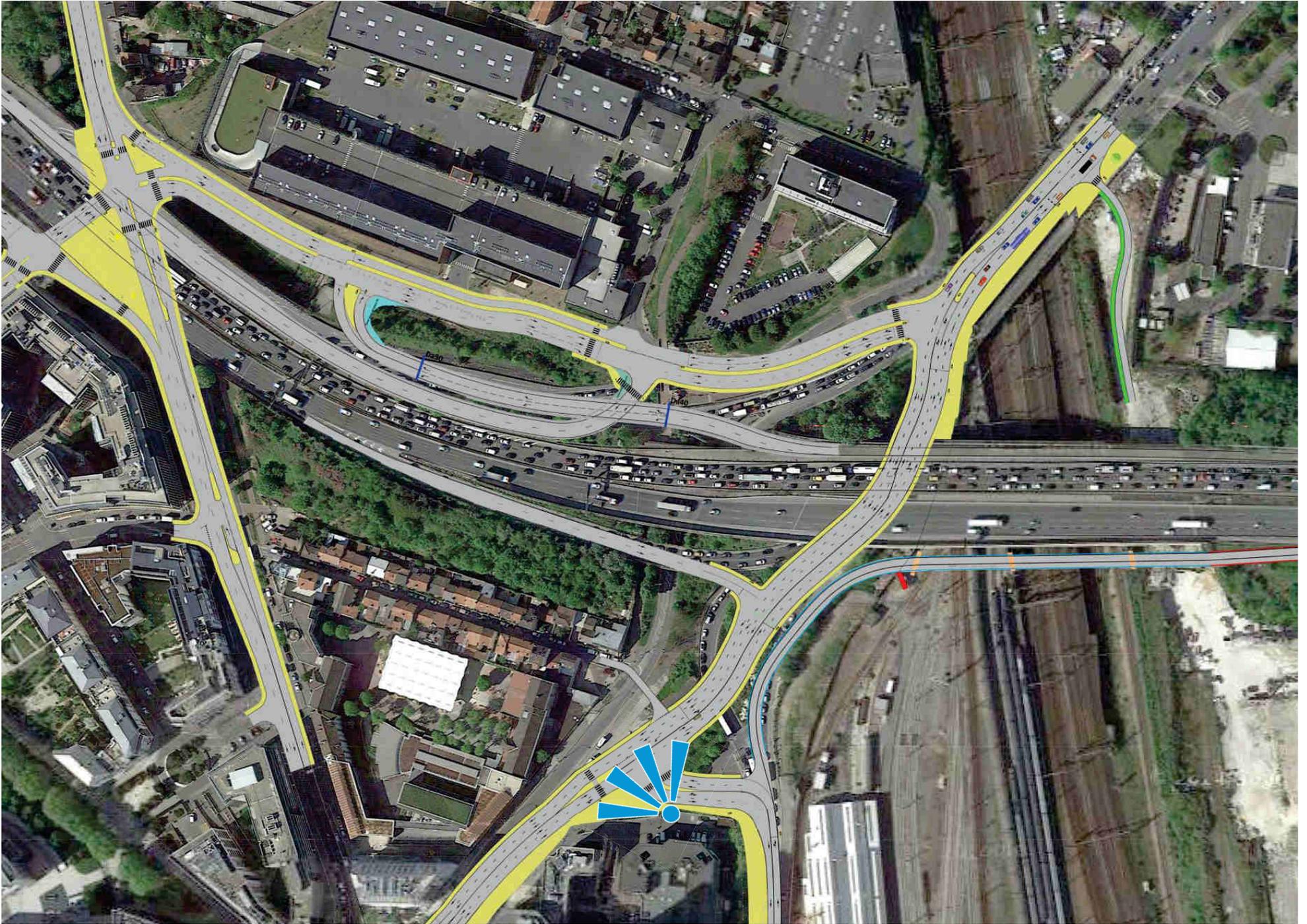




# Point de vue 1 : depuis Libération





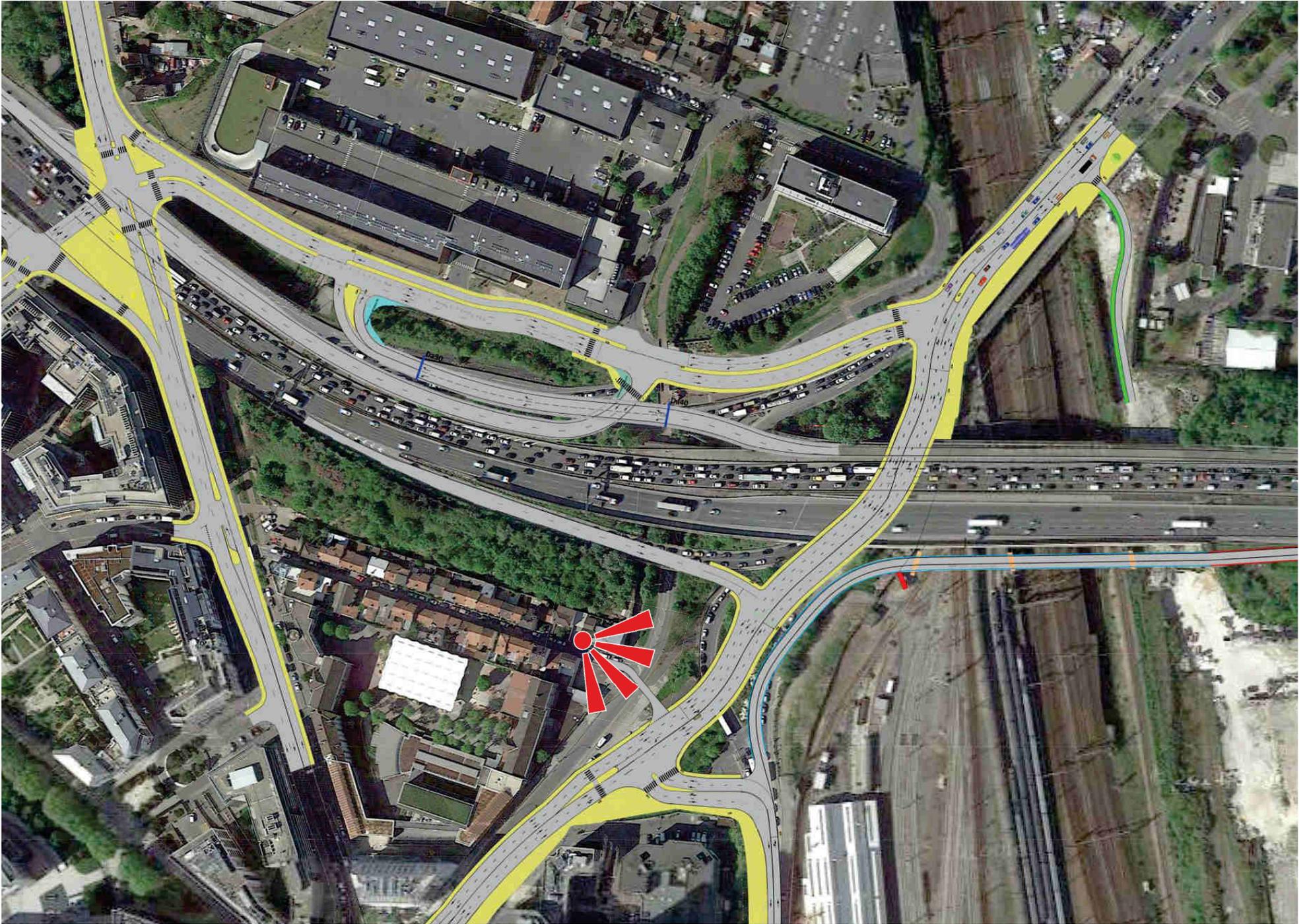




## Point de vue 2 : depuis Anatole France vers Dr Poiré





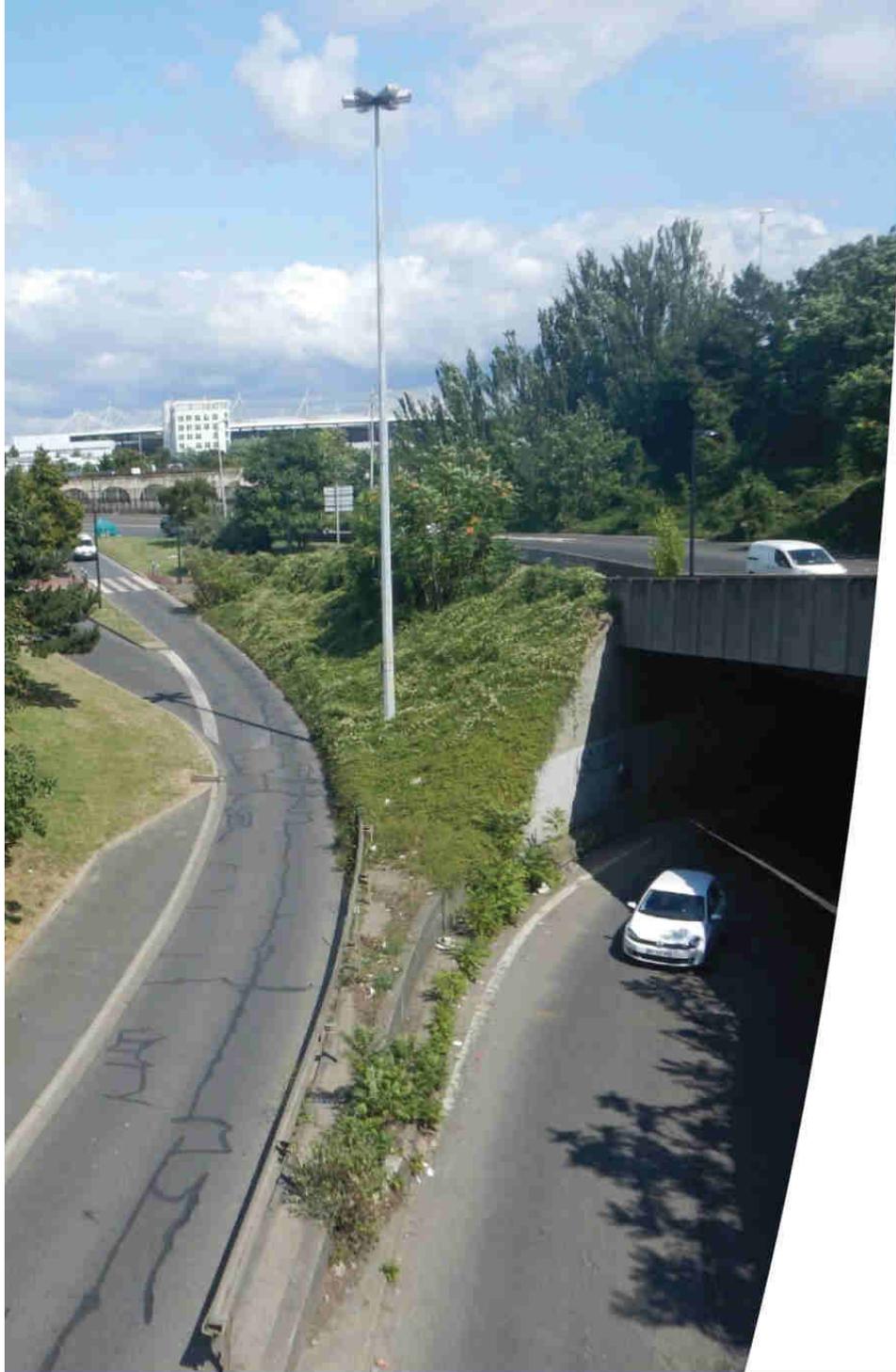




# Point de vue 3 : depuis Dr Poiré vers Anatole France





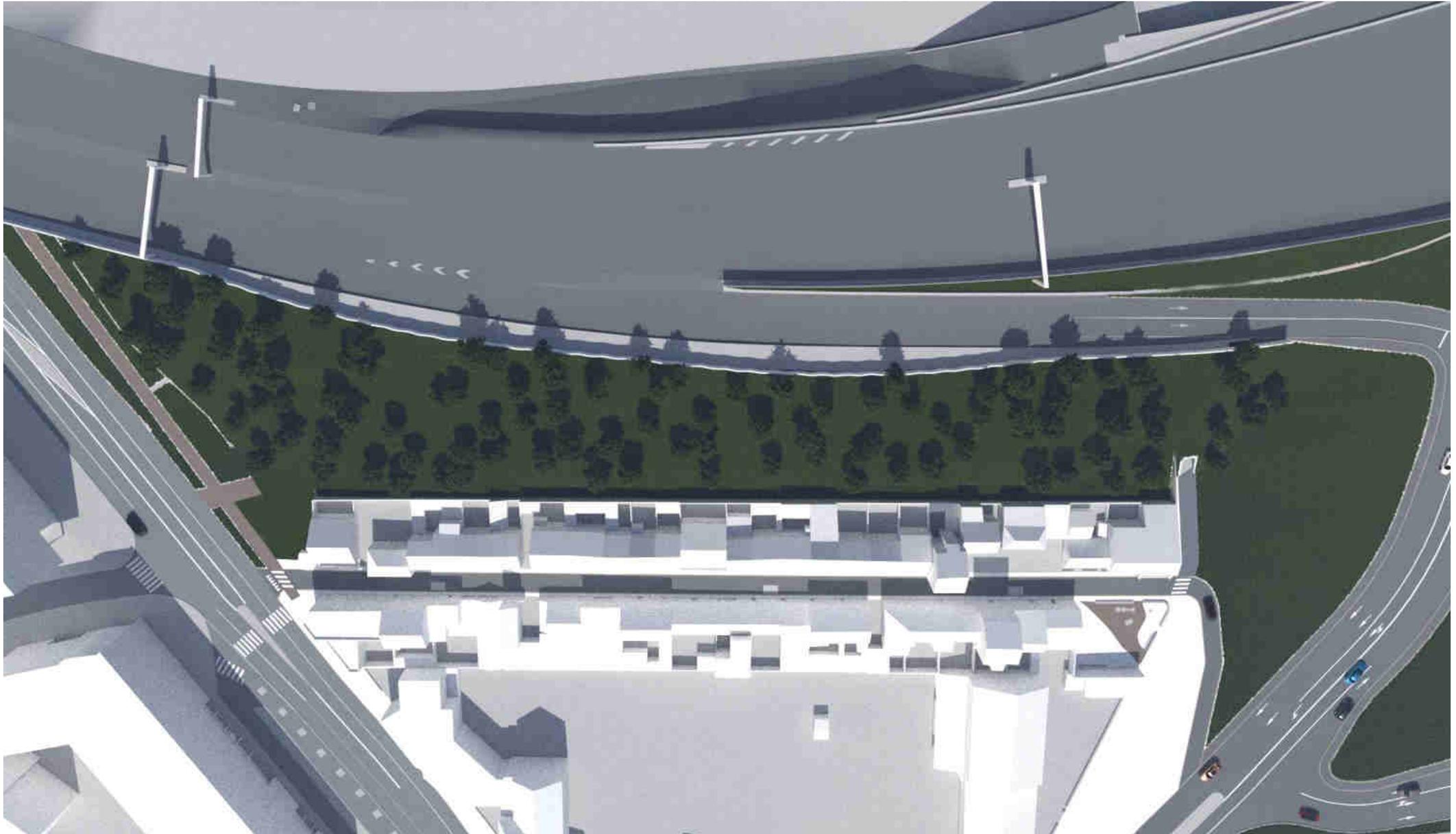


# HABILLAGE ET VISUALISATION 3D DE LA VARIANTE B OPTIMISÉE

# Variante B optimisée



# Variante B optimisée



# Variante B optimisée





# Point de vue 1 : depuis Libération



# Variante B optimisée





## Point de vue 2 : depuis Anatole France vers Dr Poiré



# Variante B optimisée





## Point de vue 3 : depuis l'A86 vers la sortie 8b et Anatole France



# Visualisation de la maquette 3D

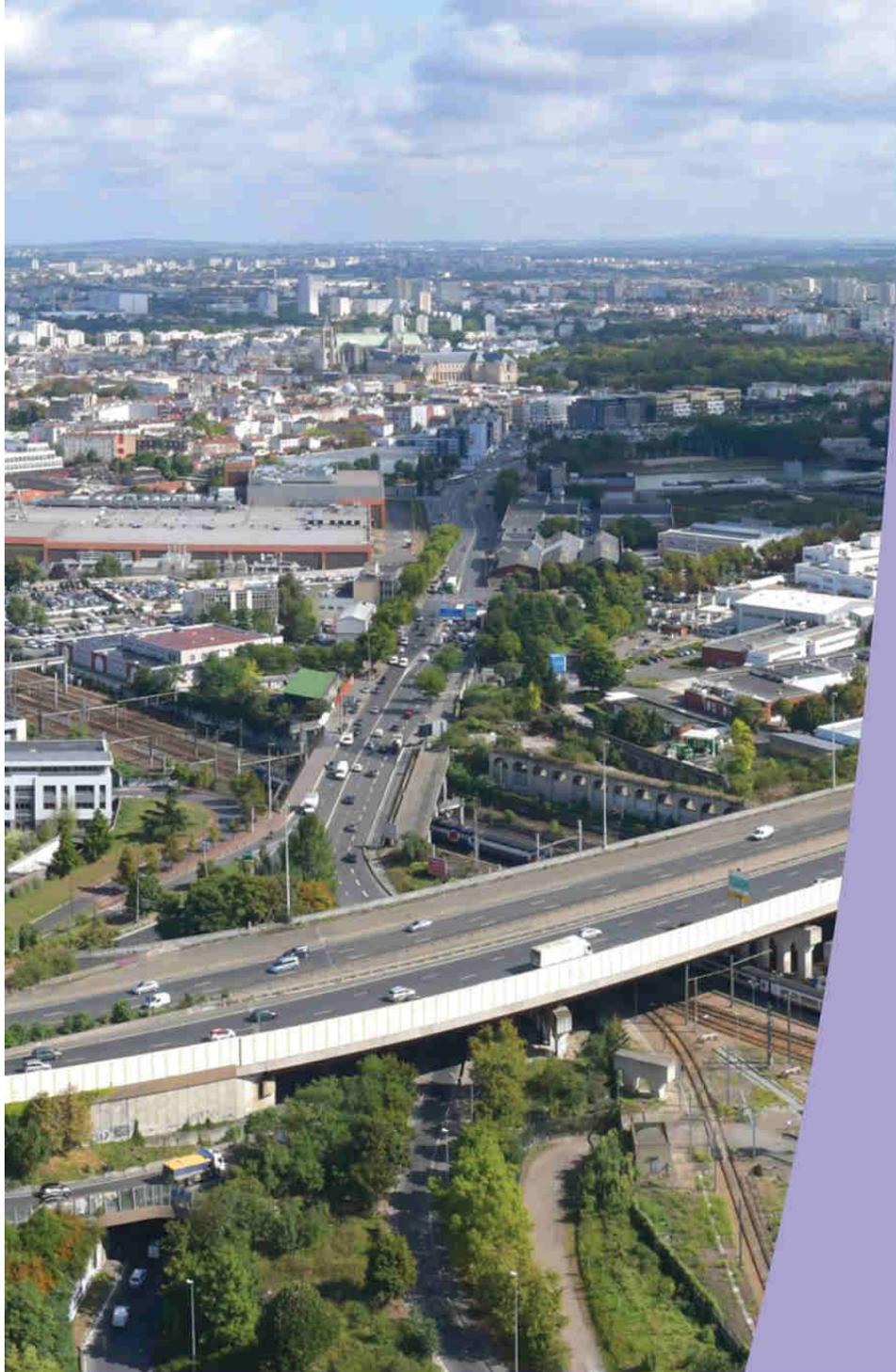
# Altimétrie de la bretelle 8b

Scénario Variante B optimisée



● Niveau actuel

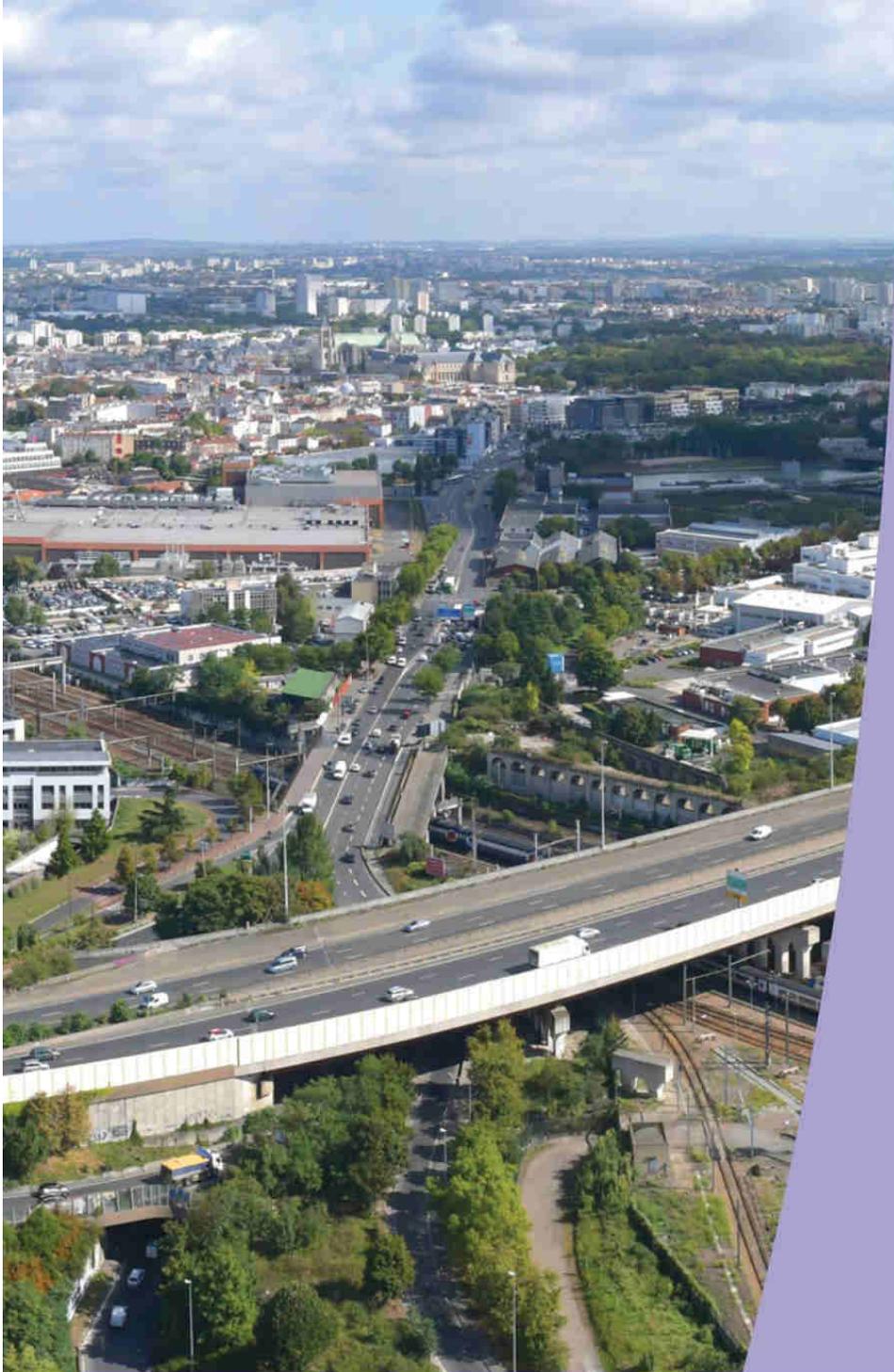
● Niveau projeté



# PASSERELLE PIÉTONNE

# 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.



# CONCLUSIONS

**Patrick BRAOUEZEC**

**Président de Plaine Commune**

**Alain MONTEIL**

**Directeur de la DiRIF**