

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



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

DiRIF

brèvement 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'abondance 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 participants, 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 à 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