

# 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 auto-routier) 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



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 1<sup>er</sup> 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*