

DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

COMMUNE DE SAINT-DENIS

**OPERATION D'AMENAGEMENT DU SYSTEME
D'ECHANGEURS DE PLEYEL (A86) ET PORTE
DE PARIS (A1)**

**Enquête publique unique portant sur :
la déclaration de projet et
le classement de voies dans le système autoroutier**

CONCLUSIONS ET AVIS

Paris, le 15 octobre 2019

Commission d'enquête :

Présidente : Marie-Claire EUSTACHE

Membres titulaires : Alain CLERC et Sylvaine FREZEL

DOCUMENT 2

TABLE DES MATIERES

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE	5
<i>Objet de l'enquête unique</i>	5
<i>Le cadre juridique de l'enquête unique</i>	6
Le contexte	6
Les textes applicables	12
<i>Description sommaire du projet</i>	19
Les acteurs du projet.....	19
Présentation de l'opération.....	19
Les caractéristiques du projet.....	26
Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire (SPADET)	36
<i>Dossier de classement/déclassement de certaines voies situées à l'intérieur de la zone de projet à Saint-Denis</i>	44
DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE	47
<i>Désignation de la commission d'enquête</i>	47
<i>Arrêté Préfectoral</i>	47
<i>Durée initiale de l'enquête publique unique</i>	47
<i>Prolongation de la durée de l'enquête publique unique</i>	47
<i>Réunion publique d'information et d'échanges</i>	48
<i>Clôture de l'enquête unique</i>	50
<i>Registres d'enquête</i>	50
<i>Participation du public par voie électronique</i>	50
<i>Observations inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus</i>	51
BILAN DES OBSERVATIONS	52
<i>Procès-Verbal de fin d'enquête</i>	52
<i>Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage</i>	52
<i>Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique</i>	52
<i>Bilan global</i>	52
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	53
ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET	53
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	53
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	54
Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs ...	54
s'inscrivent dans les différents documents de planification nationale et régionale, en particulier :	54

L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?	61
Le bilan coûts-avantages de l'opération	63
Synthèse de l'appréciation du projet	75
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET	83
CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE –	85
ENQUETE PREALABLE AU CLASSEMENT DE VOIES DANS LE DOMAINE PUBLIC AUTOROUTIER A SAINT-DENIS	85
<i>Sur la forme et procédure de l'enquête</i>	85
<i>Sur le fond de l'enquête</i>	86
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE AU CLASSEMENT DE VOIES DANS LE DOMAINE PUBLIC AUTOROUTIER A SAINT- DENIS	91

RESUME DE L'OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE

Objet de l'enquête unique

Enquête publique unique préalable à l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93), portant sur :

- **La déclaration de projet de l'opération ;**
- **Le classement de voies dans le système autoroutier.**

Le projet concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau du demi-échangeur Pleyel.

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire: apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France, actuellement emprunté par du trafic de transit provenant de l'A1, et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.

A l'issue de l'enquête, les décisions susceptibles d'être prises sont les suivantes :

- la déclaration de projet prise par le Préfet de Région, en application de l'article L.126-1 du code de l'Environnement, se prononçant sur l'intérêt général de l'opération projetée ;
- le classement des bretelles nouvellement créées d'accès et de sortie à l'A86 dans le domaine autoroutier, prononcé par le préfet de la Seine-Saint-Denis.

Par ailleurs une enquête relative aux incidences du projet sur la ressource en eau et le milieu aquatique pourra également être menée ultérieurement (procédure "Loi sur l'Eau") si nécessaire.

Le cadre juridique de l'enquête unique

Le contexte

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Elaboré par la région Ile-de-France en partenariat avec l'Etat, le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui définit une vision globale de l'Ile de France et de ses territoires à l'horizon 2030. Il affiche des ambitions et des objectifs à prendre en compte au niveau local .

Ce projet, après une période d'enquête publique à l'été a été approuvé par le Conseil Régional le 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document se fonde sur 3 grands piliers structurant le projet spatial régional :

- Relier-Structurer pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;
- Polariser-Equilibrer pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- Préserver-Valoriser pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

Chacun d'entre eux se décline en objectifs locaux et régionaux.

Examen de la compatibilité du projet d'aménagement avec le SDRIF :

L'aire d'étude est identifiée par le SDRIF comme une zone urbaine avec quelques continuités écologiques le long de la Seine et du Nord au Sud de la commune. Une liaison verte est également localisée au niveau du canal.

L'attractivité du territoire de la « Plaine Saint-Denis » résulte d'un fort potentiel de développement, en grande partie du fait de sa situation stratégique en cœur de métropole, ainsi que de la présence d'équipements d'envergure régionale. C'est une polarité urbaine majeure entre Paris et le territoire du Grand Roissy, à proximité du Bourget et son développement participe au rééquilibrage régional entre les territoires de l'Ouest francilien et les territoires dionysiens à l'Est, autour du canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil.

Des continuités Ouest-Est seront créées le long de l'autoroute, mais l'aménagement des échangeurs n'effacera pas la présence de l'autoroute qui fragmente le territoire. Les continuités mises en avant dans le SDRIF ne seront pas impactées par le projet. L'ensemble des orientations évoquées dans le SDRIF seront respectées selon le dossier, notamment concernant le rétablissement des continuités lors des opérations d'aménagement par le biais des engagements des mesures d'évitement et de réduction.

Plaire commune bénéficiera à terme d'une très forte accessibilité aux échelles nationale, régionale et locale. L'amélioration des RER B et D, la réalisation du métro automatique du grand Paris Express, avec près de 10 gares prévues sur le territoire, le prolongement des lignes 12 et 14 du métro, la mise en service du Tram T11 express (ex Tangentielle Nord) de Sartrouville à Noisy-le-Sec en passant par Le Bourget, les tramways T1, T5 et T8, offrent des capacités de développement sans précédent.

Le quartier Pleyel a vocation à devenir l'un des principaux pôles d'interconnexion franciliens avec la gare Saint-Denis Pleyel qui connectera les futures lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express ainsi que la ligne 14 prolongée, mais aussi avec la station de la ligne 13 de la RATP, la proximité du RERD et les transiliens et avec une possible halte TGV.

L'amélioration de cette desserte en transports collectifs devra permettre de renforcer la constitution

d'une polarité urbaine forte entre Paris et Roissy-Charles-de-Gaulle et d'amplifier le développement économique autour des industries de télécommunication, du numérique, du multimédia et de l'image. Et renforcer ainsi la mixité sociale et économique du territoire.

La fermeture des bretelles de l'autoroute A1 au niveau de la porte de Paris devrait permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains. Par ailleurs, lors de la modification de l'échangeur Pleyel, il est prévu des emprises pour développer les circulations douces et atténuer la coupure urbaine liée à l'autoroute A86.

L'aménagement des axes routiers en boulevards urbains devra permettre de favoriser le renouvellement urbain, améliorer le cadre de vie, développer les circulations douces, atténuer les coupures urbaines et densifier les tissus urbains pour rapprocher un habitat neuf et de qualité de transports publics plus performants.

Les abords de l'échangeur Pleyel devraient ainsi être plus sûrs pour les déplacements à pieds et à vélo. C'est Plaine Commune qui réalisera cet aménagement pour ces modes alternatifs à la voiture.

Le projet apparaît ainsi compatible avec le Schéma Directeur d'Ile-de-France.

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.)

Le Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996. Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;
- défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en oeuvre du PDUIF (pas d'actions) ;
- défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Le carrefour Pleyel est identifié au niveau des défis 3 et 4 en matière de circulation active et notamment au niveau de l'action numérotée 3/4.2 et dénommée « résorber les principales coupures urbaines ».

La définition du projet au niveau de l'échangeur Pleyel a fait l'objet de nombreux échanges pour faire de la place aux déplacements actifs.

Les emprises routières seront libérées pour être dédiées à ces déplacements, leur aménagement sera finalisé par Plaine Commune, à l'exception de la passerelle piétonne passant sous l'A86, dont la modification est prévue dans le projet porté par la DiRIF.

Le projet apparaît bien compatible avec le PDUIF.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Plaine Commune

Le SCOT approuvé au conseil communautaire du 23 octobre 2007 a été modifié le 15 décembre 2009 puis mis en compatibilité le 17 décembre 2013. Il programme le développement de l'aménagement du territoire de 8 communes : Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse.

Ses principales orientations et leurs incidences sur Saint-Denis sont résumées ci-après :

- Organiser le territoire sur son identité de banlieue populaire
- Appliquer des principes écologiques au renouvellement urbain
- Accroître l'intensité urbaine

Le secteur La Plaine Pleyel est identifié au sein du SCOT. Dans le cadre des études du projet urbain de la Plaine, le principe d'une intervention forte sur les ouvrages autoroutiers, sur le maillage viaire et sur l'espace public est apparu comme un des principaux leviers de la recomposition urbaine. Il s'agissait :

- D'intégrer au tissu urbain les grandes infrastructures autoroutières et leurs échangeurs ;
- De développer un maillage viaire très déficitaire afin que l'ensemble du territoire puisse être irrigué, et qu'au lieu de saturer des axes trop rares, la circulation puisse se diffuser dans l'espace ;
- De mettre l'accent sur la qualité de traitement de l'espace public sur Pleyel, ces trois

thématiques ont également fait l'objet d'une prise en compte à travers plusieurs grandes démarches d'études

L'arrivée de l'A86 et la mise en place de ses bretelles directionnelles avaient mis à mal la continuité d'un axe historique du 18ème siècle (route de la Révolte) en créant une coupure drastique entre le Centre de Saint-Denis et le quartier Pleyel.

La plupart des voies de Pleyel sont en sens unique, offrent des chaussées généreuses sans stationnement latéral et présentent des trottoirs exigus voire inexistant. Il est aujourd'hui très difficile de se rendre de Pleyel à Porte de Paris car peu de place est laissée aux piétons. En effet, les trottoirs sont quasi-inexistants, il n'y a que peu de traversées possibles et la passerelle piétonne débouche sur une zone industrielle. Les cheminements piétons ne sont donc pas favorisés. Quant aux plantations d'alignements, elles ont rarement survécu aux élargissements ponctuels de chaussées liés à la mise en place de tourne à droite, tourne à gauche et autres élargissements censés favoriser la fluidité du trafic.

Le secteur Pleyel, et notamment l'aménagement de l'échangeur de l'A86, est identifié au sein du SCOT pour une meilleure intégration des grandes infrastructures et les franchissements des zones de coupure.

Les CDT

« Un CDT conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales d'Ile-de-France porte sur tout ou partie du territoire d'au moins 2 communes d'un seul tenant et sans enclave. Il porte sur un territoire concerné par le projet de réseau de transport ou présentant un caractère stratégique » au sens de l'article 1er de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.

Le CDT définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés « en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles, forestiers, des paysages et des ressources naturelles ».

Le CDT précise le territoire concerné et le projet stratégique de développement durable, les objectifs et priorités dans les domaines mentionnés par la loi, le programme des actions, opérations et projets, les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

Le Contrat de Développement Territorial intitulé « Territoire de la Culture et de la Création » est cosigné pour une durée de 17 ans (2014-2030) par le Préfet de région au nom de l'Etat, la Communauté d'agglomération Plaine Commune et les Villes d'Aubervilliers, la Courneuve, Épinay-sur-Seine, l'île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, et Villetaneuse. Son périmètre correspond à celui de la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

Ce contrat fait suite à l'accord-cadre signé le 16 janvier 2012 et formalise le projet de développement de Plaine Commune en tant que « Territoire de la culture et de la création, au sein du Grand Paris. Il affirme par ailleurs le caractère stratégique de la communauté d'agglomération à l'échelle de la métropole francilienne. Ce CDT fixe les grands axes de développement du territoire de Plaine Commune pour les 16 ans à venir, en affirmant pour chacun d'entre eux le fil rouge de la culture et de la création.

Le CDT, qui couvre un ensemble de 407.000 habitants et 180.000 emplois, doit permettre au territoire de conforter et structurer la présence des activités culturelles et créatives sur son sol, afin de renforcer son attractivité économique.

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Faire cohabiter la stratégie de développement du territoire avec la stratégie de développement définie par le Grand Paris et le SDRIF ; articuler cette stratégie de développement avec celles des territoires voisins au travers de coopérations.
- Poursuivre et amplifier la requalification du territoire et poursuivre sa transition écologique : améliorer et renforcer le réseau de transports en commun, et poursuivre la requalification urbaine du territoire. L'objectif est de donner aux usagers et habitants du territoire, un cadre de vie de qualité, soutenable, sain et exemplaire écologiquement, et de leur garantir le droit à la centralité en leur permettant d'accéder à toutes les fonctions de la ville : services et équipements publics, commerces, espaces publics de convivialité, offre culturelle et sportive, espaces verts ...
- Développer sur le territoire l'offre de logements et notamment l'offre de logements sociaux. Améliorer la qualité des logements existants et résorber l'habitat insalubre.
- Renforcer le développement économique au bénéfice de l'emploi des habitants en s'appuyant en particulier sur les sources de développement endogène en complément du développement induit par l'installation de grandes entreprises à la Plaine. Poursuivre l'articulation des politiques de développement économique avec les politiques de développement social, afin d'améliorer les parcours éducatifs, d'insertion et de formation pour favoriser l'accès à l'emploi des habitants du territoire.
- Faire de la culture et de la création le fil rouge du développement du territoire: conforter et structurer la présence des activités culturelles et créatives sur le territoire, pour renforcer son attractivité économique. Pour cela valoriser le lien entre les entreprises, l'enseignement supérieur et la recherche, les artistes et la population. Mais également, valoriser et mobiliser le potentiel artistique, créatif et culturel du territoire et de ses habitants, le but étant de fédérer les énergies autour du territoire et en améliorer la qualité urbaine et de rendre visible la richesse d'un territoire souvent disqualifié en termes d'image.
- Associer les habitants, et les acteurs locaux, dans leur diversité à l'élaboration et à l'évolution du projet dans le temps au travers de dispositifs participatifs et partenariaux renouvelés, afin de garantir que le projet prenne en compte les préoccupations, les attentes et les projets des forces vives du territoire.

Ces objectifs se déclinent en projets concrets et opérationnels (transport avec le Nouveau Grand Paris, aménagement, habitat et logement, développement économique, développement social, ... :

Notamment : Les projets d'amélioration des infrastructures et voiries existantes :

- la requalification de la gare St Denis, permettra de mieux accueillir les 80 000 voyageurs/jour actuels et les 110 000 voyageurs jours attendus à horizon 2025
- la suppression des bretelles de la porte de Paris permettra de requalifier ce secteur ;
- cela s'accompagnera de la restitution des fonctionnalités au niveau du diffuseur Pleyel (modernisation et complément du diffuseur), pour assurer le trafic routier
- en complément, l'élaboration d'un programme d'insertion urbaine des autoroutes, permettra de réduire les nuisances, risques et impacts urbains des autoroutes
- de nombreux projets de voiries et franchissements à créer ou requalifier d'ici 2030, ont été inscrits au CDT via un schéma des espaces publics, pour améliorer le cadre urbain et la mobilité sur le territoire.
- Le franchissement du faisceau ferré au droit de la future gare Saint-Denis-Pleyel, projet majeur du CDT, permettra de connecter les quartiers Pleyel et Landy et d'impulser la requalification et le développement de tout le secteur Pleyel à l'ouest des voies ferrées.

Le projet portée à enquête apparaît ainsi bien fléché au niveau du CDT.

Le Schéma Directeur des Espaces Publics et des Déplacements de Plaine Commune (SDEPD)

L'objectif du Schéma Directeur des espaces publics est de définir les orientations principales pour le réaménagement des voiries de Plaine Commune. Pour cela, le réseau viaire a tout d'abord été classé selon différents niveaux de priorité relatifs à la mobilité : priorité du transport collectif, priorité des modes doux ou équilibre voiture/transport collectif à maintenir. La méthodologie prend en compte l'ensemble des thématiques en lien avec l'espace public, afin de proposer des aménagements « type » : paysage, hydrologie, activités, stationnement, etc. Un outil opérationnel a également été mis en place, sorte de guide permettant aux services de l'agglomération de passer en revue toutes les thématiques lors du réaménagement d'un axe.

Plaine Commune souhaite mettre en œuvre un système de transports en commun sur le boulevard Anatole France. L'allègement du trafic de transit entre l'échangeur de la Porte de Paris et l'échangeur Pleyel par la fermeture des bretelles de l'A1 va le permettre.

Les emprises libérées par le projet vont dans ce sens, elles seront aménagées par Plaine Commune pour les modes actifs.

Ce document fait également l'analyse des points suivants :

- L'accessibilité PMR des cheminements piétons
- L'éclairage du point de vue du piéton
- Les coupures spatiales et les franchissements
- Les nuisances sonores
- Les aménagements piétons tels zones 30, zones de rencontre ou voies piétonnes

Cette analyse permet d'identifier les secteurs particulièrement défavorables à la marche qui fait partie des modes à valoriser. Le secteur Pleyel est identifié comme secteur faiblement « marchable ».

Le projet doit permettre d'y remédier.

Il apparaît compatible avec ce schéma directeur.

Le PLU de Saint-Denis

Il a été arrêté le 20 septembre 2014 et approuvé par délibération du Conseil municipal le 10 décembre 2015.

Les emprises du projet sont concernées par les zones UAE (secteur urbain d'activités économiques), UEM (secteur économique mixte) et UM (secteur urbain mixte).

Pour chacune de ces zones, les installations liées aux voiries sont autorisées, ainsi que les affouillements et exhaussements nécessaires à leur implantation.

Le projet n'empiète sur aucun emplacement réservé.

Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le PLU en vigueur et ne nécessite pas de mise en compatibilité pour en permettre sa réalisation.

Quant aux servitudes s'appliquant (patrimoine archéologique, monument historique classé, chemin de fer, aéronautique de dégagement et transmissions radioélectriques et électriques), elles ont été prises en compte dès la définition du projet.

La réalisation de la nouvelle bretelle d'accès à l'A86 intérieur est effectuée en accord avec SNCF Réseau qui a été consulté. Le projet est soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France compte tenu de la présence de périmètres de protection de monuments historiques et enfin, il sera soumis à la

Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Île-de-France, service Archéologie afin de déterminer le besoin ou non d'un diagnostic archéologique préventif.

Plaine commune a arrêté le 17 octobre 2017 un projet de PLU intercommunal (PLUi), actuellement mis à enquête publique. Ce PLUi concerne l'ensemble des 9 communes de l'Etablissement public territorial Plaine Commune (EPT). Une fois approuvé par le conseil de territoire, il se substituera aux PLU des communes de l'EPT. Le projet du système d'échangeurs apparaît compatible avec le projet de PLUi.

Les textes applicables

Une enquête préalable à la déclaration de projet

Les principaux textes qui régissent l'enquête publique en cause sont les suivants :
L'article L.126-1 du Code de l'environnement ;

Les articles R.126-1 à R.126-4 du Code de l'environnement, relatifs à la déclaration de projet.

Il est à noter qu'aucune expropriation n'est requise, la maîtrise foncière de l'opération étant assurée.

Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.

A l'issue de l'enquête, les décisions susceptibles d'être prises sont les suivantes :

- la déclaration de projet prise par le Préfet de Région, en application de l'article L.126-1 du code de l'Environnement, se prononçant sur l'intérêt général de l'opération projetée ;
- le classement des bretelles nouvellement créées d'accès et de sortie à l'A86 dans le domaine autoroutier, prononcé par le préfet de la Seine-Saint-Denis.

Un projet soumis à étude d'impact

L'article L. 122-1 du code de l'environnement, modifié par l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016, précise que : « les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. ».

L'article R. 122-2 du code de l'environnement, modifié par le décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, pris pour application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, fixe en annexe la liste des opérations soumises systématiquement à étude d'impact et celles relevant d'un examen au cas par cas. D'après cet article, l'opération est soumise à étude d'impact (cf. préambule de l'étude d'impact).

Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation sont traités dans l'étude d'impact (Pièces B et C) dont le contenu est codifié par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Conclusions et avis Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis

Un projet soumis à enquête publique

Les principaux textes qui régissent l'enquête publique en cause sont les suivants :

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, une enquête publique est requise conformément aux articles L. 123-2 et R. 123-1 du code de l'environnement.

Elle est régie par les articles R. 123-2 à R. 123-27 du code de l'environnement.

L'article L. 123-1 du code de l'environnement indique que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

L'enquête publique unique porte sur l'intérêt général du projet du système d'échangeurs à Saint-Denis et sur le classement de voies au domaine public routier autoroutier.

Elle est organisée dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement (enquête publique unique).

L'article L. 123-1 du code de l'environnement dispose que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

Une évaluation socio-économique obligatoire

La loi de programmation des finances publiques du 31 décembre 2012 (article 17 et décret d'application 3013-1211 du 23 décembre 2013) a institué une obligation d'évaluation d'impact socio-économique de tous les projets d'investissement de l'État et a confié au Commissariat général à l'investissement (CGI), devenu le Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), le soin de dresser un inventaire des projets supérieurs à 20 millions d'euros de dépenses de l'État ou de ses établissements publics et de mettre en œuvre une contre-expertise des évaluations des projets sur lesquels l'État ou ses établissements publics participent à plus de 100 millions d'euros.

L'évaluation a été également menée conformément à l'instruction technique du 12 septembre 2017 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

L'estimation financière du projet atteignant 85 millions d'euros HT, et donc inférieure à 100 millions d'euros elle n'a pas fait l'objet d'une contre-expertise et d'un rapport du Secrétariat général pour l'investissement.

L'évaluation socio-économique est présentée dans la pièce D du dossier d'enquête.

L'avis de l'autorité environnementale

Le dossier est soumis à avis de l'Autorité Environnementale (dans le cas présent le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE)), en application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du code de l'Environnement.

L'Autorité environnementale (Ae) a rendu son avis délibéré le 16 janvier 2019.

Cet avis doit être inséré dans le dossier d'enquête (dans le cas présent, il figure dans la pièce H du dossier d'enquête publique unique).

Cet avis et la réponse de la maîtrise d'ouvrage (également insérée dans la pièce H du dossier d'enquête unique) sont examinés à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

Une enquête préalable au classement dans le domaine autoroutier

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs ne requiert pas d'expropriation, l'enquête publique portant sur la présentation du projet et l'appréciation de ses impacts sur l'environnement concernera également le classement/déclassement de voiries.

Cette procédure est réalisée conformément aux articles L.122-1 (autoroutes), L.131-4 (voiries départementales), L.141-3 (voies communales) et R.131-3 à R.131-8 du Code de la voirie routière et en concertation avec les collectivités locales concernées.

Le classement dans la catégorie des autoroutes des ouvrages annexes et des raccordements à d'autres voies publiques est prononcé par arrêté du préfet, pris après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service.

L'enquête publique menée est alors dite unique et porte, à la fois :

- Une enquête préalable à la déclaration de projet de l'opération;
- Une enquête portant sur le classement de voies au domaine public routier autoroutier..

Le dossier est présenté dans la pièce G .

La consultation interservices

Conformément à la circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat, une consultation interservices a été menée du 16 juillet au 17 septembre 2018.

Elle figure en pièce H du dossier d'enquête publique unique et est examinée à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

Les mesures de concertation mises en œuvre

Du 20 novembre au 22 décembre 2017, le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de Porte de Paris a fait l'objet d'une concertation publique réglementaire qui a permis aux habitants, aux associations et aux personnes concernées de s'informer et de formuler des avis et observations.

Le dialogue s'est ensuite poursuivi avec les habitants au premier trimestre 2018.

Une synthèse et l'analyse de ces deux temps d'échanges entre la DIRIF et le public mobilisé constituent la pièce F du dossier d'enquête. Elles font apparaître les modifications apportées au projet

initial qui tiennent compte de demandes exprimées par les riverains - au premier rang desquels les habitants de la rue du Dr Poiré et ceux de la cité Meissonnier – et expliquent comment s’est dégagée la variante dite « B optimisée » pour l’échangeur Pleyel. C’est à partir de cette variante, semblant la plus à même de répondre à l’analyse multicritère actualisée pendant ces deux séquences d’échanges, que la DIRIF a élaboré le projet présenté à l’enquête publique.

Parmi les points à retenir de ce bilan, il y a :

Le dialogue avec les habitants, le dispositif mis en œuvre

Les modalités de la concertation ont été définies avec un garant (inscrit sur la liste officielle de la Commission nationale du débat public), suite à ses échanges avec les différents acteurs du territoire concernés par l’opération.

- La réunion de présentation initiale sur le secteur Pleyel s’est déroulée le 23 novembre 2017 à l’école Anatole France (18h30-21h30) et a rassemblé 77 personnes.
- Celle sur le secteur Porte de Paris a eu lieu le 28 novembre au groupe scolaire La Roseraie-Chambrun (18h30-21h30) et a rassemblé 28 personnes.
- Une troisième réunion publique s’est tenue le 14 décembre 2017. Elle a été l’occasion pour la DIRIF de tirer les premiers enseignements de la concertation. 52 personnes sont venues y assister.
- Deux rencontres de proximité ont été organisées, une avec les habitants de la rue du Docteur Poiré le 29 novembre 2017 après-midi (21 participants) et une autre le 4 décembre 2017 au soir à l’Ecole Anatole France (27 personnes).
- Le dossier de la concertation et des documents relatifs aux rencontres publiques, mis à disposition en mairie et dans les locaux de Plaine Commune avec des registres, étaient également téléchargeables sur le site internet de la DIRIF, de la Ville de Saint-Denis et de l’ETP (529 connexions au site internet ont été comptabilisées au 15 janvier 2018)
- Une rencontre avec un représentant de la Cité Meissonnier a eu lieu à sa demande le 13 décembre 2017 au cours de laquelle il a présenté l’historique du quartier et informé la DIRIF de ses observations.
- Enfin un atelier « balade urbaine » a eu lieu le 2 décembre 2017 à l’initiative de Plaine Commune, le long du boulevard Anatole France, afin d’y présenter les projets d’aménagement du territoire.
- Au premier trimestre 2018, suite aux engagements de la DiRIF à l’issue de la concertation réglementaire, deux ateliers de travail se sont tenus principalement avec un comité de riverain, le collectif Pleyel à venir (les 23 janvier et 8 mars) et une réunion de restitution a eu lieu le 27 mars, rassemblant 53 habitants.

La DIRIF a indiqué qu’elle informerait sur l’avancée du projet jusqu’à la phase de l’enquête publique.

Les questions abordées lors des échanges

L’opportunité du projet a été peu discutée. Certains participants se sont interrogés sur l’intérêt d’en parler alors que le projet figure dans la candidature de Paris pour les Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de 2024. La DIRIF a répondu que le projet était déjà inscrit au Contrat de développement territorial (CDT) signé en 2014 par l’ensemble des acteurs du territoire. Il a donc été pensé bien avant l’annonce de la candidature de la Ville de Paris aux Jeux de 2024. Le garant s’est pour sa part appuyé sur l’avis de l’autorité environnementale pour rappeler l’indépendance des deux projets, même si l’aménagement de l’échangeur Pleyel bénéficierait à la desserte du village olympique.

Les débats ont surtout porté sur les solutions d’aménagement. C’est le secteur Pleyel qui a été au

centre des discussions, car l'intérêt de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris n'a guère été contesté. Pour l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, quatre familles de variantes avaient été étudiées, avec l'EPT Plaine Commune et le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et portées à la concertation. Afin de comparer les variantes entre elles et déterminer laquelle est la plus favorable, la DIRIF a mené une analyse multicritère des éléments discriminants de chaque variante.

Enfin le coût global du projet est annoncé entre 81 millions et 105 millions d'euros en fonction de la variante retenue pour l'échangeur Pleyel.

Les riverains de la rue Docteur Poiré ont exprimé leur hostilité à la création d'une voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération en contrebas de l'A86, quelles que soient les variantes et les options imaginées. Ils ont élaboré des propositions de variantes appelées E et B'. La DIRIF s'est engagée à étudier les scénarios proposés par les habitants et à optimiser les variantes initiales A' et B au regard des apports de la concertation. Cette analyse a été l'objet d'une réunion de restitution au printemps 2018.

De manière générale, le projet a suscité des craintes liées au possible **impact sonore** des futurs aménagements. La proximité de l'infrastructure avec les habitations constitue l'un des points de vigilance, notamment les habitations situées au Sud de l'A86 et dans la cité Meissonnier.

L'**impact sur les espaces végétalisés** est aussi une question sensible. Des habitants de la rue du Dr Poiré veulent conserver intactes les deux zones classées UVM (dont l'actuel talus situé au Sud de l'A86) et les préserver au maximum de l'emprise des futurs aménagements. Les habitants de la Cité Meissonnier ont également fait part à la DIRIF de leur inquiétude concernant les impacts sur les espaces végétalisés devant la cité. Cependant pour certains habitants, le projet représente une opportunité permettant de développer davantage d'espaces verts et de requalifier les espaces publics. Le triangle délimité par le boulevard Anatole France, l'avenue Wilson et le bassin de la Maltournée est cité comme un exemple de secteur à revaloriser.

La qualité de l'air et les problèmes de pollution ont fait l'objet de nombreuses remarques, notamment de la part des habitants de la rue Docteur Poiré. Certaines personnes craignent en effet une augmentation de la pollution sur le secteur Pleyel, lié à un potentiel report de trafic, suite à la fermeture de l'échangeur de la Porte de Paris. **Il est à noter qu'à ce stade de la concertation, le cas du groupe scolaire Anatole France ne paraît pas, sur cette question de la pollution, avoir été pointé en particulier.**

La DIRIF a indiqué que les études détaillées sur la qualité de l'air interviendraient dans une phase ultérieure du projet, mais elle considère que ce secteur sera déchargé d'une grande partie du trafic de transit entre l'A1 et l'A86 grâce à la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et qu'à terme, les variantes soumises à la concertation devraient permettre d'y diminuer significativement la pollution de l'air par rapport au scénario « au fil de l'eau » à l'horizon 2030 compte-tenu de l'évolution du trafic et constitue la référence pour toute comparaison.

Des craintes concernant **le foncier** ont été exprimées. A quoi la DIRIF a répondu qu'aucune expropriation d'habitations privées n'est prévue. Outre la complétude de l'échangeur qui améliore l'accessibilité de la zone, l'ensemble des opérations d'aménagement du secteur pourrait contribuer à revaloriser le quartier, a-t-elle ajouté.

Elle s'est engagée à intégrer la thématique « **sécurité des habitations** » jouxtant le talus de l'A86 et l'aménagements des espaces végétalisés publics, lors des études de conception du projet en lien avec les acteurs locaux.

Certains participants ont dit redouter **la phase chantier du projet** et les nuisances qui pourraient en découler. La DIRIF a confirmé que le projet est compatible avec le maintien du cheminement piéton, même s'il n'est pas exclu que celui-ci soit temporairement inaccessible durant les travaux. Au-delà de

la phase chantier, la DiRIF s'est engagée à réaliser un cheminement piéton de manière à sécuriser le trajet Nord/Sud. Des études seront menées afin de proposer un ouvrage adapté aux besoins et aux contraintes de géométrie.

La prise en compte des attentes des habitants

La DIRIF dit avoir transmis les études supplémentaires disponibles (trafic, bruits...) aux personnes qui les avaient réclamées.

Les deux variantes E et B' de l'échangeur proposées par le collectif Pleyel à venir ont été analysées par la DIRIF avec le concours des différents acteurs du territoire, au même titre que ses propres variantes.

Selon la DIRIF, les analyses de ces variantes montrent que pour obtenir une infrastructure fonctionnelle au niveau de la gestion des flux, notamment ceux émanant de l'A86 Ouest vers le réseau local, il est nécessaire d'avoir :

- soit deux sorties depuis l'A86 Ouest (comme c'est le cas actuellement ou ce qui était proposé dans la variante B initiale), ;
- soit une seule sortie depuis l'A86 Ouest et la création d'une voie de liaison Est/Ouest entre les boulevards de la Libération et Anatole France (refusée par les riverains de la rue du Dr Poiré).

À partir des variantes présentées par les riverains, la DiRIF a défini trois axes d'optimisation :

- l'éloignement au maximum des infrastructures routières des zones habitées,
- le renforcement de l'intégration de l'ouvrage dans le paysage
- et l'optimisation de l'espace public potentiellement aménageable qualitativement (espaces verts, parcs...).

La variante B optimisée est celle qui a reçu le plus de suffrages, mais elle devait encore être travaillée. Plusieurs points ont été soulevés, concernant notamment :

- la réalisation d'un aménagement qualitatif du carrefour Pleyel prenant en compte le développement des mobilités douces (piétons et cycles) ;
- la mise en place de protections acoustiques au droit de l'A86 ;
- le devenir du foncier libéré par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ;
- la réalisation d'un aménagement paysager de qualité au niveau de l'espace libéré par l'éloignement du boulevard Anatole France des habitations de la rue Docteur Poiré ;
- les plans de circulation sur le quartier Pleyel ;
- la mise en œuvre d'aménagements favorisant la circulation des bus ;
- la sécurisation de la circulation aux abords de l'école Anatole France.

Le travail collégial avec les territoires

Une grande partie des points à retravailler dépasse le cadre du projet porté par la DIRIF, puisque seule la demande d'installation de protections acoustiques relève complètement de sa compétence.

Néanmoins, elle s'est engagée à développer un projet en cohérence avec le schéma d'aménagement global proposé par les territoires, grâce à la poursuite du travail commun commencé dès les premières étapes du projet. Ce travail collégial sera poursuivi de manière à coordonner les flux et le plan de circulation.

Des réflexions seront menées conjointement afin de mettre en œuvre les solutions permettant de gérer et fluidifier le trafic (temporisation des feux notamment) et d'assurer la meilleure intégration urbaine

et paysagère.

Le projet devant amener globalement une baisse de trafic, il est favorable au développement des modes actifs et des transports en commun, souhaité par les collectivités et les riverains. Le développement des transports en commun fait partie des postulats de départ dans la conception du projet du maître d'ouvrage. Un travail collaboratif doit maintenant être mené afin de préciser les modalités concrètes d'implantation de ces modes de déplacement (aménagement spécifiques favorisant la circulation des bus, cyclistes...).

L'aménagement au droit de l'échangeur s'inscrit en outre dans la réflexion d'un itinéraire à une plus grande échelle menée par l'ensemble des partenaires locaux (Plaine Commune, Ville de Saint-Denis, Département de Seine-Saint-Denis).

Par ailleurs, la surface actuellement occupée par les bretelles d'entrée et de sortie au niveau de la porte de Paris représente 7 hectares. La fermeture de bretelles autoroutières représente une opportunité pour l'aménagement urbain des quartiers.

A noter que Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis disent rejoindre le public dans la volonté d'élaborer un projet d'aménagement global du quartier, intégrant l'ensemble des opérations à venir (notamment la requalification du carrefour Pleyel) et proposent la mise en place d'une instance d'échanges avec les riverains autour des différents projets du territoire.

Description sommaire du projet

Les acteurs du projet

Maitre d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) est assurée par la Direction des routes d'Île de France (DiRIF), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.

Autres intervenants

Les collectivités locales : Ville de Saint-Denis, l'établissement public territorial Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis.

L'autorité environnementale compétente pour formuler un avis sur l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique est constituée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) du ministère de la Transition écologique et solidaire .

Présentation de l'opération

Rappel du contexte et des objectifs

La présente enquête publique unique concerne le projet d'aménagement du système d'échangeurs Pleyel et Porte de Paris, situés respectivement sur les autoroutes A86 et A1 du réseau routier national francilien, sur la commune de Saint-Denis, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).

Cette enquête est dite unique car elle porte sur deux objets : la déclaration de projet pour l'aménagement du système d'échangeurs et le classement de voies dans le réseau autoroutier à Saint-Denis.

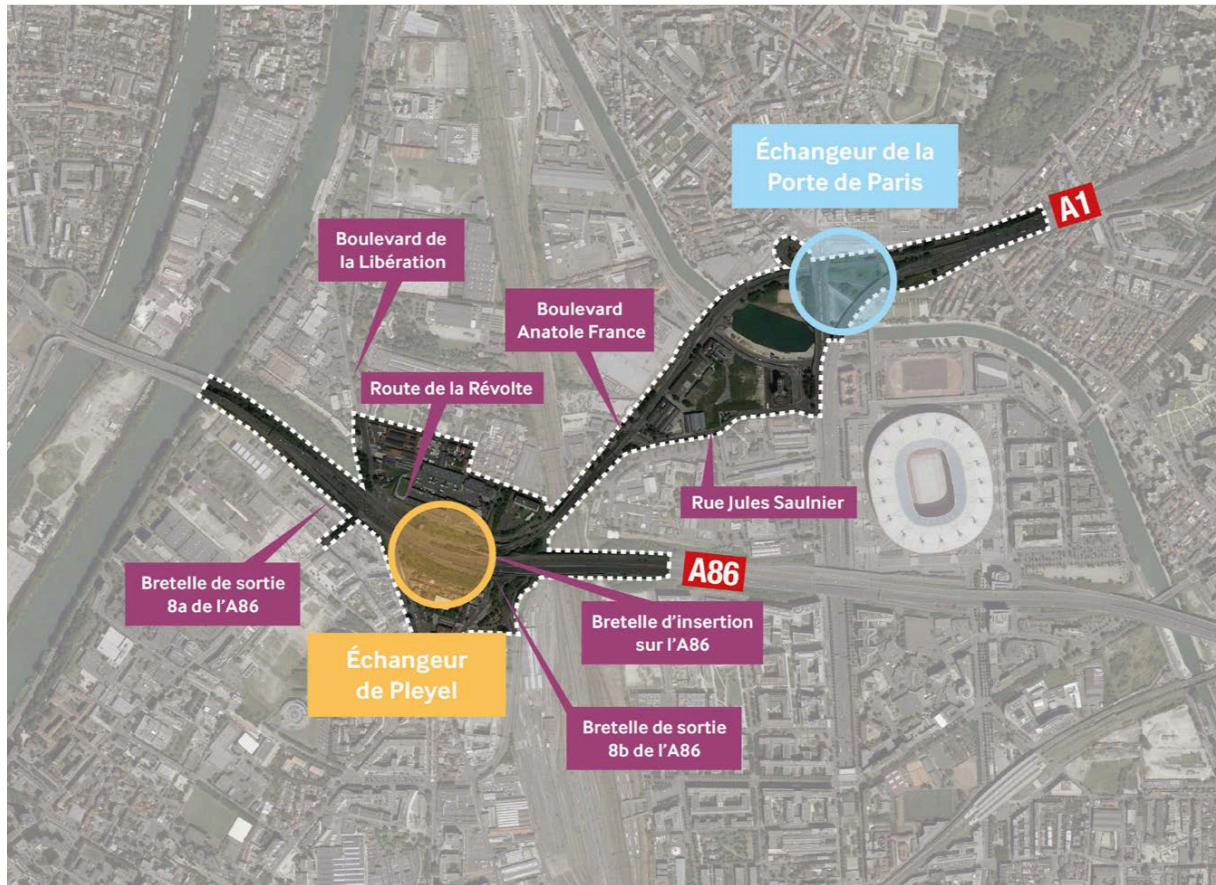
Le projet concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès et de sortie de l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échange avec l'A86 au niveau du demi-échangeur Pleyel.

La fermeture des bretelles de la porte de Paris répond à une double demande : apaiser la circulation du boulevard Anatole France (RN410) supportant actuellement du trafic de transit provenant de l'A1 pour rejoindre l'A86, et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Les objectifs du projet qui ont été définis 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).

Conclusions et avis Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis



Périmètre du projet (source : information complémentaire)

Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 (JOP 2024)

Le système d'échangeur fait partie des projets portés dans le cadre des futurs JOP 2024 et permettra de desservir le futur village des athlètes. Sa réalisation – dans les temps - est essentielle et impose de tenir le calendrier défini par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO).

L'échangeur Pleyel complété devra être livré au plus tard le 30 septembre 2023, date à laquelle l'échangeur de la Porte de Paris sera fermé à la circulation publique. La déconstruction des bretelles de la Porte de Paris sera exécutée en octobre 2024, après les JOP 2024, pour une fin de travaux prévue avant le 31 décembre 2025.

Les autres projets du territoire (p22 du dossier d'enquête)

Le projet d'aménagement des échangeurs sera un élément important pour l'accessibilité des nombreux projets qui vont se réaliser sur le territoire du quartier Pleyel, on peut citer parmi les plus importants :

- Le village olympique et Paralympique. Situé en bord de Seine, il accueillera 17 000 sportifs durant les Jeux de Paris 2024. Après l'évènement, le site sera reconverti et deviendra un véritable quartier de ville comportant 2 200 logements familiaux, 900 logements spécifiques, mais également des bureaux, des locaux d'activités, des commerces et des équipements publics. Il sera livré fin 2023.
- La tour Pleyel avec ses 40 étages est en restructuration pour accueillir deux hôtels qui compteront au total 680 chambres. Elle sera complétée par plusieurs bâtiments comprenant quelques 35 000 m² de bureaux, 2 500 m² de commerces et restaurants, ainsi qu'un espace de pouvant accueillir jusqu'à 2 000 personnes. Sa livraison est prévue pour 2022.
- La Gare Saint-Denis Pleyel sera l'une des gares emblématiques du réseau du Grand Paris Express. Elle sera desservie par les quatre lignes du futur métro automatique et offrira une correspondance rapide vers la ligne 13 et sa station Carrefour Pleyel. Elle devrait accueillir quotidiennement 250 000 voyageurs.
- Le Franchissement urbain Pleyel (FUP). Destiné à désenclaver le quartier Pleyel à l'est et conçu comme un morceau de ville, le franchissement offrira une nouvelle liaison est – ouest ouverte à tous les modes de déplacement et permettra l'interconnexion des lignes du Grand Paris Express et du RER D en reliant les deux gares Saint-Denis Pleyel et Saint-Denis Stade de France. Son rôle sera également essentiel au bon déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 puisqu'il permettra l'accès aux équipements sportifs (Stade de France et centre aquatique) depuis le Village Olympique.
- Les lumières de Pleyel. Sur un site de quatre hectares, situé le long du faisceau ferroviaire de part et d'autre de la gare du Grand Paris Express, il sera développé un programme de 519 logements dont 40 % en logement social.
- La ZAC Plaine Saulnier. La Métropole élabore, avec ses partenaires, un projet d'aménagement visant à faire émerger un quartier durable et multifonctionnel composé de logements, bureaux, équipements publics, commerces, activités sportives et de loisirs. Ce futur quartier cherchera à offrir un cadre de vie harmonieux structuré par un maillage d'espaces publics de qualité, dont un parc central d'un hectare, tout en contribuant à l'attractivité métropolitaine grâce notamment à l'excellence sportive du Centre Aquatique Olympique. Laissé en héritage après les Jeux, le Centre Aquatique Olympique, seul équipement sportif durable construit pour les JOP, aura vocation à accueillir tant le grand public, les scolaires du territoire que des sportifs de haut niveau pour l'entraînement et l'organisation de compétitions. Cette opération d'aménagement permettra donc d'améliorer l'accessibilité d'un site aujourd'hui fortement enclavé, et de l'inscrire dans les profondes mutations urbaines actuellement à l'œuvre sur le territoire métropolitain.

En plus de ces projets directement ou indirectement liés aux JOP 2024, on peut rappeler quelques chiffres sur l'aménagement du quartier Pleyel afin de mieux appréhender l'importance de l'ensemble des programmes existant ou à venir sur le territoire :

Pleyel en chiffres

Logements familiaux et étudiants : 55 000 m²

40 % de logements sociaux

Bureaux : 170 000 m²

Commerces et hôtellerie : 50 000 m²

Activités Territoire de la culture et de la création : 8 000 m² Equipements publics : 44 000 m²

250 000 voyageurs par jour à la gare Saint-Denis Pleyel

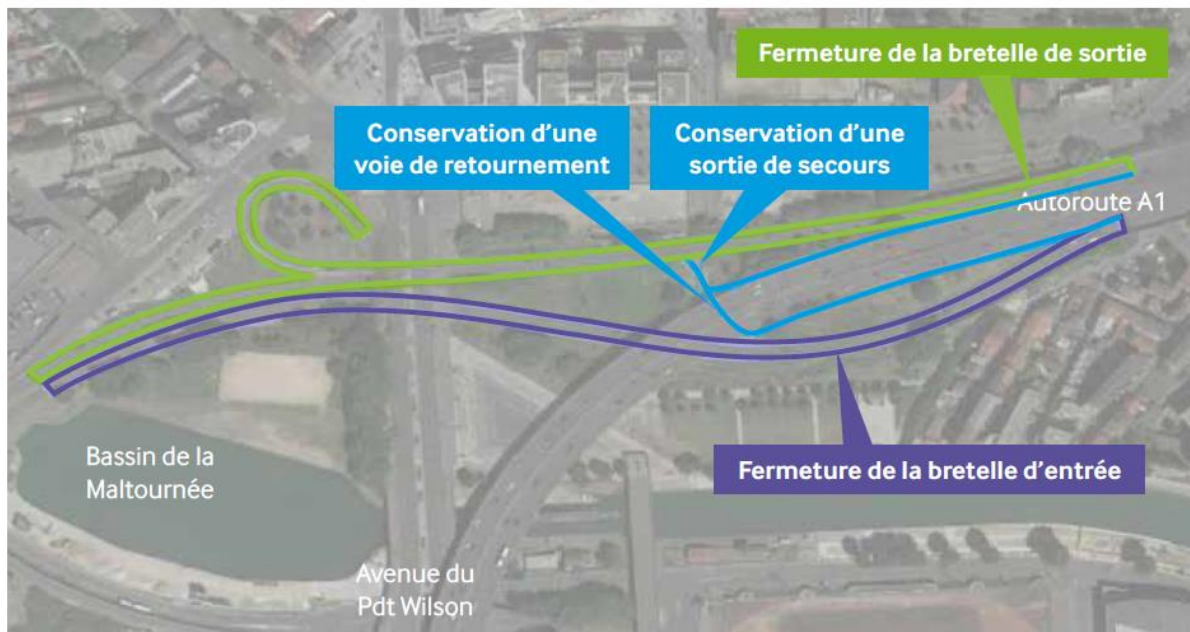
300 m de long pour le Franchissement urbain Pleyel

(source : « PLEYEL AU CŒUR DU GRAND PARIS » sur le site de Plaine commune)

L'échangeur de la Porte de Paris

Depuis l'autoroute A1 les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur se connectent au boulevard Anatole France qui supporte un important trafic de transit entre les autoroutes A1 et A86 en traversant la ville de Saint-Denis.

Tous les acteurs de ce territoire, dans une démarche d'apaisement de ce boulevard, ont exprimé le souhait de supprimer ce flux de transit sur le réseau local, ce qui nécessite la fermeture définitive des bretelles de la Porte de Paris.



Localisation des bretelles fermées au niveau de la Porte de Paris (source : dossier, pièce B : résumé non technique)

Cette suppression des bretelles de la Porte de Paris aura pour première conséquence de décharger le boulevard Anatole France d'une partie de son trafic actuel et permettra de faire évoluer cet axe en

boulevard urbain, loin de son caractère autoroutier actuel.

De plus cette fermeture définitive des bretelles offrira des opportunités de dégagement d'emprises rendant possibles des projets locaux.

La seconde conséquence de cette suppression sera de devoir recréer les mouvements supprimés de et vers l'Est pour garantir la bonne desserte du territoire, notamment pour les usagers qui emprunteront le barreau de liaison A1/A86. Il est prévu de retrouver ces mouvements au niveau du demi-échangeur Pleyel actuel qui sera complété.

L'échangeur Pleyel

L'échangeur de Pleyel situé sur l'autoroute A86 assure uniquement les fonctions d'accès et de sortie vers et depuis l'Ouest. La connexion des bretelles avec le boulevard Anatole France est de type autoroutier et occupe des emprises importantes dans un secteur qui prévoit un développement urbain ambitieux.

L'aménagement de cet échangeur doit permettre d'améliorer la desserte du secteur Pleyel en complétant les échanges avec l'autoroute A86 depuis et vers l'Est, nécessaires en raison de la fermeture définitive des bretelles de l'A1 au niveau de la Porte de Paris. Cet aménagement permettra également d'améliorer l'accès des quartiers aux abords de la future gare Pleyel du Grand Paris Express. Il doit également prendre en compte des enjeux d'insertion urbaine et environnementale.



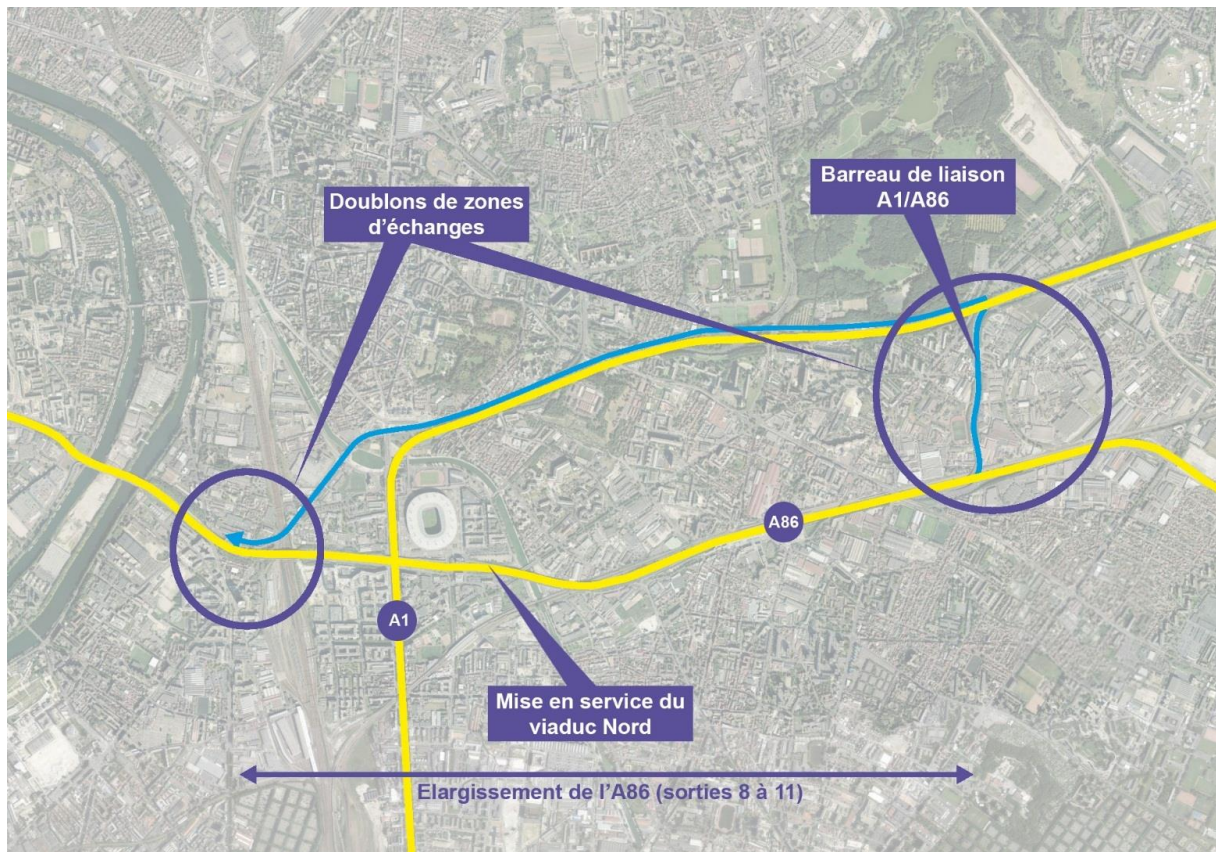
Aménagement prévu au niveau de l'échangeur Pleyel, source , dossier d'enquête, pièce B : résumé non technique)

Historique des études et des décisions antérieures

La volonté d'améliorer l'A86 et ses échangeurs dans le nord de l'Île-de-France date des années 1990. Alors que l'A86 est en cours d'achèvement, un constat se dégage déjà concernant l'ensemble de ses échangeurs au Nord de l'Île-de-France : aucun des échangeurs de l'A86 dans le secteur n'est complet, (de nombreuses connexions ne sont pas possibles).

Des projets pour compléter l'échangeur sont envisagés entre 1990 et 1998 mais n'aboutissent pas à une solution satisfaisante.

En 1992, un barreau de liaison A86 – A1 a été mis en service au niveau de La Courneuve, plus à l'Est. (Voir le plan ci-dessous)



Barreau de liaison à La Courneuve (source dossier, pièce A, objet de l'enquête)

Cette infrastructure évolue et en 2001 l'A86 est élargie à 2x4 voies sur la section entre Saint-Denis Pleyel et La Courneuve (sorties 8 à 11).

Durant la définition du projet d'élargissement, des piles de pont sont mises en place pour servir d'appui à un futur franchissement des voies ferrées. Ces ouvrages qui constituent une anticipation d'un complément de l'échangeur Pleyel ne sont pas utilisés actuellement. (voir la figure ci-dessous)



Trois piles de ponts non utilisées (source : dossier, pièce B : résumé non technique)

En 2012, le constat sur l'A86 et l'échangeur Pleyel est identique à celui des années 90 :

- L'échangeur est incomplet, certaines connexions sont manquantes (entrée sur l'A86 intérieure, sortie depuis l'A86 extérieure) ;
- Il y a toujours une volonté de favoriser les modes actifs et les aménagements plus urbains ;
- Certains ouvrages sont non aboutis et offrent des opportunités.

Le 27 janvier 2014, l'État, Plaine Commune et les 9 villes du territoire signent un Contrat de Développement Territorial (CDT 2014-2030) avec pour ambition de développer une vision globale et transversale du développement du territoire à horizon 2030, marquée par les activités de culture et de création. La maîtrise de la place de la voiture fait partie également des objectifs de ce contrat.

Le CDT inscrit notamment l'aménagement de l'échangeur Pleyel et la fermeture des bretelles de la porte de Paris. Les éléments complémentaires sont les suivants pour les différentes parties du territoire:

- Au niveau de la porte de Paris la définition d'un projet de ZAC dans sa partie Sud sera rendue possible par la fermeture et le démontage des bretelles de la Porte de Paris ;
- entre la Porte de Paris et la place Pleyel : le boulevard Anatole France sera requalifié en liaison urbaine et paysagère structurante ;
- l'accessibilité du secteur Pleyel sera amélioré par le complément du diffuseur.

A la suite d'une étude détaillée de 4 familles de variantes présentées lors d'une concertation menée durant l'hiver 2017/2018, le projet retenu par la DiRIF est une version optimisée de la variante B, seule variante ne comportant pas de barreau entre les boulevards de la Libération et Anatole France.

Le projet initial a donc été affiné et les principales améliorations prises en compte pour l'aménagement porté à l'enquête publique.

Il concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau de l'échangeur de Pleyel.

L'aménagement urbain des voies, la mise en place des aménagements pour les modes actifs sont prévus mais la définition qualitative plus fine de ceux-ci n'est pas encore suffisamment aboutie et sera effectuée ultérieurement en partenariat avec les acteurs locaux, notamment Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Département de Seine-Saint-Denis.

Le projet présenté dans ce dossier prépare ainsi les aménagements futurs du secteur portés par les acteurs locaux selon leurs objectifs territoriaux.

Les caractéristiques du projet

Aménagement au niveau de la Porte de Paris

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) intègre la fermeture puis la déconstruction des bretelles du demi échangeur de la Porte de Paris et prévoit de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau de l'échangeur de Pleyel.

Il est nécessaire de conserver la voie de retournement existante utilisée par le service Exploitation de la DiRIF. Elle sera toutefois adaptée pour être également utilisée par les services de secours.

Une sortie de secours va être créée permettant d'évacuer les usagers bloqués sur l'A1 en raison d'une fermeture exceptionnelle du tunnel du Landy vers la rue Pinel, comme cela se fait actuellement.

Il est prévu que l'échangeur Pleyel soit réaménagé et les bretelles de la Porte de Paris définitivement fermées à la circulation publique impérativement avant le 30 septembre 2023. La déconstruction des bretelles de la Porte de Paris est prévue après les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 avec une fin des travaux prévue avant le 31 décembre 2025, afin de ne pas surcharger le secteur par des travaux qui peuvent être différés. Le foncier libéré pourra être cédé, selon les modalités classiques de cession des terrains de l'Etat.

Ces travaux nécessiteront la mise à double sens du Boulevard Anatole France, réalisé dans le cadre de la requalification de ce dernier, pilotée par Plaine Commune. La vitesse de circulation sera de 50 km/h.

Lors du mémoire en réponse de la DiRIF, des compléments ont été apportés par Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis,

« L'un des principaux objectifs de la ZAC Porte de Paris créée en 2002, dans le sillage des grands travaux du stade, était de constituer un nouveau quartier à l'articulation de la Plaine et du centre historique de Saint-Denis. La suppression des bretelles autoroutières et l'accroche aux berges du canal sont un enjeu urbain majeur de ce projet.

La suppression des bretelles d'entrée et de sorties de l'A1 à la Porte de Paris permet notamment :

- la libération des emprises foncières nécessaires à la poursuite de l'aménagement de la ZAC Porte de Paris jusqu'aux berges du canal ;
- le déchargement du boulevard Anatole France, condition nécessaire à sa requalification en boulevard urbain de liaison entre le centre historique de Saint-Denis et le pôle de développement de Pleyel.

Le devenir du secteur sud de la ZAC de la Porte de Paris suite à la déconstruction des bretelles n'est

pas statué, bien que certaines orientations soient connues et partagées :

- développer un espace public apaisé et généreux redonnant accès au canal, au bassin de la Maltournée et à la passerelle de l'écluse;
- donner une véritable dimension urbaine diversifiée à la Porte de Paris en :
 - créant une véritable articulation entre la Plaine, le centre-ville de Saint Denis et le boulevard Anatole France ;
 - créant et renforçant la trame verte et bleue s'appuyant sur l'existant : le canal
 - renforçant l'accès au pôle multimodal de transport et en limitant les emprises routières.

La programmation bâtie de la Porte de Paris reste aujourd'hui à définir au regard notamment des enjeux de santé publique qu'il s'agisse de l'impact des pollutions ou de l'adaptation au réchauffement climatique. Les orientations du PLUI de Plaine Commune et notamment de l'Orientation d'aménagement programmatique (OAP) santé et environnement visent à limiter la densité de construction, en particulier de logements à proximité des infrastructures autoroutières. La mise en œuvre de ces orientations doit être mise au regard des capacités de financement de ces aménagements par la puissance publique au sein de nouvelles études urbaines.

Une occupation temporaire des emprises des bretelles de la Porte de Paris dans le cadre d'un urbanisme transitoire peut être envisagée dès la fermeture des bretelles. Cette occupation permet une réappropriation au plus tôt par la population de cet espace d'articulation majeur entre différents quartiers de Saint-Denis. La nature de l'occupation temporaire de ces emprises n'est pas encore déterminée. Elle se fera en co construction avec la population et en bonne coordination avec la DIRIF, les propriétaires du foncier et Paris 2024. »

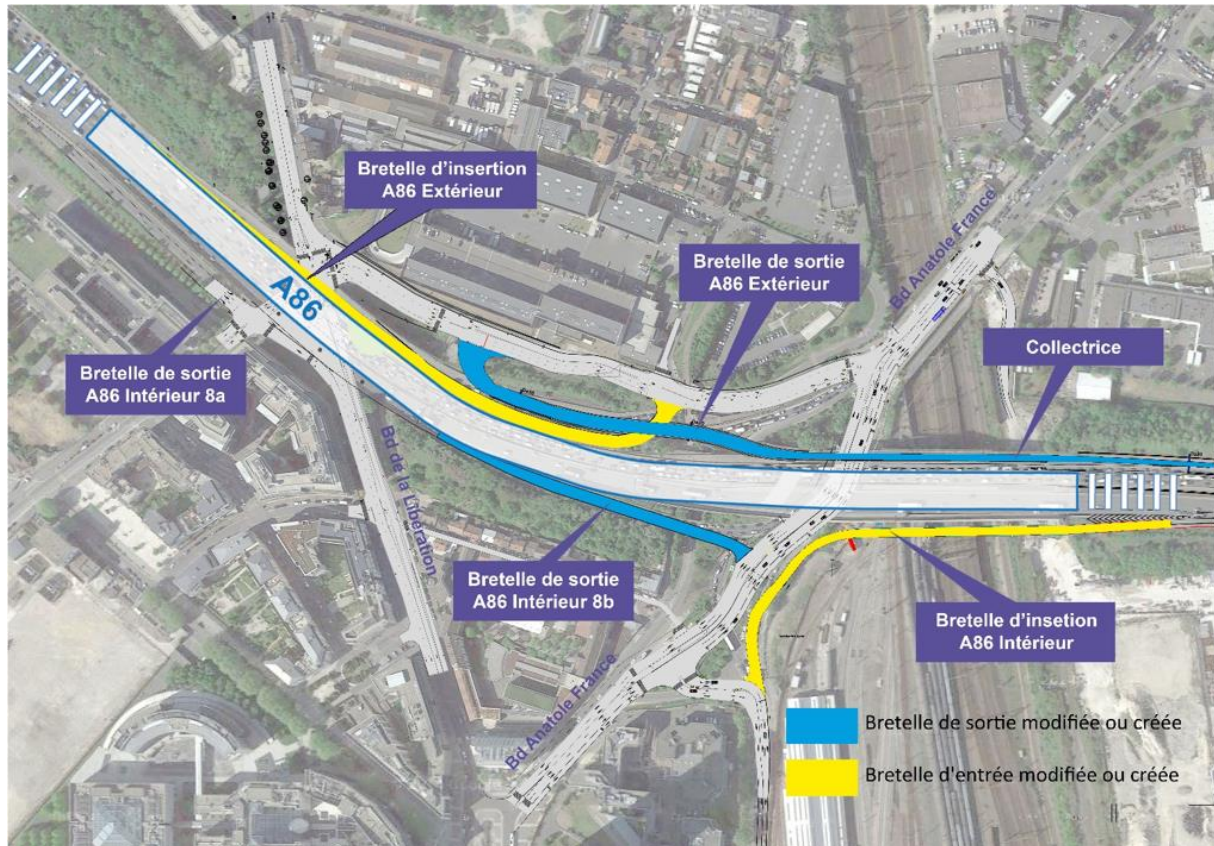
Aménagements au niveau de l'échangeur de Pleyel

Les travaux programmes sur l'échangeur Pleyel doivent permettre d'améliorer la desserte du secteur, en complétant les échanges avec l'autoroute A86 depuis et vers l'Est, suite à la fermeture de ces mouvements au niveau de la Porte de Paris. Les travaux d'aménagement du réseau magistral comprendront :

(Voir la figure ci-dessous)

- La construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte avec un pont de franchissement de la bretelle d'entrée d'insertion A86 extérieure ;
- La mise en place d'une collectrice en amont de la future bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure ;
- La construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France avec un pont de franchissement des voies SNCF ;
- La modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure (8b) vers le boulevard Anatole France ;
- L'aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies aux extrémités et à 3+1 voies en partie centrale ;
- L'aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche dans la zone de fonctionnement de l'échangeur, c'est-à-dire à proximité de la sortie 8a et de la route de la Révolte ;
- L'aménagement du boulevard Anatole France dans la zone de fonctionnement de l'échangeur, c'est-à-dire entre la route de la Révolte et l'accès à l'A86 intérieur ;
- La démolition et/ou condamnation des ouvrages devenus inutiles.

Les voies auront une fonctionnalité principale de desserte locale depuis l'A86. La vitesse de circulation sera limitée à 50 km/h



Aménagements de l'échangeur Pleyel (source : dossier, pièce B : résumé non technique)

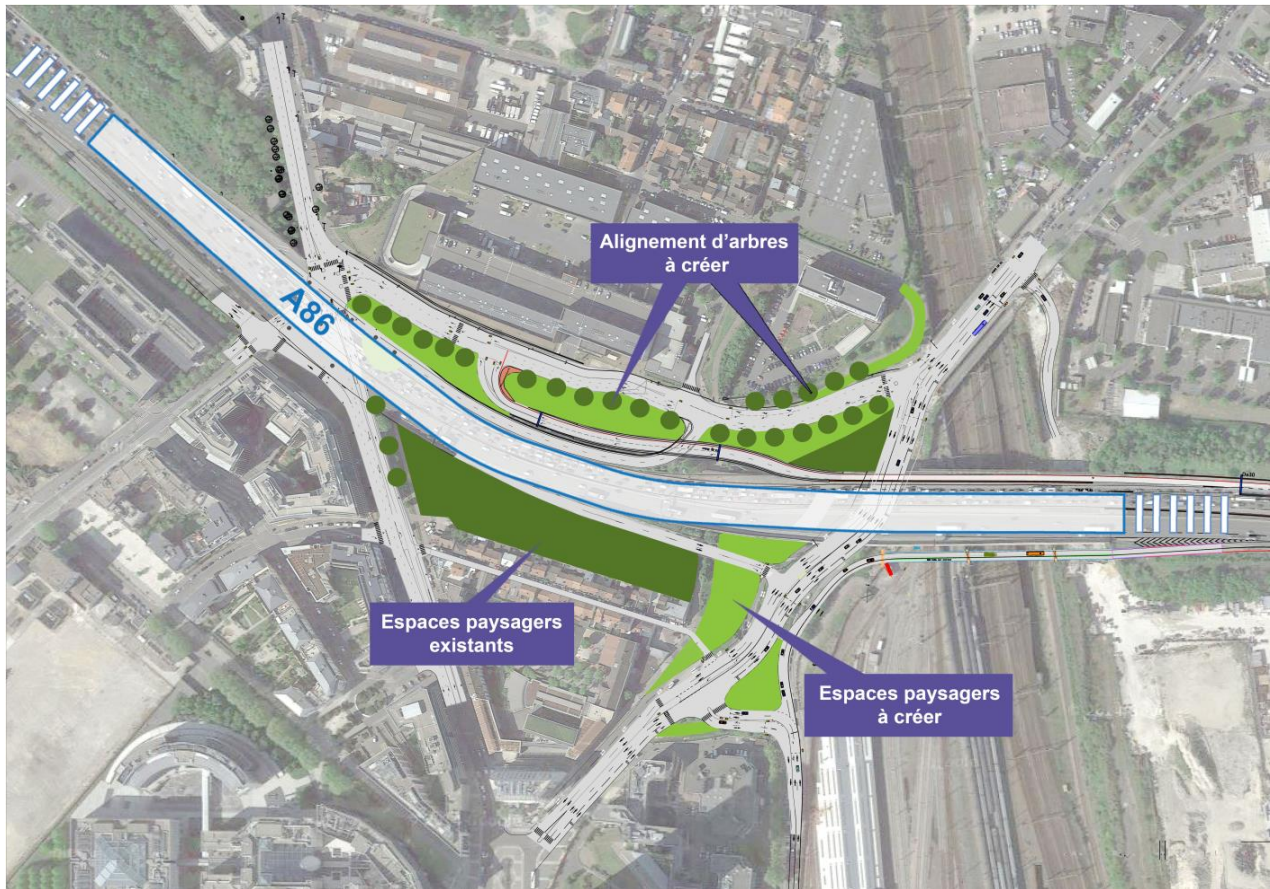
Aménagements paysagers

Ces travaux qui s'accompagneront d'aménagements paysagers ont pour vocation de :

- transformer une « route » en « boulevard urbain » afin de rompre avec l'aspect très fonctionnel et figé des équipements d'infrastructures routières ;
- créer une trame urbaine et fonctionnelle, offrant l'opportunité de donner une place majeure aux modes actifs (piétons et cycles) et des sites propres bus ;
- structurer verticalement par la plantation d'alignement d'arbres de haut-jet encadrant la voie: ces plantations joueront un rôle important dans le confort du piéton, en séparant physiquement les piétons de la chaussée, pour plus de sécurité également ;
- aménager les carrefours en rapport avec les différents quartiers qu'il dessert par une composition des aménagements et des circulations adaptées : transparence horizontale et non cloisonnement des espaces, continuité transversale des cheminements.
- conserver et souligner la continuité visuelle et physique selon les différents axes interceptés;
- limiter la gestion et l'entretien des espaces par des aménagements simples, au moyen de prairies fleuries.

Les orientations paysagères proposées ci-dessus pourront faire l'objet d'adaptations après échanges

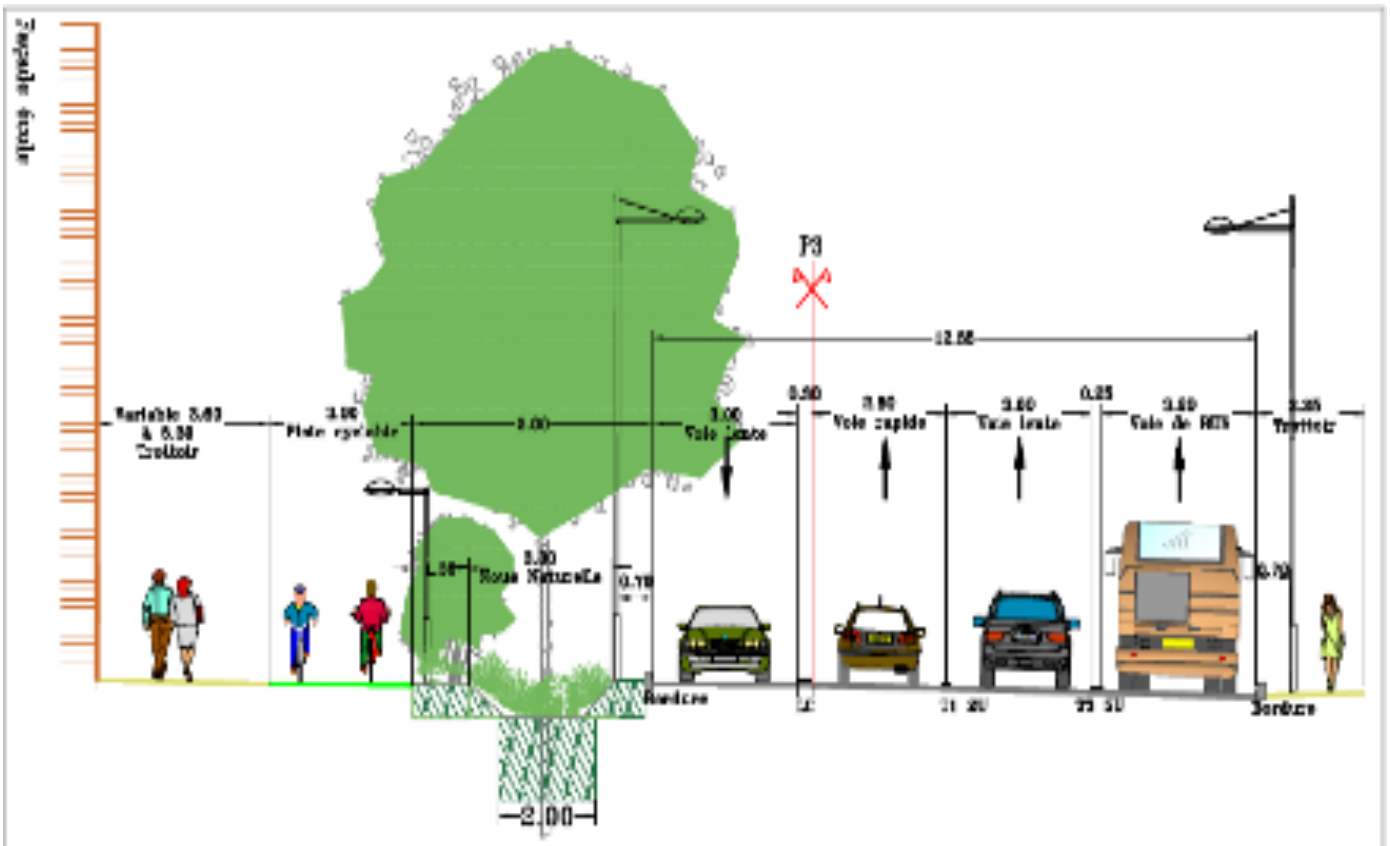
avec les acteurs locaux et seront affinées au cours des phases ultérieures du projet (avant-projet et projet).



(source : dossier, pièce B : résumé non technique)

Dans le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-verbal de fin d'enquête, certaines informations complémentaires ont été fournies concernant en particulier l'aménagement du boulevard Anatole France. Un soin particulier doit être apporté aux espaces paysagers destinés à séparer les voies destinées aux automobiles des circulations en mode actifs situés devant les façades des bâtiments.

(voir l'aménagement des voiries devant le groupe scolaire Anatole France sur la figure ci-dessous)



Profil en travers devant l'école du boulevard Anatole France optimisé (source : mémoire en réponse DiRIF)

Modifications de voiries

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur Pleyel modifieront les schémas de circulation actuels en supprimant et en créant des connexions entre les différents axes locaux et nationaux. Ces modifications permettront une répartition différente des flux de trafic sur le territoire.

Avec la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, le trafic de transit entre l'A1 et l'A86 qui passait par le boulevard Anatole France sera supprimé de cet axe.

De plus, les échanges entre le réseau local et l'A1 seront déplacés soit vers l'échangeur de Pleyel, soit en amont de l'actuelle sortie vers le boulevard Anatole France. Cela représente une suppression de 40% à 50% du trafic qui circule actuellement sur le boulevard. Cette diminution significative de trafic, laisse place à des opportunités d'aménagements urbains tels que des cheminements cyclo-piétons, des aménagements paysagers ou encore des voies bus dédiées.

L'objectif est de garder un fonctionnement le plus fluide possible sur le secteur afin d'éviter les phénomènes de saturation et le report vers des axes secondaires.

Ces aménagements s'accompagneront de larges cheminements piétons et des pistes cyclables pour permettre un accès aisé à la future gare du Grand Paris Express. Ces aménagements de chaussée et d'espaces publics faciliteront les échanges avec l'ensemble des projets connexes localisés de part et d'autre de l'infrastructure.

Le projet s'accompagne également de l'aménagement de nombreux carrefours importants : Carrefour

Libération/Révolte/Ampère, Carrefour Révolte/Bretelle de sortie A86 Extérieure, Carrefour A. France/Révolte, Carrefour A. France/ZAC, Carrefour Révolte/Bretelle d'insertion A86 Extérieure, Carrefour barreau A. France-Bretelle A86 intérieure/Poulbot, ...

Il s'agit, pour les carrefours existants, de :

- Modifier la forme de ces carrefours pour permettre d'insérer les nouvelles bretelles ;
- Requalifier ces espaces fondamentaux ;
- Permettre un écoulement correct du trafic.

Les différentes bretelles du nouvel échangeur Pleyel ont pour principales fonctions de faire le lien entre le réseau routier magistral et la voirie locale et d'améliorer la desserte routière du secteur Pleyel.

Toutes ces bretelles ont un carrefour à feux à leur extrémité. Le boulevard Anatole France, le boulevard de la Libération et la route de la Révolte ont également été dimensionnées, aux abords de l'échangeur, en fonction des trafics attendus à l'horizon 2030. Ces voies auront une fonctionnalité principale de desserte locale.

Circulation des modes actifs

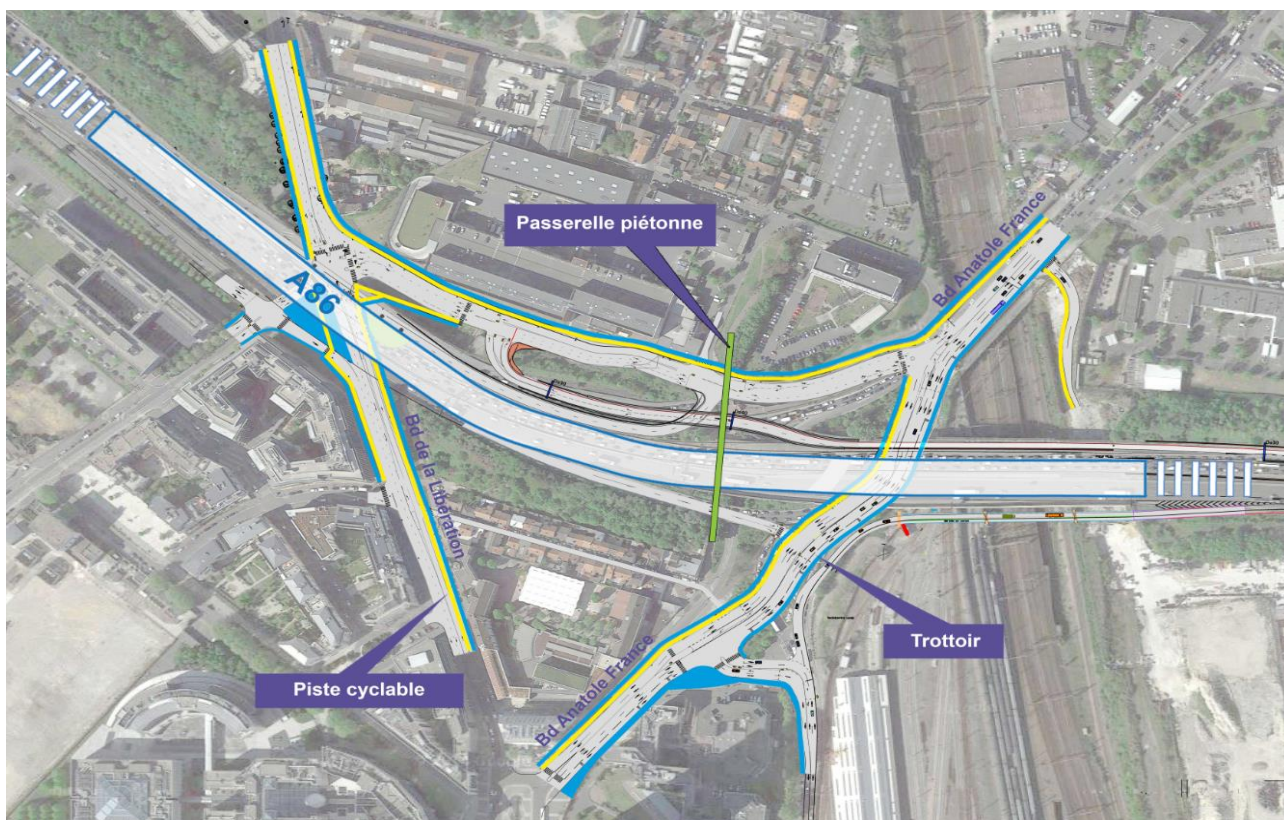
Le projet d'aménagement des voies locales met l'accent sur la compacité des ouvrages par le réaménagement des bretelles existantes, pour permettre une libération d'emprises foncières facilitant la mise en œuvre du projet urbain de l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune. A ce stade des études, le réaménagement définitif n'étant pas formellement arrêté par Plaine Commune et le département de Seine-Saint-Denis et devant encore faire l'objet d'échanges avec le territoire, la figure suivante ne rentre donc pas dans les détails.

Ainsi, le boulevard Anatole France, le boulevard de la Libération et la route de la Révolte seraient aménagés afin de reprendre la circulation des modes actifs.

Le long de la route de la Révolte les modes actifs seraient autorisés uniquement côté Nord. Le long du boulevard Anatole France, les cyclistes circuleraient côté Ouest. Le long du boulevard de la Libération les pistes cyclables unidirectionnelles seraient placées de part et d'autre de celle-ci. Il est à noter que les modes actifs ne sont pas autorisés à circuler sur les bretelles autoroutières.

La figure ci-dessous représente les emprises des modes actifs qui seraient dégagées par la mise en œuvre du projet.

Ces aménagements seraient complétés par la réalisation d'un cheminement piéton permettant de relier les quartiers Nord et Sud de la commune.



(source : dossier, pièce B : résumé non technique)

Calendrier prévisionnel de réalisation

Au stade actuel des études, le délai global indicatif des travaux est estimé à 32 mois, travaux préparatoires compris.

Ce délai de réalisation sera affiné lors de l'élaboration de l'avant-projet. Le début des travaux prévus à partir de début 2021 pour une mise en service totale de l'aménagement prévue pour fin septembre 2023.

Phasage des travaux

- Les travaux à entreprendre pour la fermeture du demi-échangeur Porte de Paris comprennent la démolition des bretelles, et leur remplacement par une voie de retournement pour les véhicules de service afin de permettre les futurs travaux urbains autour de l'avenue du Président Wilson.
Au présent stade du dossier, le phasage est donc décomposé en une phase unique intervenant après la mise en service de l'échangeur Pleyel.
- La réalisation des travaux au niveau de l'échangeur Pleyel sont plus conséquents et nécessitent un phasage particulièrement contraignant, afin de maintenir au maximum les circulations et les flux en évitant des déviations trop importantes. Les axes de circulation urbaines et les entrées/sorties sur l'A86 au niveau du carrefour Pleyel sont en effet fortement sollicités aux heures de pointes, et les travaux devront impacter au minimum ces flux. Il est à noter que la date, au plus tard, de livraison des ouvrages olympiques est le 30 septembre 2023. L'échangeur Pleyel devra être fonctionnel à cette date.
La proposition faite est une solution en 8 phases décomposées qui permet de maintenir au maximum les circulations existantes et créées au cours des travaux.
Les travaux d'aménagement vont entraîner inévitablement des perturbations sur le fonctionnement urbain (aspects circulations et déplacements généraux) et sur le cadre de vie des riverains.

Toutes les mesures destinées à limiter l'impact direct et cumulé des travaux et à en réduire la durée font partie intégrante de la réflexion initiale et sont prises en compte dans l'organisation des futurs chantiers.

Les travaux de terrassement

Les travaux de terrassement concernent la création des points d'échanges et des rétablissements, la création de trottoirs, les modelés de terrain pour les aménagements paysagers.

Les volumes de déblais/remblais nécessaires ont été estimés au stade des études de faisabilité. Ces données seront affinées en phase d'Avant-Projet. Le volume de déblais générés sur le projet est estimé à 30 610 m3. Le volume de remblais est estimé à 62 530 m3 dont 37 960 m3 sont nécessaires au niveau de la Porte de Paris à la démolition des ouvrages.

Les travaux d'ouvrages d'art

La réalisation de 5 ouvrages d'art est nécessaire au niveau du projet :

- un pour la bretelle d'insertion sur l'A86 intérieur par-dessus les voies SNCF (Ouvrage d'Art-OA SNCF sur la figure suivante) ;
- un pour la reprise de la bretelle de sortie 8b au-dessus du cheminement piéton (OA 1) ;
- un pour la superposition des bretelles d'entrée et de sortie de l'A86 extérieur (OA4) ;
- la recherche d'une solution d'insertion plus urbaine que la mise en place d'une passerelle au Nord de l'A86 sur deux ouvrages d'art est en cours (OA2 et OA3). La restitution du cheminement piéton Nord/Sud est encore à l'étude, conformément à l'engagement de la DiRIF durant la concertation.



(source : dossier, pièce B : résumé non technique)

Coût et financement du projet

Estimation du coût

Dans sa réponse à l'autorité environnementale, la DiRIF a indiqué que le coût total du projet intègre les travaux de complément de l'échangeur Pleyel, les travaux d'insertions paysagères et urbaines, les mesures de compensation et de réduction des nuisances et la fermeture puis la déconstruction des bretelles de l'A1 au niveau de la Porte de Paris.

Les principaux postes de dépenses sont donnés dans le tableau ci-dessous :

(à noter que le poste « provision pour aléas et risques » est élevé, ce qui peut s'expliquer par les exigences de ce chantier qui découlent du choix, par les acteurs, d'en faire un « projet pilote ».)

On peut aussi noter que l'on est loin des 100 M€ HT qui entraînerait une contre-expertise de la part du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI).

Poste de dépense	Coût estimatif en millions d'euros (TTC)
Maîtrise d'œuvre, assistance à la Maîtrise d'ouvrage, études et frais connexes	8,5 M€
Travaux	68,4 M€
<i>dont Échangeur Pleyel</i>	<i>56,4 M€</i>
<i>dont Échangeur porte de Paris (y c/déconstruction)</i>	<i>12,0 M€</i>
Provision pour aléas et risques	18 M€
Total	95 M€

Financement

Le financement est assuré à 100% par la SOLIDEO.

Dans le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-verbal de fin d'enquête, la SOLIDEO a indiqué que son financement était assuré à 74,5 % par l'État et à 25,5 % par la Région Île-de-France.

Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire (SPADET)

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint Denis relève des dispositions de la circulaire du 15 décembre 1992 sur la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (circulaire « Bianco »).

Il a donc été établie une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire : la « SPADET ».

La SPADET vise à apporter un éclairage sur les grands enjeux du territoire concerné par l'infrastructure. Elle a pour objectifs :

- De présenter l'aire géographique concernée par le projet d'infrastructure ;
- De dresser les principales perspectives de développement du territoire ;
- D'identifier les enjeux de protection et de valorisation de ce territoire.

A ce titre, la SPADET s'appuie sur le (CDT) 2014/2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, signé par Plaine Commune et l'Etat qui fixe les « orientations pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire ».

Les éléments essentiels que l'on peut retenir de ce document sont les suivants :

Dans la présentation du territoire :

- Plaine commune est un territoire de patrimoine, de cultures et d'expérimentations artistiques. On peut citer : la basilique de Saint-Denis, le stade de France, un patrimoine industriel et les nouveaux quartiers qui se sont développés. De nombreux lieux se sont développés en matière de création artistique dans différents domaines, danse, théâtre, cinéma, audiovisuel.
- Plaine commune est un territoire jeune, dynamique et en fort développement. Quelques chiffres : entre 1999 et 2010 le taux de croissance démographique a atteint plus de 16%, soit plus de deux fois celui d'Île de France (7,8%), la part de la population de moins de 30 ans est de 44%.
Depuis quelques années, le taux de développement économique est élevé, le taux de création d'entreprises (19,2% contre 16,3% en Île de France) témoigne de l'attractivité de ce territoire
- Cependant c'est un territoire de contrastes entre une vitalité reconnue et des difficultés sociales importantes pour une grande partie de la population dont l'hétérogénéité est une caractéristique de ce territoire.
Malgré un développement économique élevé, (depuis 1999 l'accroissement de l'emploi estimé à 18% est deux fois plus élevé que dans le reste du département et la Région Île de France), pour une partie importante de la population le chômage, la précarité et la pauvreté perdurent. Le chômage monte à plus de 20% contre 10,9% en Île de France.
- Le projet de territoire de Plaine Commune est de réduire les déséquilibres territoriaux, urbains et environnementaux, en son sein et au sein de la métropole.
- L'atteinte de ces objectifs est étroitement liée au renforcement prévu de la desserte du territoire à travers l'amélioration du réseau de transports en commun et la réalisation du nouveau réseau de transports publics dans le cadre du Nouveau Grand Paris, du déploiement d'une stratégie foncière et de la mobilisation de moyens permettant de répondre aux besoins forts en équipements et services publics et en logement social. C'est pourquoi les partenaires s'engagent sur les objectifs présentes ci-après.

Objectifs et priorités sur le territoire de la culture et de la création

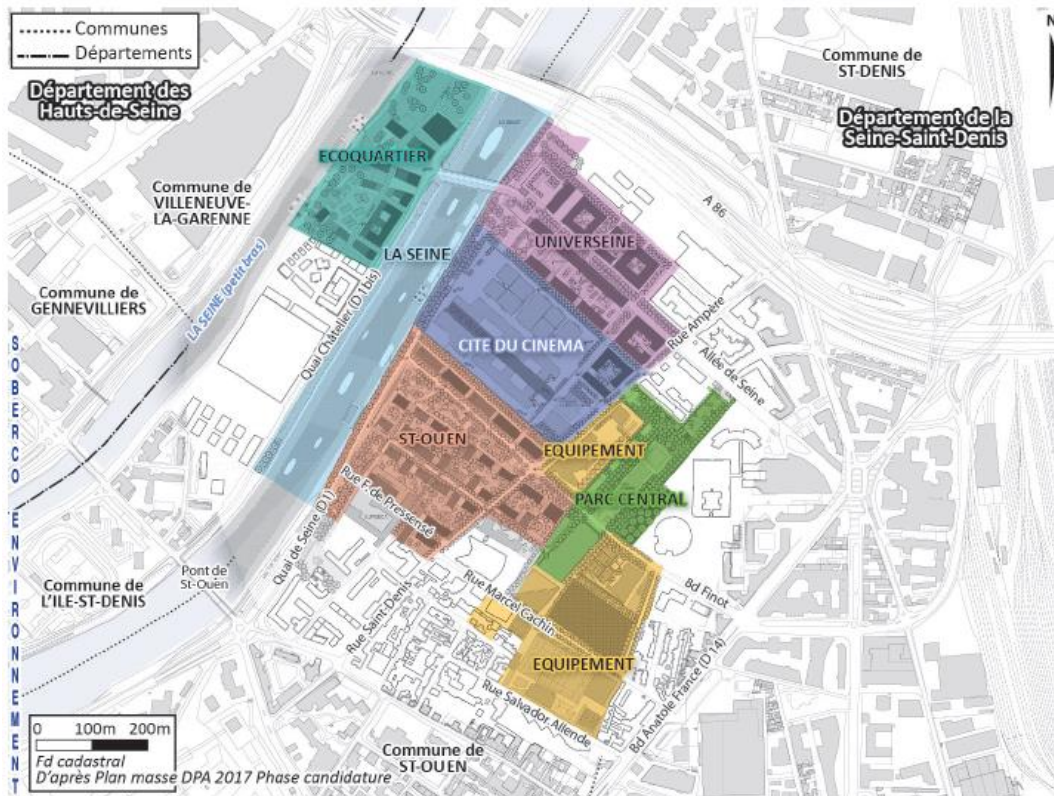
Les cinq priorités et objectifs à développer sont les suivants :

- Mieux se déplacer sur le territoire, être connecté à la métropole ;
- Vivre et travailler dans un pôle majeur du Grand Paris, référence pour la qualité urbaine et le développement soutenable ;
- Trouver de meilleures conditions de logement dans une ville en développement, mixte et solidaire ;
- Travailler et se former dans un territoire de mutations de l'économie et de l'emploi ;
- Faire de la culture et de la création le fil rouge du projet de développement du territoire.

Présentation de projets d'aménagements significatifs existants ou à créer et situés aux abords directs des échangeurs du projet

- L'éco quartier fluvial de L'Île-Saint-Denis : Il sera situé sur des anciens entrepôts inoccupés depuis 2004. Ce quartier fera partie du Village Olympique et Paralympique pour les jeux de 2024. Le projet (1000 logements, 50 000 m² de locaux d'activités pour accueillir commerces, bureaux, ateliers notamment dédiés aux secteurs de l'environnement, culture et la création) a pour ambition d'être un projet novateur en matière d'écologie urbaine. Il est prévu de valoriser son environnement : aménagement des bords de Seine, diverses méthodes de cohérence écologiques dans la gestion de l'eau, production locale de 20% des besoins électriques du quartier, pas de voitures remplacées par des centrales de mobilité, etc.
- La ZAC de la Porte de Paris : d'une superficie de 17,5 ha, ce nouveau quartier situé en bordure du canal Saint-Denis a été créé en 2012 et la fin des opérations d'aménagement n'interviendra qu'à l'horizon 2023.
- La ZAC Landy-Pleyel : initialement créée en 2000 sur une superficie de 26 ha, elle a été élargie à 35 ha en 2006 en privilégiant une mixité d'activités économiques et de services. Les perspectives d'avenir concernent aujourd'hui le franchissement urbain du réseau de voies ferrées qui sera réalisé pour les jeux de 2024.
- Projet de réaménagement de la Tour Pleyel. Elle accueillera un complexe hôtelier de 680 chambres. Les abords de la Tour seront totalement repensés, avec plusieurs immeubles comprenant quelque 34 500 m² de bureaux, 2 500 m² de commerces et restaurants, ainsi qu'un espace de congrès pouvant accueillir jusqu'à 2 000 personnes.
- Le Village Olympique et Paralympique de Paris ville hôte des Jeux Olympiques d'été 2024 :
S'étendant sur 50 hectares, ce nouveau quartier comprendra à terme 3 500 appartements. Pendant les Jeux, le Village pourra accueillir jusqu'à 17 000 athlètes et officiels.
La Cité du Cinéma, issue de la réhabilitation réussie d'un ancien bâtiment industriel, sera préservée et valorisera ce nouveau quartier. Elle accueillera notamment dans sa nef le restaurant des athlètes et deviendra le point central du Village autour duquel les différentes infrastructures et les différents services seront installés. En outre, le site abrite neuf studios de cinéma. Ces studios ont une modularité exceptionnelle, offrant ainsi une grande flexibilité pour l'installation des infrastructures temporaires du village olympique et paralympique, telles que les salles de sport et la polyclinique.
Après les Jeux Olympiques et Paralympiques, la Cité du Cinéma continuera à être un pôle majeur de l'industrie cinématographique européenne, un centre pédagogique et le lieu d'événements et de conférences. Le reste du Village deviendra un nouveau quartier résidentiel parfaitement intégré avec de vastes infrastructures de loisirs, commerciales et éducatives. Les nouveaux espaces publics, les berges de la Seine et les nouvelles

infrastructures seront ouverts aux habitants du quartier et assureront des conditions de vie agréables. Situes à proximité d'une nouvelle station de métro et de moyens de transport, les futurs résidents bénéficieront d'un accès direct au centre de Paris et à d'autres destinations. De par leur importance et leur complexité, justifiant la mise en place d'un dispositif juridique et organisationnel particulier, plusieurs sites d'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques, dont le projet de Village Olympique et Paralympique, ont été inscrits sur la liste des Opérations d'Intérêt National (OIN) figurant à l'article R.102-3 du code de l'urbanisme par Décret n° 2018-223 du 30 mars 2018. Ce décret a en particulier pour effet de modifier, dans les périmètres qu'il définit, les prérogatives respectives des collectivités territoriales et de l'Etat en matière d'application du droit des sols et de création des zones d'aménagement concerté (articles L. 422-2 et L. 311-1 du même code).



Périmètres du Village des athlètes et de la ZAC Village Olympique et Paralympique (source : Etude d'impact VOP)

- La ZAC Plaine Saulnier. La Métropole élabore ainsi, avec ses partenaires, un projet d'aménagement visant à faire émerger un quartier durable et multifonctionnel composé de logements, bureaux, équipements publics, commerces, activités sportives et de loisirs. Ce futur quartier cherchera à offrir un cadre de vie harmonieux structuré par un maillage d'espaces publics de qualité, dont un parc central d'un hectare, tout en contribuant à l'attractivité métropolitaine grâce notamment au Centre Aquatique Olympique. Laisse en héritage après les Jeux, le Centre Aquatique Olympique, seul équipement sportif durable construit pour les JOP, aura vocation à accueillir tant le grand public, les scolaires du territoire que des sportifs de haut niveau pour l'entraînement et l'organisation de compétitions. Cette opération d'aménagement permettra donc d'améliorer l'accessibilité d'un site aujourd'hui fortement enclavé, et de l'inscrire dans les profondes mutations urbaines actuellement à l'œuvre sur le territoire métropolitain.
- Le quartier Pleyel se trouve au cœur de grands projets de transport en commun d'échelle

Conclusions et avis Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis

métropolitaine. D'ores et déjà desservi par la ligne 13 du métro, le site accueillera à l'horizon 2024 une des gares « emblématiques » du Grand Paris Express. Ce futur pôle d'échanges majeur permettra ainsi de relier le RER D, la ligne 13 existante et les lignes 14, 15, 16 et 17 réalisées par la Société du Grand Paris ainsi que le potentiel arrêt de la ligne H du Transilien.

Il constituera ainsi un pôle unique de correspondance et un des points d'interconnexion principaux du réseau de transport en commun du nord de l'Île-de-France. L'arrêt « Saint-Denis Pleyel » sera à terme un lieu de mobilité accueillant un flux prévisionnel de 250 000 voyageurs/jour.

Afin d'accompagner l'arrivée massive des transports publics, Plaine Commune travaille depuis de nombreuses années à un projet urbain d'envergure dont l'objectif est de mettre en place les conditions d'une intensification urbaine et d'une densité utile pour faire du quartier Pleyel l'un des pôles métropolitains majeurs du Grand Paris.

Les études d'opportunité et de faisabilité de la zone préconisent la réalisation d'un plan d'aménagement global prévoyant un total d'environ 310 000 m² de surface de plancher nouvellement créés (logements, bureaux, activités, équipements publics tels que des groupes scolaires, une médiathèque) sur un périmètre de ZAC d'environ 13,6 hectares.

Les projets de transports en commun sont principalement :

Dans le cadre du Grand Paris Express la gare Saint-Denis Pleyel qui apparaît comme une des gares emblématiques parmi les 68 gares du Grand Paris Express. Elle sera un pôle unique de correspondance entre les quatre lignes du Grand Paris Express : 14 prolongée, 15, 16 et 17 ainsi qu'avec le RER D et éventuellement la ligne H.



Tracé du prolongement de la ligne 14 (source : dossier pièce E, SPADET)

Conclusions et avis Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis

Orientations pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire

Principaux enjeux en vue d'une valorisation réciproque

Trois axes principaux ont été identifiés pour guider le travail d'anticipation et assurer la réussite du projet.

- 1 - L'infrastructure doit jouer un rôle économique moteur en permettant au trafic routier d'éviter les points de congestion et assurer une desserte fiable des pôles d'activité. Pour cela, il est nécessaire de :
 - Organiser une répartition équilibrée des pôles d'activités à l'échelle du bassin de vie en tenant compte de la nature des activités, des besoins de desserte et des complémentarités possibles ;
 - Valoriser les territoires en assumant les mutations nécessaires et en réaffectant les sites en friches ;
 - Affirmer les dessertes multi et inter-modales des personnes et des marchandises pour les pôles d'activités existants et futurs dans une logique de développement durable ;
 - Éviter un développement opportuniste des zones commerciales à proximité des points d'échanges avec l'infrastructure et privilégier des logiques de complémentarité, notamment avec le commerce de proximité.
- 2 - Il est nécessaire d'optimiser les réseaux d'infrastructures
 En soulageant les secteurs agglomérés d'un important trafic, en particulier de poids lourds, l'infrastructure permet de réduire fortement les nuisances et pollutions qui pèsent sur les espaces urbains traversés, ouvrant ainsi des stratégies de reconquêtes urbaines. En outre, en redistribuant les flux et en libérant de l'espace de circulation, elle permet d'organiser de manière plus durable les déplacements sur le territoire tout en améliorant l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs.
 Pour cela, il est nécessaire de :
 - Définir un réseau d'infrastructures hiérarchisées, dédiées aux enjeux locaux de déplacements, un système de jalonnement qui lui correspond, permettant une utilisation appropriée des différentes voiries du territoire par les différents usagers ;
 - Requalifier les axes pénétrants, notamment par la définition d'un réseau intégré des transports collectifs et des mobilités douces ou partagées, dont les interfaces avec l'infrastructure et l'offre globale constituent une alternative efficace à l'usage individuel de l'automobile dans les déplacements entre « centralité » et « périphérie » ;
 - Aménager des points d'échanges en fonction des enjeux intercommunaux et des caractéristiques techniques de l'infrastructure et notamment de sa vocation principale tout en intégrant les besoins et potentialités du territoire ;
 - Garantir des vitesses adaptées à des échanges pacifiés entre l'infrastructure et les territoires traversés et à des temps de parcours fiables plutôt que des vitesses rapides.
- 3 - Pour un rôle fédérateur des projets de territoire
 A l'issue d'un diagnostic partagé, les partenaires du territoire sont convenus des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire, depuis les vues nouvelles que chacun ouvre sur l'autre dans un cadre environnemental et paysager urbain.
 C'est l'occasion d'affirmer, de fédérer et d'afficher de manière opérationnelle des engagements déjà pris par les partenaires en matière de développement durable.
 Pour cela, il est nécessaire de :
 - Aménager une infrastructure et des abords qui seront exemplaires en matière d'insertion environnementale et urbaine ;

- Mettre en valeur les particularités locales en termes de paysage, limiter la consommation foncière et rechercher une insertion conciliant maîtrise des nuisances et attractivité des territoires traversés, favoriser l'accès au patrimoine historique et naturel, enjeu majeur de valorisation touristique ;
- Limiter tout fractionnement supplémentaire du territoire en prenant en compte les éléments définis à l'échelle du Schéma Régional de Cohérence Écologique et les politiques mises en œuvre localement ;
- Interdire le développement urbain diffus à proximité des échangeurs routiers le long des axes pénétrants, autant pour le développement résidentiel que pour le développement économique.

Le projet de réaménagement du système d'échangeurs Pleyel / Porte de Paris s'inscrit dans ces orientations en proposant une solution qui restitue de l'espace public pour les différents projets du territoire et notamment la requalification urbaine du boulevard Anatole France et de maîtriser la place de l'automobile tout en améliorant la desserte du secteur Pleyel. Elle est de plus compatible avec le développement des déplacements pour les modes actifs et les transports collectifs .

Orientations pour une valorisation réciproque

Le projet d'aménagement des échangeurs Pleyel et Porte de Paris comprend deux interventions géographiques :

- La suppression des bretelles d'autoroute au niveau de la Porte de Paris ;
- Le complément des mouvements au niveau de l'échangeur Pleyel.
- 1 – Orientations au niveau de la Porte de Paris
 Dans le secteur de la Porte de Paris, les bretelles d'entrée / sortie de de l'autoroute A1 en viaduc occupent une large emprise foncière. Leur mobilisation pour la mise en œuvre du projet urbain dans la partie Sud de la ZAC de la Porte de Paris, est nécessaire pour atteindre les objectifs de densification.
 La fermeture des bretelles aura pour conséquence de décharger le boulevard Anatole France d'une partie de son trafic actuel et permettra de faire évoluer cet axe en boulevard urbain, loin de son caractère autoroutier actuel.
 Elle permettra également d'assurer le lien entre le centre-ville et les zones en fort développement de la Plaine Saint-Denis et du secteur Pleyel et la reconquête des franges du centre-ville et des berges du bassin de la Maltournée.
 Ensuite, la suppression des bretelles de la Porte de Paris est une action décisive à la mise en œuvre du projet urbain du Territoire de la Culture et de la Création, qui doit permettre :
 - La mise en œuvre du projet urbain de la Porte de Paris dans sa partie Sud qui s'accompagnera de la réalisation du projet urbain sur un secteur stratégique en termes de desserte en transports en commun (L13, T8, nœud de bus) ;
 - La requalification du boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante, ainsi que la mutation urbaine de ses rives Est et Ouest.

Une réflexion est maintenant à mener sur les incidences de ces évolutions du réseau viaire départemental et local ainsi que sur l'utilisation des surlargeurs autoroutières en amont des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute qui seront fermées.

Cette action fait intervenir plusieurs Maîtres d'ouvrages et opérateurs publics.

- L'établissement public territorial Plaine Commune : au titre des opérations d'aménagement actuelles et futures et de sa compétence sur les espaces publics ;
- L'État (DRIEA) : au titre de sa compétence sur le réseau autoroutier national, ainsi que du fait qu'il est propriétaire du foncier des bretelles nécessaire au projet urbain.
- Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis : au titre de sa compétence sur le réseau départemental qui inclut le boulevard Anatole France (ex-RN410), le boulevard de la Libération et l'avenue du Président-Wilson (ex-RN1) ;
- La SEM Plaine Commune Développement, aménageur de la ZAC Porte de Paris.
- Grand Paris Aménagement, propriétaire de parcelles à proximité de l'échangeur.

➤ 2 - Orientations au niveau de l'échangeur Pleyel

La modernisation et le complément de l'échangeur Pleyel permet :

- La mise en œuvre du projet urbain « Tête de Réseau » et notamment du programme du secteur « A86 Echangeur » en libérant les terrains d'assiette d'ouvrages existants ;
- La requalification du boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante ; l'amélioration de l'accessibilité du secteur Pleyel, notamment à partir de l'Est de la Région Île-de-France, condition nécessaire à son dynamisme, tout en évitant de surcharger les liaisons viaires Est-Ouest existantes ou en projet (pont de Saint-Ouen, rue Saulnier, franchissement Pleyel) ;
- D'assurer une bonne intégration fonctionnelle de l'ouvrage dans le dispositif autoroutier national.

Le programme d'aménagement comprend :

- Le complément de l'échangeur par la création de deux nouvelles bretelles d'échange entre le réseau local et l'A86 ;
- La reconfiguration des bretelles existantes de manière à les raccorder de manière apaisée au réseau local ;
- L'augmentation ponctuelle de la capacité de l'A86 en sens extérieur par la création d'une collectric

L'attention été portée sur :

- La conservation et/ou la réutilisation, lorsque cela est possible, des ouvrages existants ;
- Le respect des normes de dimensionnement géométrique des ouvrages ;
- L'intégration du nouvel échangeur dans une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire local adapté à l'évolution du contexte urbain ;
- Le fonctionnement des carrefours, au regard des données de trafic.

L'accent sur la compacité des ouvrages et leur compatibilité avec une requalification urbaine et paysagère du boulevard Anatole France et du boulevard de la Libération a été recherché afin de permettre également la libération du foncier pour la création de nouveaux espaces publics apaisés.

Cette action fait intervenir plusieurs Maîtres d'ouvrages et opérateurs publics :

- La Communauté d'Agglomération Plaine Commune : au titre des opérations d'aménagement actuelles et futures et de sa compétence sur les espaces publics ;
- L'État (DRIEA) : au titre de sa compétence sur le réseau autoroutier national ; et en tant que propriétaire de l'assiette foncière de l'échangeur ;

- Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis : au titre de sa compétence sur le réseau départemental qui inclut le boulevard Anatole France et le boulevard de la libération ;
- Le Conseil Régional d'Île de France, au titre du Contrat de Plan État/Région (CPER)
- SOLIDEO, pour sa mission de pilotage de la livraison des infrastructure pérennes liées à l'arrivée des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Le projet d'aménagement du système d'échangeur, suite à la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et au complément de l'échangeur Pleyel, va permettre de :

- Maîtriser la place de l'automobile.
- Poursuivre et diffuser le développement en structurant le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles.

Dossier de classement/déclassement de certaines voies situées à l'intérieur de la zone de projet à Saint-Denis

L'enquête publique unique est préalable à la déclaration de projet qui sera prononcée par le préfet de la région Ile-de-France, validant l'intérêt général de l'opération projetée et porte aussi sur le classement dans le domaine autoroutier des bretelles d'accès et de sortie nouvellement créées.

Le dossier d'enquête porte également sur des reclassements de voiries dans le domaine des collectivités (pièce G du dossier d'enquête), constituant le 2^e objet de l'enquête publique unique.

Un préambule rappelle la procédure de classement/déclassement des voies qui sera réalisée conformément aux articles L. 122-1 (autoroutes), L. 131-4 (voirie départementale), L. 141-3 (voiries communales) et R. 131-3 à R. 131-8 du Code de la voirie routière et en concertation avec les collectivités locales concernées.

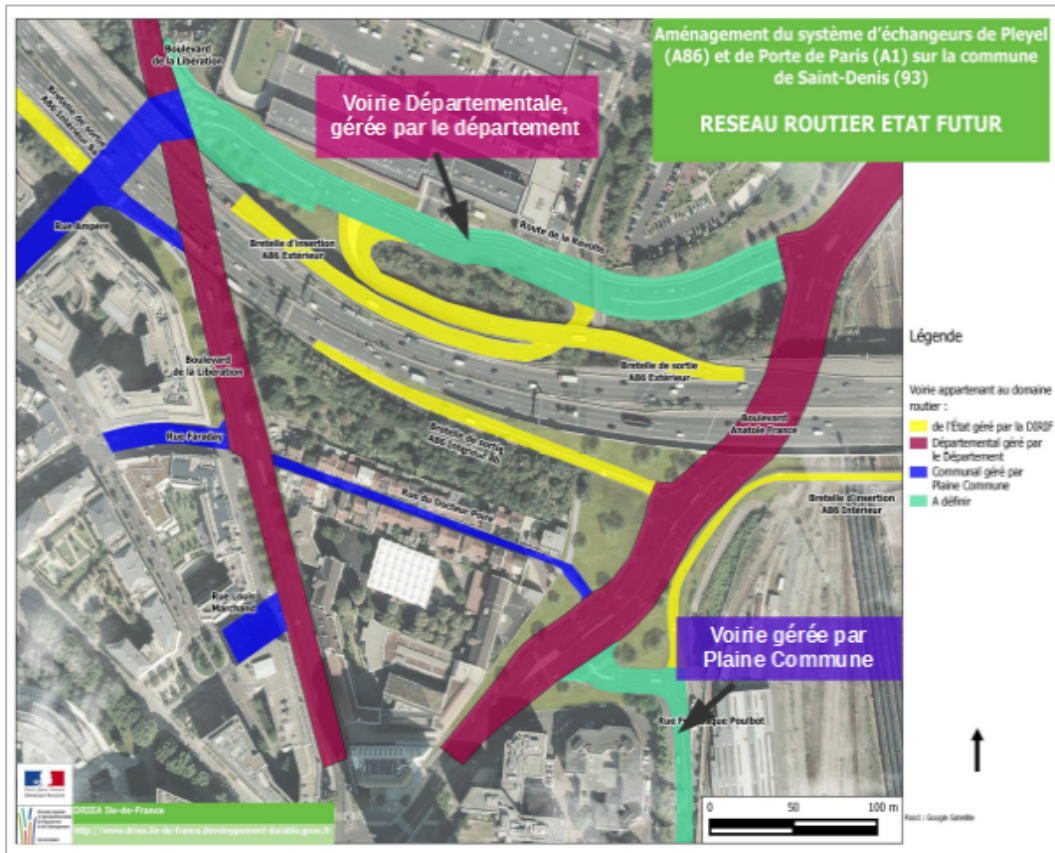
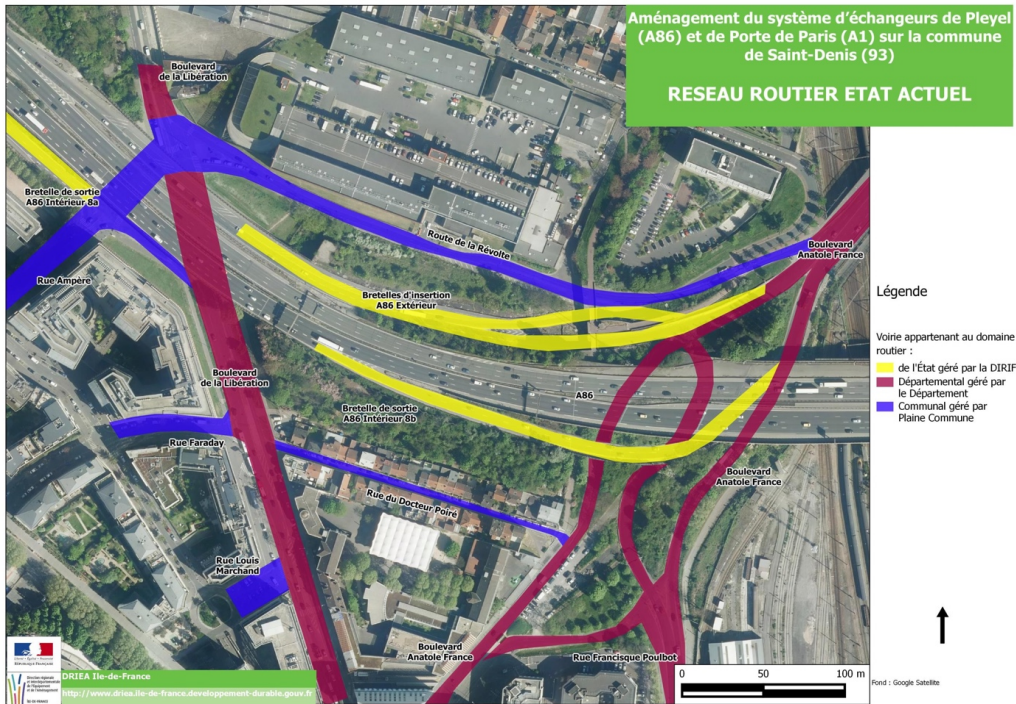
Il est précisé que les modalités pour classer / déclasser des voies dépend de la domanialité de celles-ci :

- le classement dans le domaine autoroutier de ces voiries est décidé par arrêté du préfet après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service (ce qui est le cas de l'A86) ;
- les classements/déclassements des voies départementales et communales sont validés par délibération des assemblées délibérantes du Conseil départemental et des conseillers municipaux des communes concernées. La procédure s'achève par la signature d'un procès-verbal par les collectivités concernées. Cette délibération intervient après enquête publique.
- Lors d'une procédure de classement/déclassement de voirie, une enquête publique préalable est nécessaire sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie.

La présentation de la domanialité des voies donne un certain nombre d'indications sur la nature actuelle et future de celles-ci.

- L'analyse de la situation actuelle indique :
 - la domanialité des différentes voiries concernées (la carte présentée ci-dessous indique les axes qui sont concernés par les travaux et leur couleur indique leur domanialité actuelle) ;
 - les collectivités qui sont concernées par le classement/déclassement :
 - l'État dont le gestionnaire du domaine routier est la DiRIF ;
 - le Département de la Seine-Saint-Denis ;
 - Plaine commune qui dispose de la compétence voirie sur la commune de Saint-Denis
- La situation future montre :
 - que les bretelles d'insertion à l'A86 extérieur et de sortie A86 intérieur 8b ont été modifiées
 - deux nouvelles bretelles de sortie de l'A86 extérieur et d'insertion à l'A86 intérieur sont créées ;
 - la route de la Révolte est modifiée ;

- le tracé de la rue Poulbot est modifiée.



Extraits de la pièce G du dossier d'enquête publique unique

Le dossier (pièce G), mentionne que la situation des voiries reste inchangée, c'est à dire, à la charge, soit de l'Etat/DIRIF, soit du Département ou de Plaine Commune, sauf « la situation de la rue Francisque Poulbot et de la route de la Révolte (...), à déterminer ».

Remarque :

A l'examen de l'arrêté préfectoral d'ouverture de cette enquête unique il est bien indiqué que le second objet était « **le classement de voiries dans le réseau autoroutier** ». On peut émettre une remarque sur la pièce G du dossier, pour noter que seules les bretelles d'accès et de sortie à l'autoroute (A86 en l'occurrence) sont concernées par cette enquête publique.

Cette disposition a été retenue pour l'enquête unique car les échanges entre gestionnaires n'ont pu être suffisamment avancés avant le démarrage de l'enquête pour clarifier certains points du dossier et intégrer des visas dans l'arrêté. Il a donc été décidé de ne considérer que le classement autoroutier des nouvelles bretelles, comme stipulé dans l'arrêté préfectoral.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE UNIQUE

Désignation de la commission d'enquête

Sur la demande présentée le 12 février 2019 par Monsieur le Préfet de Seine-Saint-Denis, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montreuil a désigné le 25 février 2019 (référence n° E19 000007 / 93) une commission d'enquête composée de Marie-Claire Eustache comme Présidente, Sylvaine Frézel et Alain Clerc comme titulaires.

Arrêté Préfectoral

Arrêté préfectoral du 10 avril 2019, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique en vue en vue de la réalisation du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1), portant sur :

- **La déclaration de projet de l'opération;**
- **Le classement de voies dans le système autoroutier.**

Durée initiale de l'enquête publique unique

Conformément à l'arrêté préfectoral du 10 avril 2019, elle était prévue du lundi 6 mai 2019 au vendredi 14 juin 2019 inclus, pendant une durée de **40 jours consécutifs**.

Prolongation de la durée de l'enquête publique unique

La commission d'enquête a décidé de proroger l'enquête publique unique **de 14 jours**, conformément aux dispositions de l'article L123-9 du Code l'environnement.

Cette décision fait suite à la réunion publique organisée le 15 mai 2019 : cette dernière a permis l'expression de craintes soulevées par le projet (en termes de trafic supplémentaire généré, de qualité de l'air et d'impact sur la santé des habitants) et la demande unanime de temps d'échanges complémentaires.

La commission d'enquête a ainsi examiné ces différents points et estimé nécessaire la prolongation de l'enquête publique pour favoriser les échanges, permettre l'examen le plus complet possible des différentes interrogations soulevées et apporter des réponses en matière d'évitement, de réduction, et compensation des impacts générés.

Le préfet de Seine-Saint-Denis a alors établi le 29 mai 2019 un arrêté de prolongation de l'enquête publique unique, en présentant les dispositions nouvelles : date de clôture et tenue de 2 nouvelles permanences, portant à 11 le nombre total de permanences prévues.

L'enquête s'est ainsi achevée le **28 juin 2019**, pour une **durée globale de 54 jours consécutifs**.

Les 2 arrêtés préfectoraux (initial et de prolongation d'enquête) ont été publiés sur le site Internet de la préfecture de Seine-Saint-Denis : www.seine-saint-denis.gouv.fr (rubrique Politiques publiques / Aménagement du territoire et constructions / Enquêtes publiques).

Conclusions et avis Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis

Réunion publique d'information et d'échanges

Une réunion publique a été organisée, comme prévu par l'arrêté préfectoral, le 15 mai 2019 en début de soirée à la Bourse du travail de Saint-Denis (salle Marcel Paul, 9-11 rue Génin) et s'est déroulée sur environ 3,5 heures. Sa tenue en début d'enquête a permis de présenter le projet à la population et son évolution depuis la concertation et a constitué un relai d'information sur le dossier d'enquête tout à fait appréciable.

Une centaine de personnes se sont déplacées. Outre des panneaux d'information, une brochure et un dépliant d'information sur l'enquête, le public avait à sa disposition des fiches navettes : ceux qui ne souhaitaient pas prendre la parole, pouvaient y écrire leurs questions qui seraient transmises aux commissaires enquêteurs pour être posées lors de la réunion. Les livrets présentant la synthèse du projet étaient également distribués au public. Les cinq kakémonos permettaient aussi une présentation synthétique du projet.

Etaient présents à la tribune, pour la Direction des routes Île-de-France (DiRIF) :

- Alain MONTEIL, son directeur
- Nathalie DEGRYSE, adjointe au directeur
- Davy PRYBYLA, chef du département de modernisation du réseau Nord-Ouest
- Florence COMES, responsable d'opérations

Et les trois membres de la Commission d'enquête :

- Marie-Claire EUSTACHE, la présidente
- Sylvaine FREZEL, membre titulaire
- Alain CLERC, membre titulaire

Déroulement et synthèse des échanges

C'était la première réunion publique d'information depuis la fin de la concertation préalable et elle était très attendue par le public. Elle a permis l'expression des craintes soulevées par le projet, en termes de trafic supplémentaire généré, de qualité de l'air et d'impact sur la santé des habitants. Plusieurs voix, des collectifs mais également des élus, ont sollicité une prolongation d'enquête pour pouvoir reprendre les échanges avec le maître d'ouvrage.

Dans son allocution de bienvenue, Essaïd ZEMOURI, vice-président de Plaine Commune, chargé de l'insertion urbaine des infrastructures autoroutières, a souligné la présence dans la salle de plusieurs élus de Saint-Denis, Michel RIBAY, Cécile RANGUIN, Madgid MESSAOUDENE, ainsi que Mathieu HANOTIN, conseiller départemental de Seine-Saint-Denis.

Puis Marie-Claire EUSTACHE, a expliqué le rôle de la Commission d'enquête qu'elle préside.

Alain MONTEIL, directeur de la DiRIF, a rappelé la phase de concertation fin 2017-début 2018 à laquelle ont participé quelque 300 personnes et qui a permis, selon lui, de travailler sur une variante dite B optimisée, objet aujourd'hui de l'enquête publique.

Davy PRYBYLA, directeur de projet de l'opération, en a indiqué les principaux objectifs tandis que Florence COMES, responsable d'opération, a détaillé les aménagements prévus.

La parole a ensuite été donnée à la salle. Beaucoup d'intervenants se sont identifiés comme membres d'association ou de collectifs (associations de parents d'élèves, Paris en Selle, Association Environnement 93, affiliée à France Nature Environnement, AVT Plaine Commune, Comité de vigilance JO 2024, collectif Pleyel Avenir...).

Conclusions et avis Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis

Presque tous ont manifesté leur hostilité au projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86). Il a pu être question de la Porte de Paris et du report de trafic sur le barreau de la Courneuve.

C'est la situation du groupe scolaire Pleyel Anatole France, « pris en étau entre le boulevard Anatole France à 6 voies et le boulevard de la Libération à 4 voies, plus l'autoroute A86 et la route de la Révolte derrière », selon un intervenant, qui a cristallisé les critiques. Des habitants ont exprimé, avec plus ou moins de virulence, leur inquiétude sur le niveau de pollution atmosphérique et son impact sanitaire sur la population et en particulier sur les enfants : ce niveau, déjà médiocre comme l'indique le récent le rapport de l'association RESPIRE sur la pollution de l'air dans les écoles en Ile-de-France, serait encore dégradé avec l'afflux de véhicules supplémentaires sur le quartier Pleyel que ne manquerait pas d'engendrer le projet, selon les opposants. Le bruit, ainsi que les risques d'accidents pour les enfants et plus généralement les piétons et pour les cyclistes ont également été évoqués.

Plusieurs personnes ont noté que la DiRIF était dépendante dans ses choix d'autres projets en cours. Elles ont regretté de ne pas avoir une vue d'ensemble sur ce secteur en forte mutation qui permettrait de mieux appréhender la situation, au lieu de l'actuel « saucissonnage », enquête par enquête.

Certaines ont fait référence à un projet alternatif porté par le collectif Pleyel Avenir qui a continué à travailler après la phase de concertation. Un de ses membres a regretté que la DiRIF ait interrompu voici 14 mois le dialogue avec les associations d'habitants et a demandé une suspension de l'enquête publique pour que le travail reprenne sur le projet.

Pour sa part, Michel RIBAY, maire adjoint de Saint-Denis, a déclaré qu'il y avait une demande de la ville et de Plaine Commune de prolonger l'enquête publique. Il a aussi indiqué qu'il y aurait à la rentrée après les vacances un débat public qui permettrait d'avoir une vue générale sur l'ensemble des projets.

Plusieurs membres de collectifs ont proposé à la Commission d'enquête une « balade urbaine » avec des riverains et celle-ci a accepté. A la fin de la réunion, des habitants ont apporté à la tribune des mouchoirs en papier qu'ils avaient exposés à leurs fenêtres et qui ont été noircis par des particules.

En conclusion, la présidente de la commission a indiqué qu'elle allait examiner les demandes de prolongation de l'enquête publique, et enjoint le public à consulter le dossier d'enquête publique en mairie ou sur Internet, à faire des observations sur les registres, et en particulier déposer les propositions alternatives étudiées par les différents collectifs citoyens, et à venir aux prochaines permanences en mairie.

Selon la commission d'enquête, cette réunion publique a permis une bonne information du public, présentant l'opération dans ses différentes caractéristiques. Elle a permis l'expression des craintes soulevées par le projet, en termes de trafic supplémentaire généré, de qualité de l'air et d'impact sur la santé des habitants - auxquelles la maîtrise d'ouvrage a apporté des réponses - et la demande de prolongation de l'enquête publique pour favoriser les échanges.

La commission d'enquête estime ainsi, à l'aune de ces différents aspects, que cette réunion publique a pleinement rempli son rôle

Les échanges entre la salle et la maîtrise d'ouvrage ont été enregistrés ; un verbatim intégral de 16 pages a été établi.

Une synthèse de ce compte rendu et le verbatim intégral figurent en pièces jointes au rapport.

Clôture de l'enquête unique

L'enquête, après prolongation, a été clôturée le vendredi 28 juin 2019 à 17h : mention de clôture jointe au registre.

Registres d'enquête

Des registres d'enquête étaient disponibles en mairie de Saint-de-Denis et en Préfecture de Seine-Saint-Denis.

Ils comportaient 50 feuillets, numérotés de 1 à 50, paraphés par un membre de la commission d'enquête. Il est resté durant toute la durée de l'enquête à la disposition du public pour l'enregistrement des réclamations, remarques, suggestions ou autres.

Participation du public par voie électronique

Conformément au code de l'Environnement, précisée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août et son décret de mise en application l n°2017-626 du 25 avril 2017, l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, la Préfecture de Seine-Saint-Denis, a mis en place une participation du public par voie électronique.

Cette participation du public comportait deux volets :

- Son information, avec la mise en ligne du dossier consultable et téléchargeable sur le site suivant <http://www.registre-numerique.fr/échangeurs-A86-A1> ;
- Son expression, par le dépôt des observations et propositions sur un registre dématérialisé ou par messagerie électronique (<http://www.registre-numerique.fr/échangeurs-A86-A1> et pour le courriel échangeurs-A86-A1@mail.registre-numerique.fr) **en complément du registre papier du lundi 6 mai 2019 à 8h30 jusqu'au vendredi 28 juin 2019 à 17 h.**

L'ensemble des observations déposées en ligne ont été imprimées et étaient consultables au siège de l'enquête publique, en mairie de Saint-Denis, conformément à l'arrêté préfectoral.

La prolongation de l'enquête a été signalée sur le site dédié et le dépôt d'observations a été possible jusqu'au 28 juin 2019 17h.

La commission d'enquête a constaté une brève interruption du site pendant environ 16h, entre le 14 et le 15 juin 2019, due à une programmation défectueuse de la période de prolongation.

Elle note toutefois que des observations ont été déposées en ligne avant et après cet incident : 47 observations l'avaient été au 14 juin, sur un total de 89 à la fin de l'enquête, pour une durée totale de l'enquête de 54 jours consécutifs, et avec une possibilité de dépôt 24h sur 24.

Cette indisponibilité temporaire n'a pas semblé porter préjudice à l'expression du public. : 42 observations ont été portées sur le site après cet incident, dont les propositions alternatives des collectifs citoyens. Les statistiques fournies par le gestionnaire du site indiquent 688 visiteurs uniques et 1 138 visites pendant la durée totale de l'enquête, permettant de constater que l'information sur sa tenue a été manifeste.

L'ensemble du dispositif légal de publicité a bien été respecté dans les délais impartis, et les outils de communication complémentaire, nombreux et variés, se sont fait l'écho du délai supplémentaire de deux semaines pour la tenue de l'enquête publique.

Observations inscrites sur l'ensemble des registres d'enquête, courriers et courriels reçus

Un total de **95** observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception.

- **6** observations, documents et courriers ont été déposés au registre papier disponible à la mairie Saint-Denis, siège de l'enquête. Les courriers et documents ont été ouverts et mis à disposition du public dans le registre.
- **85** observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.
- **4** observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

23 observations proviennent d'associations (représentant 9 associations et collectifs différents, soit 26% des observations totales), et 3 observations ont été déposées par des institutionnels (Conseil départemental, Plaine Commune/Ville de Saint-Denis et une contribution des élus du groupe « Rêve Insoumis » de la municipalité de Saint-Denis). Les collectivités territoriales se déclarent toutes favorables au projet présenté, en formulant des demandes précises d'amélioration du dossier.

5 propositions alternatives ont été présentées (6 en comptant la proposition de la complétude du barreau de la Courneuve).

Deux pétitions ont été déposées :

- la première, par la FCPE du groupe scolaire, s'exprimant contre le projet et regroupant 454 signataires par voie numérique et 169 sur papier ;
- et la seconde, déposée par le collectif Pleyel à venir, comptait 600 signataires et sa version papier en comptait plus de 300. Elle demandait une suspension de l'enquête pour reprendre la concertation avec la population pour aboutir à un projet partagé qui ne pénalise pas le quartier de l'échangeur Pleyel.

Enfin, une déposition déposée sur l'adresse courriel, mais arrivée plusieurs heures après la clôture de l'enquête, n'a pu être intégrée.

BILAN DES OBSERVATIONS

Procès-Verbal de fin d'enquête

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement en matière d'enquête publique, un procès-verbal de fin d'enquête a été réalisé et transmis à la maîtrise d'ouvrage le 16 juillet 2019 et complété le 19 juillet 2019.

Il se compose du procès-verbal proprement dit, présentant les observations par thématique et également du dépouillement exhaustif des 95 observations, courriers et courriels déposés pendant l'enquête publique

Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a rédigé puis communiqué le 5 septembre 2019 un mémoire en réponse aux observations relevées dans le procès-verbal de fin d'enquête, en étroite association avec Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental.

Une version consolidée a été transmise le 27 septembre 2019.

Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Les délais de remise, à la fois du mémoire en réponse, et donc du rapport lui-même se sont donc allongés. La commission d'enquête a ainsi adressé le 26 juillet 2019, conformément au 5^e alinéa de l'article R.123-19 du Code de l'environnement, une demande motivée de report de ce délai à Monsieur le Préfet de Seine-Saint-Denis, autorité organisatrice de l'enquête, avec copie à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Montreuil.

Monsieur le préfet de Seine-Saint-Denis a répondu favorablement à cette requête le 30 juillet 2019.

Bilan global

L'enquête s'est déroulée sans incident notoire et dans de bonnes conditions de mise à disposition du dossier au public. Les supports complémentaires, réalisés par le maître d'ouvrage à la demande de la commission, se sont révélés utiles et appréciés.

L'affluence a été très faible lors des permanences en mairie. La déposition d'observations dans les registres papier a été mesurée et a correspondu aux jours des permanences de la commission d'enquête. En revanche, le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été plus important, et tout particulièrement dans les derniers jours de l'enquête.

La prolongation de l'enquête apparaît toutefois avoir favorisé l'expression du public, 47% des observations ayant été déposées pendant cette période.

Plusieurs dépositions concernent des questions et des propositions très détaillées portées par des collectifs. 5 propositions alternatives ont ainsi été présentées (6 en comptant la proposition de la complétude du barreau de la Courneuve).

Deux pétitions en ligne ont également été déposées.

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des services consultés et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage, de Plaine Commune, de la Ville de Saint-Denis et du Conseil départemental, de l'étude des propositions alternatives déposées par les collectifs citoyens dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier d'enquête préalable à la Déclaration de Projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) .

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage dans la commune concernée et sur le site du projet;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, ...) destinés à faciliter la consultation ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation publique ;
- le dossier relatif à la déclaration de projet mis à enquête comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de Seine-Saint-Denis via le lien dédié suivant : www.seine-saint-denis.gouv.fr
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans le registre déposé en mairie ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête en mairie de Saint-Denis, désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé et une adresse courriel (echangeurs-A86-A1@mail.registre-numerique.fr), étaient également disponibles pour permettre au public de déposer ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <http://www.registre-numerique.fr/echangeurs-A86-A1> ;
- une réunion d'information et d'échanges, qui s'est tenue le 15 mai 2019 à la Bourse du travail de Saint-Denis, a permis au public présent de prendre connaissance des spécificités liées à ce dossier et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté préfectoral et de l'arrêté de prolongation de l'enquête ayant organisé l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui

aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;

- **95** observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papiers mis en place en Préfecture de Seine-Saint-Denis et en mairie de Saint-Denis et sur le registre et l'adresse électroniques dédiés.

Sur le fond de l'enquête

La commission d'enquête considère les différents éléments suivants :

Le projet présente une bonne cohérence d'ensemble et ses objectifs ...

Il s'agit de :

- 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).

s'inscrivent dans les différents documents de planification nationale et régionale, en particulier :

- le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : La dernière version du SDRIF a été approuvée le 27 décembre 2013. Le SDRIF 2030 est un document d'aménagement et d'urbanisme qui définit une vision globale de l'Ile de France et de ses territoires à l'horizon 2030. Il affiche des ambitions et des objectifs à prendre en compte au niveau local.

Le SDRIF précise les orientations réglementaires et prescriptions à respecter pour l'aménagement et l'urbanisme. .

Ce document se fonde sur 3 grands piliers structurant le projet spatial régional :

- Relier-Structurer pour répondre aux principes de proximité et de rayonnement par une métropole plus connectée, plus durable, plus intense ;
- Polariser-Equilibrer pour répondre aux principes de compacité et de densité, par une métropole plurielle, vivante et attractive ;
- Préserver-Valoriser pour répondre aux principes de robustesse et d'identité par une métropole plus verte et vivante.

Chacun d'entre eux se décline en objectifs locaux et régionaux.

L'aire d'étude est identifiée par le SDRIF comme une zone urbaine avec quelques continuités écologiques le long de la Seine et du Nord au Sud de la commune. Une liaison verte est également localisée au niveau du canal.

L'attractivité du territoire de Plaine commune résulte d'un fort potentiel de développement, en grande partie du fait de sa situation stratégique en cœur de métropole, ainsi que de la

présence d'équipements d'envergure régionale. C'est une polarité urbaine majeure entre Paris et le territoire du Grand Roissy, à proximité du Bourget et son développement participe au rééquilibrage régional entre les territoires de l'Ouest francilien et les territoires dionysiens à l'Est, autour du canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil.

Des continuités Ouest-Est seront créées le long de l'autoroute, mais l'aménagement des échangeurs n'effacera pas la présence de l'autoroute qui fragmente le territoire. Les continuités mises en avant dans le SDRIF ne seront pas impactées par le projet. L'ensemble des orientations évoquées dans le SDRIF seront respectées selon le dossier, notamment concernant le rétablissement des continuités lors des opérations d'aménagement par le biais des engagements des mesures d'évitement et de réduction.

Plaine commune bénéficiera à terme d'une très forte accessibilité aux échelles nationale, régionale et locale. L'amélioration des RER B et D, la réalisation du métro automatique du grand Paris Express, avec près de 10 gares prévues sur le territoire, le prolongement des lignes 12 et 14 du métro, la mise en service du Tram T11 express (ex Tangentielle Nord) de Sartrouville à Noisy-le-Sec en passant par Le Bourget, les tramways T1 ? T5 et T8, offrent des capacités de développement sans précédent.

La gare de Pleyel a vocation à devenir l'un des principaux pôles d'interconnexion franciliens avec les futures lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express, ainsi que la ligne 14 prolongée, mais aussi avec la station de la ligne 13 de la RATP, la proximité avec le RER D, les transiliens et une possible halte TGV.

L'amélioration de cette desserte en transports collectifs devra permettre de renforcer la constitution d'une polarité urbaine forte entre Paris et Roissy-Charles-de-Gaulle et d'amplifier le développement économique autour des industries de télécommunication, du numérique, du multimédia et de l'image. Et renforcer ainsi la mixité sociale et économique du territoire.

La fermeture des bretelles de l'autoroute A1 au niveau de la porte de Paris devrait permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains. Par ailleurs, lors de la modification de l'échangeur Pleyel, il est prévu des emprises pour développer les circulations douces et atténuer la coupure urbaine liée à l'autoroute A86.

L'aménagement des axes routiers en boulevards urbains devra permettre de favoriser le renouvellement urbain, améliorer le cadre de vie, développer les circulations douces, atténuer les coupures urbaines et densifier les tissus urbains pour rapprocher un habitat neuf et de qualité de transports publics plus performants.

Les abords de l'échangeur Pleyel devraient ainsi être plus sûrs pour les déplacements à pieds et à vélo. C'est Plaine Commune qui réalisera cet aménagement pour ces modes alternatifs à la voiture.

Le projet apparaît ainsi compatible avec le Schéma Directeur d'Ile-de-France.

➤ Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.)

Le Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) a été arrêté le 15 décembre 2000, en application de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996. Il définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDUIF a été mis en révision et passé en enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013.

Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Ile-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées. Il a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le PDUIF coordonne à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Il traite également la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacement des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020. Il convient de noter que le PDUIF se décline dans les Plans de Déplacements Urbains des territoires comme récemment ceux de Plaine Commune et d'Est Ensemble.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Il cherche à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement.

Le PDUIF a ainsi identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020. Les actions à mettre en œuvre :

- défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs [Action 1.1]. PMV : Le partage multimodal de la voirie au cœur de la stratégie du PDUIF ;
- défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs [Actions 2.1 à 2.9] ;
- défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo [Actions 3/4.1 à 3/4.2 – 3.1 – 4.1 à 4.3] ;
- défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés [Actions 5.1 à 5.6] ;
- défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement [Actions 6.1 à 6.2] ;
- défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train [Actions 7.1 à 7.5] ;
- défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF (pas d'actions) ;
- défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements [Actions 9.1 à 9.3].

Le carrefour Pleyel est identifié au niveau des défis 3 et 4 en matière de circulation active et notamment au niveau de l'action numérotée 3/4.2 et dénommée « résorber les principales coupures urbaines ».

La définition du projet au niveau de l'échangeur Pleyel a fait l'objet de nombreux échanges pour faire de la place aux déplacements actifs.

Les emprises routières seront libérées pour être dédiées à ces déplacements, leur aménagement sera finalisé par Plaine Commune, à l'exception de la passerelle piétonne passant sous l'A86, dont la modification est prévue dans le projet porté par la DiRIF.

Le projet apparaît bien compatible avec le PDUIF.

➤ Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Plaine Commune

Le SCOT approuvé au conseil communautaire du 23 octobre 2007 a été modifié le 15 décembre 2009 puis, mis en compatibilité le 17 décembre 2013. Il programme le développement de l'aménagement du territoire de 8 communes : Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse.

Ses principales orientations et leurs incidences sur Saint-Denis sont résumées ci-après

- Organiser le territoire sur son identité de banlieue populaire
- Appliquer des principes écologiques au renouvellement urbain
- Accroître l'intensité urbaine

Le secteur La Plaine Pleyel est identifié au sein du SCOT. Dans le cadre des études du projet urbain de la Plaine, le principe d'une intervention forte sur les ouvrages autoroutiers, sur le maillage viaire et sur l'espace public est apparu comme un des principaux leviers de la recomposition urbaine. Il s'agissait :

- D'intégrer au tissu urbain les grandes infrastructures autoroutières et leurs échangeurs ;
- De développer un maillage viaire très déficitaire afin que l'ensemble du territoire puisse être irrigué, et qu'au lieu de saturer des axes trop rares, la circulation puisse se diffuser dans l'espace ;
- De mettre l'accent sur la qualité de traitement de l'espace public sur Pleyel, ces trois thématiques ont également fait l'objet d'une prise en compte à travers plusieurs grandes démarches d'études

L'arrivée de l'A86 et la mise en place de ses bretelles directionnelles avaient mis à mal la continuité d'un axe historique du 18ème siècle (route de la Révolte) en créant une coupure drastique entre le Centre de Saint-Denis et le quartier Pleyel.

La plupart des voies de Pleyel sont en sens unique, offrent des chaussées généreuses sans stationnement latéral et présentent des trottoirs exigus, voire inexistant. Il est aujourd'hui très difficile de se rendre de Pleyel à Porte de Paris car peu de place est laissée aux piétons. En effet, les trottoirs sont quasi-inexistants, il n'y a que peu de traversées possibles et la passerelle piétonne débouche sur une zone industrielle. Les cheminements piétons ne sont donc pas favorisés. Quant aux plantations d'alignements elles ont rarement survécu aux élargissements ponctuels de chaussées liés à la mise en place de tourne à droite, tourne à gauche et autres élargissements censés favoriser la fluidité du trafic.

Le secteur Pleyel, et notamment l'aménagement de l'échangeur de l'A86, est identifié au sein du SCOT pour une meilleure intégration des grandes infrastructures et les

franchissements des zones de coupure.

➤ Les CDT

« Un CDT conclu entre l'Etat et les collectivités territoriales d'Ile-de-France porte sur tout ou partie du territoire d'au moins 2 communes d'un seul tenant et sans enclave. Il porte sur un territoire concerné par le projet de réseau de transport ou présentant un caractère stratégique » au sens de l'article 1er de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010.

Le CDT définit les modalités de mise en œuvre des objectifs visés «en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles, forestiers, des paysages et des ressources naturelles ».

Le CDT précise le territoire concerné et le projet stratégique de développement durable, les objectifs et priorités dans les domaines mentionnés par la loi, le programme des actions, opérations et projets, les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

Le Contrat de Développement Territorial intitulé « Territoire de la Culture et de la Création » est cosigné pour une durée de 17 ans (2014-2030) par le Préfet de région au nom de l'Etat, la Communauté d'agglomération Plaine Commune et les Villes d'Aubervilliers, la Courneuve, Épinay- sur-Seine, l'île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, et Villetaneuse. Son périmètre correspond à celui de la Communauté d'agglomération Plaine Commune.

Ce contrat fait suite à l'accord-cadre signé le 16 janvier 2012 et formalise le projet de développement de Plaine Commune en tant que « Territoire de la culture et de la création, au sein du Grand Paris. Il affirme par ailleurs le caractère stratégique de la communauté d'agglomération à l'échelle de la métropole francilienne. Ce CDT fixe les grands axes de développement du territoire de Plaine Commune pour les 16 ans à venir, en affirmant pour chacun d'entre eux le fil rouge de la culture et de la création.

Le CDT, qui couvre un ensemble de 407.000 habitants et 180.000 emplois, doit permettre au territoire de conforter et structurer la présence des activités culturelles et créatives sur son sol, afin de renforcer son attractivité économique.

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Faire cohabiter la stratégie de développement du territoire avec la stratégie de développement définie par le Grand Paris et le SDRIF ; articuler cette stratégie de développement avec celles des territoires voisins au travers de coopérations.
- Poursuivre et amplifier la requalification du territoire et poursuivre sa transition écologique : améliorer et renforcer le réseau de transports en commun, et poursuivre la requalification urbaine du territoire. L'objectif est de donner aux usagers et habitants du territoire, un cadre de vie de qualité, soutenable, sain et exemplaire écologiquement, et de leur garantir le droit à la centralité en leur permettant d'accéder à toutes les fonctions de la ville : services et équipements publics, commerces, espaces publics de convivialité, offre culturelle et sportive, espaces verts ...
- Développer sur le territoire l'offre de logements et notamment l'offre de logements sociaux. Améliorer la qualité des logements existants et résorber l'habitat insalubre.

- Renforcer le développement économique au bénéfice de l'emploi des habitants en s'appuyant en particulier sur les sources de développement endogène en complément du développement induit par l'installation de grandes entreprises à la Plaine. Poursuivre l'articulation des politiques de développement économique avec les politiques de développement social, afin d'améliorer les parcours éducatifs, d'insertion et de formation pour favoriser l'accès à l'emploi des habitants du territoire.
- Faire de la culture et de la création le fil rouge du développement du territoire: conforter et structurer la présence des activités culturelles et créatives sur le territoire, pour renforcer son attractivité économique. Pour cela valoriser le lien entre les entreprises, l'enseignement supérieur et la recherche, les artistes et la population. Mais également, valoriser et mobiliser le potentiel artistique, créatif et culturel du territoire et de ses habitants, le but étant de fédérer les énergies autour du territoire et en améliorer la qualité urbaine et de rendre visible la richesse d'un territoire souvent disqualifié en termes d'image.
- Associer les habitants, et les acteurs locaux, dans leur diversité à l'élaboration et à l'évolution du projet dans le temps au travers de dispositifs participatifs et partenariaux renouvelés, afin de garantir que le projet prenne en compte les préoccupations, les attentes et les projets des forces vives du territoire.

Ces objectifs se déclinent en projets concrets et opérationnels (transport avec le Nouveau Grand Paris, aménagement, habitat et logement, développement économique, développement social, ...) :

Notamment : Les projets d'amélioration des infrastructures et voiries existantes :

- la requalification de la gare St Denis, permettra de mieux accueillir les 80 000 voyageurs/jour actuels et les 110 000 voyageurs jours attendus à horizon 2025
- la suppression des bretelles de la porte de Paris permettra de requalifier ce secteur ;
- cela s'accompagnera de la restitution des fonctionnalités au niveau du diffuseur Pleyel (modernisation et complément du diffuseur), pour assurer le trafic routier
- en complément, l'élaboration d'un programme d'insertion urbaine des autoroutes, permettra de réduire les nuisances, risques et impacts urbains des autoroutes
- de nombreux projets de voiries et franchissements à créer ou requalifier d'ici 2030, ont été inscrits au CDT via un schéma des espaces publics, pour améliorer le cadre urbain et la mobilité sur le territoire.
- Le franchissement du faisceau ferré au droit de la future gare Saint-Denis-Pleyel, projet majeur du CDT, permettra de connecter les quartiers Pleyel et Landy et d'impulser la requalification et le développement de tout le secteur Pleyel à l'ouest des voies ferrées.

Le projet porté à enquête apparaît ainsi bien fléché au niveau du CDT.

➤ Le Schéma Directeur des Espaces Publics et des Déplacements de Plaine Commune (SDEPD)

L'objectif du Schéma Directeur des espaces publics est de définir les orientations principales pour le réaménagement des voiries de Plaine Commune. Pour cela, le réseau viaire a tout d'abord été classé selon différents niveaux de priorité relatifs à la mobilité : priorité du transport collectif, priorité des modes doux ou équilibre voiture/transport

collectif à maintenir. La méthodologie prend en compte l'ensemble des thématiques en lien avec l'espace public, afin de proposer des aménagements « type » : paysage, hydrologie, activités, stationnement, etc. Un outil opérationnel a également été mis en place, sorte de guide permettant aux services de l'agglomération de passer en revue toutes les thématiques lors du réaménagement d'un axe.

Plaine Commune souhaite mettre en œuvre un système de transports en commun sur le boulevard Anatole France. L'allègement du trafic de transit entre l'échangeur de la Porte de Paris et l'échangeur Pleyel par la fermeture des bretelles de l'A1 va le permettre.

Les emprises libérées par le projet vont dans ce sens, elles seront aménagées par Plaine Commune pour les modes actifs.

Ce document fait également l'analyse des points suivants :

- L'accessibilité PMR des cheminements piétons
- L'éclairage du point de vue du piéton
- Les coupures spatiales et les franchissements
- Les nuisances sonores
- Les aménagements piétons tels zones 30, zones de rencontre ou voies piétonnes

Cette analyse permet d'identifier les secteurs particulièrement défavorables à la marche qui fait partie des modes à valoriser. Le secteur Pleyel est identifié comme secteur faiblement « marchable ».

Le projet doit permettre d'y remédier.

Il apparaît compatible avec ce schéma directeur.

➤ Le PLU de Saint-Denis

Il a été arrêté le 20 septembre 2014 et approuvé par délibération du Conseil municipal le 10 décembre 2015.

Les emprises du projet sont concernées par les zones UAE (secteur urbain d'activités économiques), UEM (secteur économique mixte) et UM (secteur urbain mixte).

Pour chacune de ces zones, les installations liées aux voiries sont autorisées, ainsi que les affouillements et exhaussements nécessaires à leur implantation.

Le projet n'empiète sur aucun emplacement réservé.

Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le PLU en vigueur et ne nécessite pas de mise en compatibilité pour en permettre sa réalisation.

Quant aux servitudes s'appliquant (patrimoine archéologique, monument historique classé, chemin de fer, aéronautique de dégagement et transmissions radioélectriques et électriques), elles ont été prises en compte dès la définition du projet.

La réalisation de la nouvelle bretelle d'accès à l'A86 intérieur est effectuée en accord avec SNCF Réseau qui a été consulté. Le projet est soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France compte tenu de la présence de périmètres de protection de monuments historiques et enfin, il sera soumis à la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Île-de-France, service Archéologie afin de déterminer le besoin ou non d'un diagnostic

archéologique préventif.

Plaine commune a arrêté le 17 octobre 2017 un projet de PLU intercommunal (PLUi), actuellement mis à enquête publique. Ce PLUi concerne l'ensemble des 9 communes de l'Etablissement public territorial Plaine Commune (EPT). Une fois approuvé par le conseil de territoire, il se substituera aux PLU des communes de l'EPT. Le projet du système d'échangeurs apparaît compatible avec le projet de PLUi..

L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt général ?

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis, est porté par la Direction interrégionale des routes d'Ile-de-France (DiRIF) et concerne la fermeture définitive, avant 2023, des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau du demi-échangeur Pleyel.

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire: apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France, actuellement emprunté par du trafic de transit provenant de l'A1, et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Les objectifs du projet sur ce territoire sont :

- *« offrir aux usagers des conditions optimales 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 et cycles) ».*

Cette opération s'inscrit dans un secteur en pleine mutation et très fortement marqué par les grandes infrastructures de transport, routières et ferroviaires, certes essentielles au fonctionnement métropolitain, mais segmentant et contraignant fortement le territoire dionysien, tant dans ses déplacements quotidiens que dans son fonctionnement et son développement urbain.

Elle a fait l'objet d'une phase de concertation nourrie qui a permis la présentation de variantes, l'expression des collectifs de citoyens et des acteurs du territoire proposant des solutions alternatives, pour aboutir, in fine, au choix d'une solution retravaillée et présentée à enquête publique.

Le projet mis à enquête a de nouveau fortement mobilisé les collectifs citoyens, qui l'ont questionné et ont fait des propositions pour l'aménagement de l'échangeur Pleyel. La commission a souhaité que le maître d'ouvrage les étudie de manière approfondie. Ces dernières ont fait l'objet d'une analyse multicritères des éléments discriminants (portant sur les infrastructures, déplacements, milieu

naturels, paysage/patrimoine, milieu humain et économique et cadre de vie des riverains), permettant leur appréciation objective. Leurs impacts sont contrastés, avec des apports positifs autour du triangle Pleyel, mais des effets négatifs, voire très négatifs, sur d'autres secteurs sensibles, sur le réseau local et sur le fonctionnement du réseau magistral. Les préoccupations exprimées et certains aspects de ces contributions ont permis au maître d'ouvrage et aux acteurs du territoire de faire évoluer le projet.

Les enjeux majeurs du dossier concernent la qualité de l'air, le bruit, la qualité de circulation, la bonne articulation en phase chantier avec les autres projets du secteur - notamment les opérations d'aménagement mobilisées lors des jeux olympiques -, l'association de la population à ces évolutions territoriales, sa bonne intégration environnementale et paysagère. Ces enjeux questionnent plus généralement la mobilité durable dans un secteur, à la fois contraint et en pleine mutation urbaine.

La situation actuelle du quartier résulte d'un fonctionnement territorial fortement impacté par les grandes infrastructures de transport qui le traversent, à l'origine d'un trafic important, à la fois sur ces grands axes et sur le réseau local qui est largement utilisé, bien au-delà d'une simple desserte de proximité, générant ainsi une pollution atmosphérique importante.

Ce projet s'inscrit en effet dans un contexte élargi, métropolitain, visant à mieux équilibrer le territoire en recréant des liens urbains avec les territoires voisins. L'aménagement de ces secteurs de liaison apparaît ainsi essentiel.

L'opération relève des dispositions de la circulaire du 15 décembre 1992 sur la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (circulaire Bianco) et s'appuie sur le Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014-2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, co-signé par le territoire et l'Etat et sur le PLUi de Plaine Commune en cours d'approbation, au travers de l'Orientation d'Aménagement Programmatique (OAP) thématique « Grands axes et urbanisme de liaison » et de l'OAP sectorielle relative au secteur Pleyel.

Le projet d'évolution des échangeurs à Pleyel et Porte de Paris s'inscrit ainsi dans les orientations stratégiques portées par les acteurs locaux en matière d'aménagement du territoire. La suppression de la fonction de liaison autoroutière, assumée par le boulevard Anatole France, la suppression des bretelles de la Porte de Paris, la complétude du diffuseur à Pleyel, sont inscrites dans les documents cadres qui mettent en cohérence les projets urbains et d'infrastructure en cours et à venir.

Le projet doit ainsi permettre d'accompagner la mutation du territoire de Plaine Commune, renforçant son accessibilité, favorisant son développement urbain, social, économique et culturel par l'adoption d'objectifs ambitieux en termes de développement économique et social, en matière de construction de logements, d'aménagement urbain, de mise en valeur du patrimoine paysager, de transformations écologiques et de développement culturel.

Il participe ainsi de la dynamique territoriale de reconversion et de mutation, permettant la mise en œuvre d'un « urbanisme de liaisons », se réappropriant un espace urbain allant être requalifié, où le maillage des nouveaux espaces publics seront porteurs d'une ambition d'écologie urbaine affirmée.

Il doit permettre d'agir sur le réseau routier local, congestionné par des flux de transit intra et inter territorial, les véhicules cherchant des échappatoires à la saturation du réseau magistral et principal de Plaine Commune, qui accueille des flux croissants de transit traversant le territoire tout au long de la journée. La bonne circulation des bus est ardue et le réseau viaire est inadapté aux modes actifs (piétons et cycles), rendant le report modal illusoire et dangereux.

Le projet doit ainsi, à la fois favoriser l'accessibilité et la porosité du territoire et maîtriser la place de la voiture. Et il s'inscrit également dans le cadre de réflexions plus larges en cours sur le statut autoroutier des autoroutes en zones denses.

Il dépasse largement le simple projet d'aménagement du système d'échangeurs pour s'inscrire dans le

projet de développement territorial de Plaine Commune, au service des habitants et usagers du territoire, du dynamisme de la région capitale, et plus globalement de la mutation durable des territoires stratégiques.

Ce projet ne nécessite, par ailleurs, ni acquisitions foncières, ni modifications du document d'urbanisme de Saint-Denis. Il demande seulement un classement des nouvelles bretelles d'accès à l'A86 dans le domaine autoroutier national.

L'intérêt général de cette opération apparaît ainsi évident à la commission d'enquête, et ceci malgré des inconvénients certains soulevés au cours de l'enquête publique, dont les plus notables portent sur les impacts sonores et la qualité de l'air au niveau de plusieurs sites sensibles. Ces derniers points appellent ainsi des mesures conjuguées et adaptées précisées ci-après.

Le bilan coûts-avantages de l'opération

L'intérêt général de cette opération doit également s'apprécier à l'aulne de l'ensemble de ses effets sur son environnement, permettant de s'assurer qu'elle ne porte pas une atteinte excessive à d'autres intérêts en présence, parmi lesquels les enjeux environnementaux. Sont ainsi examinés ces effets et l'ensemble des moyens mis en œuvre pour les éviter, réduire et compenser.

➤ S'agissant de la santé publique :

Il s'agit d'un aspect particulièrement prégnant du dossier et qui a fortement mobilisé. L'étude d'impact a pointé, à la fois la situation actuelle très dégradée du secteur et les enjeux pour parvenir à des solutions, nécessairement collectives, étalées dans le temps, et dépassant aussi ce territoire. Si le projet apporte globalement des améliorations en matière de santé publique, ces améliorations sont plus nuancées sur certaines zones. La population s'est beaucoup impliquée et a été force de proposition sur certains secteurs sensibles, et en particulier le triangle Pleyel. Ses scénarii ont tous été examinés avec rigueur et objectivité et ont permis des avancées importantes du dossier.

Cette recherche d'une mobilité durable, plus vertueuse et responsable, a créé une dynamique de réflexion et d'actions à mettre en œuvre qui apparaît tout à fait essentielle à la commission et doit pouvoir se poursuivre sur ce projet et ceux également en cours sur le secteur.

- Conformément à la réglementation, le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) a fait l'objet d'une étude d'impact dont le volet « air et santé » a été mis à jour suite à une recommandation de l'Autorité environnementale (Ae) jugeant le modèle utilisé obsolète. Ces études qui ont montré une amélioration de la situation, incontestable à la Porte de Paris et plus nuancée dans le secteur de Pleyel, ont suscité de nombreuses prises de position. Plusieurs contributions ont interrogé ces résultats, soulignant notamment un manque de clarté des éléments techniques présentés dans ce volet.

Il est ainsi apparu nécessaire à la commission d'enquête qu'ils puissent être réexpliqués dans le cadre du mémoire en réponse. Celle-ci a regretté que l'ensemble des pièces du dossier n'aient pas été mises à jour, car cela aurait permis une meilleure compréhension de l'évolution des résultats.

Ces études montrent une amélioration significative de la qualité de l'air globale sur le périmètre d'étude et des impacts sanitaires en diminution avec le projet, par rapport à

la situation au fil de l'eau (c'est à dire sans le projet) et par rapport à l'état actuel. Le projet va induire, dans le périmètre d'étude, une baisse de l'ordre de 10 % des consommations de carburant par rapport au scénario fil de l'eau. En conséquence, le projet induira une amélioration en ce qui concerne les émissions atmosphériques du transport routier.

Similairement à l'échelle de la zone d'étude, il apparaît que, pour tous les polluants routiers considérés, les concentrations maximales attendues pour les différents horizons avec projet sont inférieures aux maximums devant être atteints par le scénario sans projet. En définitive, la qualité de l'air dans la zone d'étude devrait légèrement s'améliorer conséquemment à l'établissement du projet.

Globalement, la mise en œuvre du projet devrait permettre de diminuer l'exposition de la population de la zone d'étude aux polluants issus du trafic routier et de diminuer le risque cancérigène pour la population, sans que cette diminution permette de ramener l'excès de risque individuel à une valeur résiduelle.

On constate que les émissions des principaux polluants routiers de la zone d'étude diminuent très fortement entre l'actuel et les horizons futurs et que systématiquement le scénario avec projet est plus favorable que celui au fil de l'eau, à l'exception de certains sites dits sensibles pour lesquels le Maître d'ouvrage et les acteurs du territoire s'engagent à diminuer les impacts routiers de la circulation routière.

En effet, la réorganisation des circulations liée à la mise en œuvre du projet, entraînent des impacts en termes de qualité de l'air qui ne sont pas uniformes sur l'ensemble de la zone d'étude. Une analyse plus nuancée a été menée sur la base de l'étude spécifique de 26 sites sensibles situés dans le périmètre. Cette analyse révèle que les variations de concentration sont très différentes selon les endroits. Pour 14 sites sensibles, la différence entre les situations avec et sans projet est suffisamment faible pour entrer dans le domaine d'incertitude du modèle ($<1\mu\text{g}/\text{m}^3$). Sur les 12 autres, les impacts du projet sont nuancés, et tout particulièrement concernant la pollution au NO_2 . Tandis que 3 sites (deux sites scolaires ainsi qu'une crèche) présenteraient des concentrations plus fortes avec le projet que sans le projet, 9 sites bénéficient d'une diminution de ces concentrations.

Aux alentours des sites sensibles, les concentrations de polluants, en situation avec et sans projet, calculées pour des horizons différents (2023, 2030 et 2043), affichent des niveaux bien inférieurs aux concentrations actuelles, mettant en perspective l'impact réel du projet. Si l'amélioration de la qualité de l'air autour des sites sensibles ne sera jamais annulée, elle sera, dans certains cas, un peu freinée, et dans d'autres cas, accélérée.

La commission d'enquête prend bonne note de l'engagement du maître d'ouvrage et des différents acteurs du territoire (Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental), de développer des solutions afin de réduire le plus possible ce frein à l'amélioration et leur recommande d'agir au plus vite.

Les impacts sur la santé sont évalués à partir de calculs d'indices permettant, d'une part d'apprécier le risque sanitaire (indice pollution-population ou IPP), et d'autre part de caractériser ce risque (évaluation quantitative des risques sanitaire ou EQRS).

L'introduction des quotients de danger (QD) permet de calculer l'excès de risque individuel (ERI) qui représente la probabilité de survenue d'une pathologie pour les individus exposés.

L'aire d'étude d'un projet est définie selon une circulaire interministérielle. Compte-tenu des remarques du public et des acteurs locaux quant aux chiffres de population, remarquant que ces derniers n'intégraient pas l'ensemble des projets à venir, le maître

d'ouvrage a procédé à une actualisation de l'IPP (seul indicateur qui tient compte du nombre d'habitants). Les acteurs locaux ont réfléchi à l'implantation des zones d'habitations en fonction du schéma directeur de déplacement (en particulier le PLUI de Plaine Commune, qui vise à préserver des poches de tranquillité pour les futurs projets). L'IPP mis à jour confirme ces réflexions et traduit l'apaisement de la circulation par une diminution de 15% grâce au projet.

La commission d'enquête remarque que les indices calculés pour différents scénarii temporels ont tendance à être légèrement inférieurs dans le cas avec projet par rapport au fil de l'eau (sans projet).

Le bénéfice du projet s'apprécie sur l'ensemble du territoire concerné, au niveau de la Porte de Paris et sur l'ensemble du quartier Pleyel, et la solution retenue pour l'aménagement du système d'échangeurs apparaît bien à la commission d'enquête la plus optimale, tant au niveau de la circulation et de ses impacts en matière de qualité de l'air, que du fonctionnement urbain proprement dit, permettant ainsi la reconquête d'espaces alors entièrement dédiés à la voiture. L'analyse des solutions alternatives, présentées par les collectifs citoyens pendant l'enquête publique, a permis de montrer que celles-ci, si elles apportaient un bénéfice certain très localement, et tout particulièrement au niveau du groupe scolaire Pleyel, engendraient en revanche, outre une fluidité sur le réseau magistral ne pouvant être assurée, des reports de circulations très importants sur des axes inadaptés pour les accueillir, concernant également des établissements sensibles. Certaines préconisations ont malgré tout été retenues pour apporter des améliorations au projet.

La solution mise à enquête doit toutefois pouvoir se réaliser en mettant tout en œuvre pour qu'à la fois localement et plus globalement les impacts soient évités, réduits ou compensés de manière optimale et en particulier dans le quartier Pleyel. C'est ainsi que la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage et aux différents acteurs du territoire de se coordonner pour agir.

- Le projet mis à enquête a fait l'objet d'une mobilisation importante des acteurs du territoire et des riverains, tout particulièrement au niveau de l'échangeur Pleyel, questionnant la place de la voiture au cœur d'un quartier en pleine mutation et fortement marqué par la présence de grandes infrastructures de transport. Cette réflexion a conduit les différents maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voiries concernés par les axes routiers et les aménagements du secteur à adopter des évolutions significatives visant à réduire la place de la voiture dans le secteur. Ces évolutions ont été portées à la connaissance de la commission d'enquête dans le cadre du mémoire en réponse à son procès verbal d'observations. Dans ces écrits, la réduction de l'emprise routière se traduit de la manière suivante :
 - Pour le boulevard A France :
 - une réduction d'au moins une voie devant le groupe scolaire A France et à la sortie du carrefour Pleyel ;
 - la réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation motorisée ;
 - le décalage de l'axe du boulevard A France vers l'Est, afin de permettre :
 - l'aménagement d'un trottoir largement dimensionné (entre 3,6 m et 5 m de large au droit du groupe scolaire A France) et sécurisé ;

- l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle longeant le trottoir devant l'école Anatole France ;
- la création d'un écran végétal de 5 m de large pour isoler les véhicules des espaces de vie et filtrer en partie la pollution liée aux particules, écran dont les 3 strates végétales seront d'une maturité suffisante pour produire dès leur mise en terre des effets sur la capacité de captation des polluants ;
éloignant ainsi d'au moins 10 mètres la façade du groupe scolaire de la première voie de circulation.
- Pour le boulevard de la Libération :
 - une réduction d'une voie sur ce boulevard au Nord et au Sud de l'Autoroute A86, en dehors des carrefours ;
 - une compression du carrefour bd de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements ;
 - la réduction de la longueur de la voie de stockage sur le bd de la Libération, au Nord de l'échangeur, pour maintenir le profil actuel d'une voie par sens, dès le droit des premières habitations sur ce boulevard ;
 - une sécurisation et une optimisation des circulations piétonnes et des pistes cyclables.

Par ailleurs, la diminution de la place de la voiture sur l'axe A France a conduit à faire évoluer le statut de la rue Poulbot, qui sera prolongée, devenant ainsi un axe de contournement Nord-Sud du cœur du quartier Pleyel.

Le prolongement de la rue Poulbot, axe de 2x1 voie qui longe le faisceau ferroviaire, est ainsi acté par Plaine Commune qui s'est en effet engagée à prendre les mesures conservatoires nécessaires, la zone du poste P SNCF devant par ailleurs faire l'objet d'une étude dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC Pleyel.

La commission d'enquête note favorablement ces évolutions du dossier et invite la maîtrise d'ouvrage et les acteurs locaux à les mettre en œuvre en complément de mesures et actions plus globales, également étudiées, sur l'ensemble du quartier Pleyel, et portant sur le traitement de la qualité de l'air et du bruit, et qui seront détaillées dans un protocole d'accord.

- **Des actions collectives et combinées prises au niveau du quartier Pleyel, futur « quartier pilote » en matière de lutte contre la pollution** : le projet apporte globalement des améliorations sur l'ensemble du secteur concerné par le système d'échangeurs, même si certains sites, parmi l'ensemble des sites sensibles du quartier Pleyel, pourraient connaître une situation de moindre amélioration avec le projet. Dans ce secteur en pleine mutation, les actions pouvant porter des améliorations doivent être combinées et collectives, à différentes échelles et selon différentes temporalités, pour en garantir le succès. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre des réponses apportées aux observations de la Commission d'enquête, l'ensemble des acteurs du territoire (l'Etat, Plaine Commune, la ville de Saint-Denis, le Département de Seine-Saint-Denis, qui devraient être rejoints à terme par les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel et la Région Île-de-France) souhaitent s'engager dans une réponse collective autour des enjeux de qualité de l'air et de bruit sur le quartier Pleyel par le biais d'un protocole d'accord.

Ce protocole précisera également les modalités d'association des habitants et les actions concrètes à mettre en œuvre - dans le cadre du présent projet du système d'échangeurs mis à enquête et des opérations sur le secteur.

Il suivra ainsi l'évolution des sites sensibles bien identifiés et plus globalement visera à faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et la réduction du bruit.

Il s'articulera ainsi dans le temps :

- 2020-2024 : mise en œuvre des mesures et suivis de la qualité de l'air et du niveau de bruit dans le quartier ;
- 2024-2030 : définition d'une stratégie d'action partenariale (adoption de mesures de gestion de circulation, aménagement des espaces publics et paysagers, actions portant sur les sites sensibles...) ;
- et mise en place d'actions, notamment en expérimentant des mesures innovantes de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.

Un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupera l'ensemble des signataires et pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUIPARIF et pourra associer - notamment - des représentants des habitants, le conseil de développement, des associations concernées par le projet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Ce triptyque alliant la mesure - et son suivi -, l'action immédiate au niveau du projet et l'engagement à rechercher et mettre en place des solutions innovantes pour réduire les pollutions, le tout dans une démarche concertée et collective selon des échelles et une intervention dans le temps, apparaît tout à fait nécessaire à la commission d'enquête.

Celle-ci tient à souligner le travail de réflexion collégiale engagé pour agir de manière construite et concrète sur ce territoire et invite les acteurs à formaliser rapidement et à mettre en œuvre ce protocole d'accord. Cette formalisation - et l'installation du comité de suivi - pourront être pilotées par l'État, en la personne du préfet de département.

- Le projet mis à enquête devrait apporter une amélioration certaine et partagée par tous les acteurs et riverains au niveau de la Porte de Paris. La fermeture et la déconstruction des bretelles libéreront de vastes espaces de plus de 7 hectares, permettant la poursuite du projet urbain de la Porte de Paris dans sa partie Sud. Il générera ainsi des effets positifs sur la qualité de l'air et le niveau sonore de ce secteur, et permettra aussi d'articuler la reconfiguration du boulevard A France, jusqu'à l'A 86 dans un premier temps, et le développement urbain à venir, notamment avec la réalisation de la ZAC Saulnier.
- L'arrivée prochaine de la gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express, future grande gare d'interconnexion du réseau du Grand Paris (lignes 15, 16, 17 et 14 Nord), qui s'ajoute au RER (D) et à la ligne 13, ou encore le tramway T8, ainsi que la reconfiguration du réseau de bus, vont profondément modifier l'accessibilité des quartiers Pleyel et Porte de Paris dans les années à venir, favoriser un report modal et réduire ainsi la pollution atmosphérique. La commission d'enquête considère que la desserte par plusieurs modes de transports collectifs de grande capacité va se révéler tout à fait majeure pour le territoire, entraînant des effets indéniablement positifs sur les conditions de desserte locale et métropolitaine et sur l'amélioration des conditions de vie et la santé de ses habitants.

- Par ailleurs, la commission pense que la mise en œuvre, depuis juillet 2019, d'une zone à faibles émissions (ZFE) au niveau de la Métropole du Grand Paris pourrait également avoir des impacts positifs sur la qualité de l'air dans le secteur. Celle-ci engage 79 communes situées dans tout ou partie du périmètre de l'A86. Une ZFE est en effet destinée à protéger les populations dans les zones denses les plus polluées et est considérée comme particulièrement efficace pour réduire les émissions provenant du trafic routier, l'une des principales sources de pollution en ville. Son principe est d'encourager la circulation des véhicules les plus propres. Pour circuler dans une ZFE, la vignette Crit'Air doit être apposée au pare-brise. Elle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus pollués et les « non classés » ne pourront pas rouler dans la ZFE sur certaines plages horaires.

La ville de Saint-Denis se dit favorable au principe de la mise en place d'une ZFE afin d'agir contre les dérèglements climatiques et la pollution atmosphérique qui conduisent à une catastrophe sanitaire. Toutefois la commune souhaite la mettre en œuvre selon une temporalité différée, à partir de 2021, avec interdiction des Crit'R 4 et 5. Cette date, plus lointaine que celle prévue par la Métropole du Grand Paris, doit permettre d'envisager collectivement via des « Assises de la transition écologique », des mesures complémentaires à la ZFE permettant de ne pas pénaliser des populations aux revenus plus précaires.

Il convient de noter, comme le rappelle le maître d'ouvrage, que l'apport de cette ZFE métropolitaine n'a été intégrée à aucun scénario, et il est très probable que l'impact serait positif, tant sur le scénario avec le projet, que celui au fil de l'eau.

- Plus généralement, la mobilité et son impact sur notre cadre de vie font partie des enjeux que notre société est amenée à repenser, en faisant évoluer nos pratiques actuelles. À la suite des Assises nationales de la mobilité et du livre blanc réalisé au sein du Forum métropolitain du Grand Paris sur les « mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France », les 180 collectivités membres ont décidé d'approfondir ce sujet en lançant une grande consultation internationale en juin 2018.

Cette consultation était axée sur le devenir du réseau routier structurant, pour élaborer des visions à moyen et long terme de l'évolution des grandes infrastructures routières. Compte-tenu de la forte interdépendance entre des tronçons relevant parfois de gestionnaires différents, cette réflexion a été portée au niveau de l'ensemble du réseau régional, s'appuyant sur un réseau existant qui totalise près de 1 000 km d'axes structurants franciliens, comprenant notamment le boulevard périphérique, l'A86, la Francilienne, les autoroutes, les voies rapides nationales et les autres voies structurantes jusqu'à la Francilienne.

« Quel devenir pour le réseau routier du Grand Paris ? Quelles transformations mener pour améliorer les mobilités, réduire les nuisances et favoriser l'insertion du réseau dans son environnement ? »

4 équipes pluridisciplinaires sélectionnées par les collectivités au sein du Forum métropolitain du Grand Paris, avec la Mairie de Paris, la Région Île-de-France et l'Etat, à l'issue d'une consultation internationale, ont engagé des réflexions prospectives et ouvert un nouveau champ des possibles. Les équipes pensent un nouvel usage de la route. Leurs travaux montrent comment la route peut être repensée pour en faire le support d'un système de transports en commun interconnecté avec les autres modes de mobilités, que ce soit les transports en commun ferrés, l'auto partage,

le vélo ou la marche. L'exposition « Les routes du futur du grand Paris » (du 7 juin au 13 octobre 2019 au Pavillon de l'Arsenal et 11 lieux franciliens) permet de visualiser leurs propositions, de repenser l'insertion des routes dans la ville ainsi que l'aménagement des voies ; des focus revisitent le périphérique et les grands axes ou nœuds d'interconnexions (A1, A6...). Elle montre également ce qui pourrait changer concrètement pour les habitants et usagers dans leur quotidien, notamment dans l'offre de services que cette nouvelle vision permettra d'apporter.

L'État et les collectivités - depuis la Ville de Paris à la Région Ile-de-France et la Métropole du Grand Paris, en passant par Plaine Commune, pour ne citer que des exemples franciliens - s'engagent progressivement en faveur de la mobilité durable et de la qualité de l'air, passant des simples déclarations à des actions plus concrètes et opérationnelles (réductions de vitesses, interdiction de circulation des véhicules les plus polluants...).

Des politiques volontaristes pour changer de paradigme, relayant des préoccupations citoyennes de plus en plus affirmées en faveur du climat et de l'environnement, vont sans doute faire évoluer la situation plus rapidement que les seuls progrès technologiques sur les véhicules ne pourraient le laisser supposer et concernent des enjeux plus vastes que le transport et les déplacements, enjeux qui relèvent de la recherche d'un mode de vie plus responsable (habitat, travail, loisirs...).

- Par ailleurs, la prise en compte de l'aspect pollution en phase chantier apparaît également important, tout particulièrement en raison des très nombreuses opérations allant se dérouler dans les 2 décennies à venir. Cela nécessite d'anticiper, de réfléchir et mettre en œuvre des solutions globales, coordonnées, innovantes et exemplaires au niveau environnemental, notamment en matière d'approvisionnement et d'évacuation des déblais, d'ajustement des plannings et programmes des opérations, de mutualisation de moyens.

L'Etat, en lien avec la SOLIDEO et le Conseil départemental, va mettre en place une structure spécifique, destinée à coordonner et assurer un pilotage décisionnel et technique des nombreux chantiers allant être mis en œuvre.

La commission d'enquête estime important cet engagement visant à réduire ces impacts sur le territoire et la volonté de réflexion et d'action coordonnées.

Ainsi, au regard de l'intérêt public de la santé publique, le projet apparaît apporter des évolutions majoritairement positives sur l'ensemble de l'aire d'étude. Et les mesures correctives ou les modifications sur lesquelles le maître d'ouvrage et l'ensemble des acteurs du territoire s'engagent à court et moyen termes apparaissent de nature à apporter des effets bénéfiques.

La commission d'enquête tient à souligner leur engagement collectif et la volonté affirmée d'y associer les riverains et les invitent à les mettre en œuvre rapidement et à être ambitieux.

➤ S'agissant du coût financier :

- Le coût du projet est estimé à 95 millions d'euro. L'opération s'inscrit dans le financement des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 de la Société de livraison des équipements olympiques et paralympiques (SOLIDEO), le projet représentant une opportunité de desserte du village des athlètes. Elle fait l'objet d'une convention de

financement signée en décembre 2018. Le financement, apporté par la SOLIDEO, est composé de 74,5% de ressources en provenance de l'Etat et de 25,5% de ressources en provenance de la Région Ile-de-France.

- Le coût total du projet intègre les travaux de complément de l'échangeur Pleyel, les travaux d'insertions paysagères et urbaines, les mesures de compensation et de réduction des nuisances ainsi que la fermeture puis déconstruction des bretelles de l'A1 au niveau de la Porte de Paris. Les estimations de l'ensemble du suivi environnemental incluent :
 - l'intervention d'un écologue en phase chantier ;
 - le suivi écologique suite à la mise en œuvre du projet ;
 - une campagne de mesures de suivi de la qualité de l'air ;
 - les mesures acoustiques liées aux protections de façade.

Le coût global de l'ensemble des mesures présentées ci-avant est estimé à 1,4 M€ HT. Cet aspect est particulièrement important et a été questionné par l'Autorité environnementale et les riverains. La maîtrise des effets du projet en matière de pollution atmosphérique et sonore sur les sites sensibles va en effet nécessiter des études et la mise en œuvre d'actions combinées et innovantes qui doivent pouvoir être financées.

- Dans le dossier d'enquête publique soumis l'Autorité environnementale, le coût du projet affiché est de 90 M€ TTC (valeur octobre 2016). Or le coût de l'opération a été actualisé et est de 95 M€ (valeur octobre 2016). Cette augmentation est imputable à la provision pour les aléas et risques liés à la bretelle d'insertion sur l'A86 vers l'Est qui franchit les voies ferrées. Malgré la révision du coût de l'opération, le montant total du projet, financé intégralement par la SOLIDEO, ne dépasse pas les 100 millions d'euros HT. Une contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) n'a donc pas été réalisée.

L'examen des résultats de l'analyse monétarisée au sein de l'évaluation socio-économique met principalement en évidence une sensibilité à l'estimation du coût des travaux. Selon la commission d'enquête, cela doit être un point de vigilance, en raison des risques potentiels de dérapage, surtout dans un calendrier très contraint lié à la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 pour lesquels le système d'échangeurs doit pouvoir être utilisé par les athlètes.

- S'agissant des inconvénients d'ordre social, environnemental et l'atteinte à d'autres intérêts publics :
 - Les impacts sociaux apparaissent globalement positifs sur l'ensemble du territoire concerné, et ce à plusieurs égards :
 - la mise en œuvre du projet devrait permettre une meilleure desserte du territoire, générant des gains de temps et de transport pour les usagers en décongestionnant le réseau et des itinéraires plus rapides pour les échanges entre l'A1 et l'A86 ;
 - la requalification du réseau de voiries locales devrait améliorer la sécurité, à la fois routière mais également en matière de modes actifs (piétons et vélos) :
 - par des carrefours à feux sécurisés,
 - par la réduction du nombre de voies pour les voitures sur les boulevards A France et Libération, permettant de disposer de trottoirs

plus largement dimensionnés et de favoriser le développement de pistes cyclables sur les boulevards A France, de la Libération et la route de la Révolte, en coordination et cohérence avec le PLUi de Plaine Commune et le schéma directeur des pistes cyclables du Conseil départemental.

Si actuellement ces modes de déplacement sont particulièrement contraints, voire dangereux, sur un territoire où les flux de voitures et de camions sont prioritaires, le projet devrait apporter des réponses fonctionnelles, qualitatives et sécuritaires, en étroite association avec les acteurs locaux (Plaine Commune, la Ville de Saint-Denis et le Conseil départemental) et les riverains.

Par ailleurs le Conseil départemental a pour objectif un territoire 100% cyclable en 2024, l'amenant à programmer des études et travaux sur l'ensemble des voies dont il a la compétence pour cette échéance. Dans le secteur Pleyel, l'ensemble des axes départementaux est donc en étude pour répondre à cet objectif. Compte tenu des spécificités du trafic et des enjeux de cyclabilité sur ces axes, des aménagements matérialisés de type pistes cyclables et/ou couloirs bus/vélos seront privilégiés. Dans le périmètre élargi du secteur Pleyel, les principales voies départementales sont d'ores et déjà en cours d'études (quais de Seine, av. Victor Hugo et boulevard Anatole France, rue du Landy, ...) ou en travaux (boulevard A. France au Nord de l'A86, sous maîtrise d'ouvrage de Plaine Commune).

Par ailleurs, la traversée Nord Sud de l'A86, dont le franchissement se fait actuellement en empruntant une passerelle, sera retravaillée en étroite association avec les riverains, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis, afin de garantir une qualité fonctionnelle, une sécurité optimale des personnes l'empruntant, piétons – et potentiellement cyclistes –, et une qualité d'insertion paysagère ;

- cette requalification du réseau routier s'accompagnera également de voies bus dédiées, sur les boulevards A France et Libération, favorisant le report modal, en complémentarité avec une desserte renforcée du territoire en modes lourds de transport en commun (gare Saint-Denis Pleyel du réseau du Grand Paris – lignes 15, 16, 17 et 14 Nord), ligne 13 et tramway T8 ;
- la mise en valeur des espaces publics dégagés par la reconfiguration des échangeurs à la Porte de Paris et sur le secteur Pleyel devrait également contribuer à l'attractivité du territoire, favorisant la venue d'habitants qui bénéficieront de l'amélioration de leur cadre de vie.

La définition de l'aménagement de ces espaces et l'insertion paysagère et urbaine font partie intégrante du projet et sont bien prévues dans le financement et dans les actions qui seront réalisées par le maître d'ouvrage, en partenariat avec Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental - et font l'objet d'une concertation déjà engagée avec la population. Elles concernent plus précisément :

- le cheminement piéton Nord-Sud, actuellement assuré par une passerelle ;
- les espaces publics attenants à l'échangeur Pleyel, au Nord, au Sud et sous l'A86;

La commission d'enquête recommande ainsi la poursuite de cette démarche concertée pour aboutir rapidement à des aménagements de qualité, garants d'une fonctionnalité et d'une intégration environnementale optimales.

Par ailleurs la commission recommande aux acteurs locaux la mise en œuvre d'un urbanisme transitoire lié à la reconfiguration des espaces suite à la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris et à la poursuite de la programmation de la ZAC de la Porte de Paris .

- **Associer les citoyens aux projets sur leur territoire :** la population riveraine s'est fortement mobilisée, lors de la concertation préalable comme pendant l'enquête publique. Elle a manifesté une volonté affirmée d'implication dans les projets de son territoire et s'est montrée force de proposition dans une attitude se voulant constructive.

Pour la commission d'enquête, une association des riverains, qui reconnaîtrait et intégrerait leur expertise d'usage, devrait pouvoir être formalisée et pérennisée selon des modalités à définir avec les acteurs.

Cette association pourrait trouver une traduction dans un espace dédié, telle une maison des projets, permettant une valorisation des échanges, mais aussi dans la participation des représentants des habitants aux comités techniques et de pilotage.

- Les impacts sur l'activité apparaissent globalement positifs, selon la commission, la mise en œuvre du projet allant permettre :
 - la requalification et la sécurisation des espaces publics devraient contribuer à l'attractivité du territoire, favorisant l'implantation d'entreprises et de commerces qui bénéficieront de l'amélioration de leur cadre de vie ;
 - l'accroissement de son attractivité et son dynamisme devraient également reposer sur l'amélioration de la desserte par la modernisation des échangeurs venant compléter les grands projets de transport en commun (gare de Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express, le tramway T8...).
- Les impacts sur l'environnement apparaissent globalement positifs et maîtrisés, mais vont toutefois demander une attention toute particulière au niveau des sites sensibles identifiés, et plus globalement devront s'inscrire dans une démarche collective et concertée permettant d'agir, non seulement sur la réduction des pollutions atmosphériques et sonores, mais aussi sur la mise en œuvre d'un espace public de qualité, pour conférer une véritable urbanité au secteur :
 - Le projet s'inscrit dans un environnement routier, un paysage fragmenté, fortement urbanisé et entropisé, avec une présence très réduite du végétal. L'accueil de la biodiversité sera favorisé par la libération d'environ 7000 m² de surfaces actuellement imperméabilisées, allant être restituées en espaces verts. Comme cela a été présenté plus haut, ces aménagements font l'objet d'un travail partenarial avec les acteurs du territoire, en y associant les riverains, pour permettre de parvenir à des mises en valeur alliant qualité environnementale, insertion paysagère et urbaine, réduction des îlots de chaleur, fonctionnalité et qualité d'usage. L'aménagement des voiries locales et l'appropriation des délaissés liés à la requalification des échangeurs devront permettre de créer de nouvelles

transversalités entre la Porte de Paris et le quartier Pleyel et les aménagements paysagers devraient jouer un rôle important dans la structuration et l'accompagnement de ces reconnections, permettant

- de transformer une route en boulevard urbain ;
- de créer une véritable trame urbaine, verte et fonctionnelle accompagnant les modes actifs (piétons et cycles) ;
- de souligner la continuité visuelle entre les différents secteurs ;
- et de redonner une juste place à l'ensemble des déplacements.

Les nouvelles zones créées devront permettre le maintien, le développement et la circulation de la faune.

- **La juste prise en compte des impacts sonores** : en raison de la nature même du projet, il s'agit en réalité d'impacts croisés air et bruit. Au-delà d'un traitement règlementaire des nuisances à la source (notamment avec des murs anti-bruit) les mesures collectives dans lesquelles se sont engagés le maître d'ouvrage et les acteurs du territoire, autour du quartier Pleyel désigné « site pilote », visent à agir sur les impacts liés à la pollution atmosphérique et sonore. Ces mesures ont été présentées précédemment au niveau des effets sur la santé, et allieront des périodes de mesures et d'enseignements, d'actions spécifiques au niveau du projet et d'expérimentations.

La commission d'enquête est sensible à l'engagement de la maîtrise d'ouvrage et les invite à agir rapidement.

- **Rechercher des critères environnementaux ambitieux pour réduire les impacts liés au chantier** : s'il est encore trop tôt pour fournir le détail des mesures qui seront prises pour limiter les nuisances, le maître d'ouvrage s'engage à intégrer « des critères environnementaux dans le cahier des charges des entreprises afin d'optimiser la gestion des terres et assurer une bonne gestion des plannings et des horaires de chantier ». Un coordinateur environnemental sera associé afin de s'assurer du suivi de l'ensemble de ces prescriptions. Un objectif « projet bas carbone » est ainsi recherché.

Par ailleurs, la DiRIF dit travailler actuellement avec son maître d'œuvre à la prise en compte des impacts des travaux et la mise en place de mesures adaptées : maintien de cheminements piétons et cycles sécurisés, application de la charte environnementale d'organisation et de logistique chantier de la SOLIDEO, horaires de chantier fixés en concertation avec les acteurs du territoire, plan de circulation pour limiter le passage des camions sur le réseau local, choix de techniques constructives et d'engins de chantier les moins intrusives possibles (capotage ou confinement des machines de chantier, entretien et contrôle régulier des machines) et sur l'intérêt possible de parois de coupure isolant les travaux en cours de leur environnement. Par ailleurs, elle mettra en place en collaboration avec les acteurs locaux un dispositif d'information continue.

L'accessibilité des habitations et des commerces et activités sera maintenue tout au long des travaux, avec un point de vigilance au niveau des livraisons de l'Agence Nationale de Sécurité du Médicament (ANSM), à l'angle du bd A France et de la rue Poulbot.

- **Permettre une coordination fine de l'ensemble des chantiers du territoire**

s’inscrivant dans une démarche d’exemplarité environnementale

Le secteur Pleyel connaît actuellement une mutation urbaine importante et concentre sur son territoire de grandes opérations d’aménagement, concernant à la fois des infrastructures de transport (gare du Grand Paris, le Franchissement Urbain Pleyel, le système d’échangeurs A86-A1) et de très nombreuses ZAC, plusieurs opérations étant en lien direct avec les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ces projets vont générer des travaux d’envergure allant bouleverser sur près de deux décennies le quotidien du quartier et plus largement du territoire, en raison de sa localisation stratégique.

Il apparaît ainsi important à la commission d’enquête de pouvoir anticiper et coordonner l’ensemble de ces chantiers, d’avoir une réflexion globale sur les enjeux en matière d’approvisionnement et d’évacuation des déblais, d’ajuster tant les plannings que les programmes, de mutualiser les moyens et de mettre en œuvre des solutions innovantes et exemplaires au niveau environnemental. Le pilotage de cette instance décisionnelle et technique, associant les collectivités et les porteurs de projets, pourrait être assuré par l’Etat.

Compte tenu de ce qui précède, la commission estime que les avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients générés qui devront être amendés, comme s’y est engagée la Maîtrise d’Ouvrage, dans leur majeure partie au niveau des études détaillées allant suivre et dans le cadre d’un protocole d’accord avec les différents acteurs du territoire, et donc que les avantages penchent en faveur de l’intérêt général du projet d’aménagement du système d’échangeurs A86-A1 à Saint-Denis.

A l’issue de l’enquête publique, les décisions suivantes sont susceptibles d’intervenir sont :

- La déclaration de projet, prise par le préfet de la région Ile-de-France, préfet de Paris ;
- Le classement des bretelles nouvellement créées d’accès et de sorties à l’A86 dans le domaine autoroutier, prononcé par le préfet de la Seine-Saint-Denis.

Synthèse de l'appréciation du projet

Le projet concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau du demi-échangeur Pleyel.

Ses objectifs sont les suivants

- « offrir aux usagers des conditions optimales 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 et cycles) ».

Un véritable projet de territoire

Il s'inscrit dans l'une des orientations stratégiques des acteurs locaux en matière d'aménagement du territoire, de résorption des coupures urbaine engendrées par les grandes infrastructures autoroutières et ferrées et de réappropriation d'un espace devant être requalifié, où le maillage des nouveaux espaces publics seront porteurs d'une ambition d'écologie urbaine affirmée.

Le projet doit, à la fois favoriser l'accessibilité et la porosité du territoire et maîtriser la place de la voiture. Il s'appuie ainsi sur le Contrat de développement territorial 2014-2030 de Plaine Commune, co-signé par l'Etat et le territoire, et sur le PLUi en cours d'approbation.

Mais c'est l'attribution des Jeux olympiques et paralympique 2024 à Paris qui en a avancé le calendrier, en fournissant un cadre spécifique de financement. Parce qu'il peut faciliter la desserte du village des athlètes, situé sur les communes de Saint-Denis, Saint-Ouen et L'Île-Saint-Denis, la Société de livraison des ouvrages olympiques SOLIDEO le finance à 100 % au titre de l'héritage des Jeux olympiques et paralympiques 2024. Ce financement, dont le montant est estimé à 95 millions d'euros, représente une opportunité pour faire aboutir une ambition portée depuis deux décennies par les acteurs locaux, mais il induit aussi un calendrier contraint, le système d'échangeurs devant être prêt pour les JOP, c'est-à-dire être terminé pour septembre 2023, le rendant sensible aux surcoûts de travaux.

Le projet s'inscrit également dans le cadre de réflexions plus larges en cours sur la mobilité, dans le cadre de la ZFE métropolitaine, ou le statut autoroutier des autoroutes en zones denses.

Des politiques volontaristes pour changer de paradigme, relayant des préoccupations citoyennes de plus en plus affirmées en faveur du climat et de l'environnement, vont sans doute faire évoluer la situation plus rapidement que les seuls progrès technologiques sur les véhicules ne pourraient le laisser supposer et concernent des enjeux plus vastes que le transport et les déplacements, pour un mode de vie (habitat, travail, loisirs, déplacements...) plus responsable.

Au delà d'une opération d'infrastructure de transport, l'aménagement du système d'échangeurs apparaît donc comme un véritable projet de développement territorial de Plaine Commune, au service des habitants et usagers du territoire, du dynamisme de la région capitale et, plus globalement, de la

mutation durable des territoires stratégiques. Et son intérêt général apparaît bien motivé à la commission d'enquête.

Ce projet ne nécessite, par ailleurs, ni acquisitions foncières, ni modifications du document d'urbanisme de Saint-Denis. Il demande juste un classement des nouvelles bretelles d'accès et sortie à l'A86 dans le domaine autoroutier national.

Des enjeux forts en matière de mobilité durable à traiter à différentes échelles

Les enjeux majeurs du projet concernent la qualité de circulation pour les usagers des voiries concernées, l'aménagement des voies locales, l'insertion paysagère des aménagements routiers, le bruit, la qualité de l'air et la santé des riverains, en particulier ceux du secteur Pleyel. La coordination en phase chantier avec les nombreux autres projets d'un secteur en pleine mutation est également un aspect stratégique d'une grande importance.

Ces enjeux questionnent plus généralement la mobilité durable dans un secteur, à la fois contraint et en pleine mutation urbaine.

La mobilisation des riverains et des acteurs du territoire a été importante pendant l'enquête publique, dont la durée a été prolongée pour permettre à tous de mieux s'approprier les données et de formuler des propositions constructives, lesquelles ont été examinées avec soin et ont permis de faire évoluer le dossier porté par la DiRIF. Ce dernier, mais également le Conseil départemental, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis, se sont engagés collectivement à modifier certains aspects du dossier et à prendre plus globalement des mesures concrètes, formalisées au sein d'un futur protocole, pour agir sur la qualité de l'air et du bruit sur le Quartier Pleyel.

Les enjeux en matière de santé publique sont particulièrement importants, le dossier pointant, à la fois la situation actuelle très dégradée du secteur et la nécessité de parvenir des mesures et actions correctives, nécessairement collectives, étalées dans le temps, devant faire du quartier Pleyel un quartier pilote en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et sonore. En effet, si le projet apporte globalement des améliorations en matière de santé publique, ces améliorations sont plus nuancées sur certaines zones. La population s'est beaucoup impliquée et a été force de proposition sur ces secteurs plus sensibles.

Par ailleurs, la prise en compte de l'aspect pollution en phase chantier apparaît également important, tout particulièrement en raison des très nombreuses opérations allant se dérouler dans les deux décennies à venir. Le maître d'ouvrage s'est engagé sur des critères environnementaux ambitieux, tandis que L'Etat, en lien avec la SOLIDEO et le Conseil départemental, va mettre en place une structure spécifique, destinée à coordonner et assurer un pilotage technique des nombreux chantiers allant être mis en œuvre.

Ainsi, au regard de l'intérêt public de la santé publique, le projet apparaît apporter des évolutions majoritairement positives sur l'ensemble de l'aire d'étude. Et les mesures correctives sur lesquelles le maître d'ouvrage et l'ensemble des acteurs du territoire s'engagent à court et moyen termes sur le secteur Pleyel, futur quartier pilote en matière de qualité de l'air, apparaissent de nature à apporter des effets bénéfiques.

Cette recherche d'une mobilité durable, plus vertueuse et responsable, a créé une dynamique de réflexion et d'actions à mettre en œuvre qui apparaît tout à fait essentielle à la commission et doit pouvoir se poursuivre sur ce projet et sur ceux actuellement en cours dans le secteur, en y associant les riverains.

Cette requalification du réseau routier s'accompagnera également de voies bus dédiées, sur les boulevards A France et Libération, favorisant le report modal, en complémentarité avec une desserte

renforcée du territoire en modes lourds de transport en commun (gare Saint-Denis Pleyel du réseau du Grand Paris –lignes 15, 16, 17 et 14 Nord), ligne 13 et tramway T8. Ce renforcement des transports en commun va profondément modifier l’accessibilité des quartiers Pleyel et Porte de Paris dans les années à venir, favoriser un report modal et réduire ainsi la pollution atmosphérique. La commission d’enquête considère que la desserte par plusieurs modes de transports collectifs de grande capacité va se révéler tout à fait majeure pour le territoire, entraînant des effets indéniablement positifs sur les conditions de desserte locale et métropolitaine et sur l’amélioration des conditions de vie et la santé de ses habitants. Les modes actifs bénéficieront également de cette requalification, par des trajets sécurisés, élargis et continus, arbres d’alignement et écran végétal au droit du groupe scolaire Pleyel.

Une réflexion collective sur la recomposition des espaces publics et la mise en œuvre d’une trame verte pour conférer ne véritable urbanité au secteur

Le projet s’inscrit dans un environnement routier, un paysage fragmenté, fortement urbanisé et entropisé, avec une présence très réduite du végétal. L’accueil de la biodiversité sera favorisé par la libération d’environ 7000 m² de surfaces actuellement imperméabilisées, allant être restituées en espaces verts. Ces aménagements, dont le franchissement Nord-Sud de l’A86 pour les piétons et les cycles, font l’objet d’un travail partenarial avec les acteurs du territoire, en y associant les riverains, pour parvenir à des mises en valeur alliant qualité environnementale, insertion paysagère et urbaine, réduction des îlots de chaleur, fonctionnalité et qualité d’usage.

L’aménagement des voiries locales et l’appropriation des délaissés liés à la requalification des échangeurs devront permettre de créer de nouvelles transversalités entre la Porte de Paris et le quartier Pleyel et les aménagements paysagers devraient jouer un rôle important dans la structuration et l’accompagnement de ces reconnections, permettant

- de transformer une route en boulevard urbain ;
- de créer une véritable trame urbaine, verte et fonctionnelle accompagnant les modes actifs (piétons et cycles) ;
- de souligner la continuité visuelle entre les différents secteurs ;
- et de redonner une juste place à l’ensemble des déplacements.

Le coût des travaux intègre les travaux de complément de l’échangeur Pleyel, mais également les travaux d’insertions paysagères et urbaines, les mesures de compensation et de réduction des nuisances ainsi que la fermeture puis déconstruction en 2025 des bretelles de l’A1 au niveau de la Porte de Paris.

Il apparaît enfin essentiel à la commission que les riverains, qui se sont fortement mobilisés en travaillant à des propositions alternatives, soient associés aux projets sur leur territoire d’une manière à définir, mais qui reconnaitrait et intégrerait leur expertise d’usage.

La commission formule les **cinq (5) recommandations suivantes, précédant son avis** :
 Les recommandations correspondent à des préconisations que la commission d'enquête souhaite que la Maîtrise d'Ouvrage puisse prendre en considération, comme il s'y est engagé dans le cadre de son mémoire en réponse.

Recommandation 1 : Mettre en œuvre les évolutions actées dans les réponses des porteurs de projets à la Commission d'enquête et visant à réduire la place de la voiture dans le secteur

Le projet mis à enquête a fait l'objet d'une mobilisation importante des acteurs du territoire et des riverains, questionnant la place de la voiture au cœur d'un quartier en pleine mutation et fortement marqué par la présence de grandes infrastructures de transport. Une réflexion collective a permis d'identifier les points sensibles pouvant être retravaillés.

Cette réflexion a conduit les différents maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voiries concernés par les axes routiers et les aménagements du secteur à adopter des évolutions significatives visant à réduire la place de la voiture dans le secteur. Ces évolutions ont été portées à la connaissance de la Commission d'enquête dans le cadre du mémoire en réponse à son procès verbal d'observations.

Dans ces écrits, la réduction de l'emprise routière se traduit de la manière suivante :

- Pour le boulevard A France :
 - une réduction d'au moins une voie devant le groupe scolaire A France et à la sortie du carrefour Pleyel ;
 - la réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation motorisée ;
 - le décalage de l'axe du boulevard A France vers l'Est, afin de permettre :
 - l'aménagement d'un trottoir largement dimensionné et sécurisé,
 - l'intégration d'une piste cyclable bidirectionnelle longeant le trottoir devant l'école Anatole France
 - la création d'un écran végétal pour isoler les véhicules des espaces de vie et filtrer en partie la pollution liée aux particules, écran dont les strates végétales seront d'une maturité suffisante pour produire dès leur mise en terre des effets sur la capacité de captation de polluants, éloignant ainsi d'au moins 10 mètres la façade du groupe scolaire de la première voie de circulation.
- Pour le boulevard de la Libération :
 - une réduction d'une voie sur ce boulevard au Nord et au Sud de l'Autoroute A86, en dehors des carrefours ;
 - une compression du carrefour bd de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements ;
 - la réduction de la longueur de la voie d'insertion sur le bd de la Libération depuis la rue de la Révolte, au Nord de l'échangeur, pour maintenir le profil actuel d'une voie par sens, dès le droit des premières habitations sur ce boulevard ;
 - une sécurisation et une optimisation des circulations piétonnes et des pistes cyclables.

Par ailleurs, la diminution de la place de la voiture sur l'axe A France conduit à faire évoluer le statut de la rue Poulbot, qui sera prolongée, devenant ainsi un axe de contournement Nord-Sud du cœur du quartier Pleyel.

Le prolongement de la rue Poulbot, axe de 2x1 voie qui longe le faisceau ferroviaire, est ainsi acté par Plaine Commune qui s'est en effet engagée à prendre les mesures conservatoires nécessaires, la zone

du poste P SNCF devant par ailleurs faire l'objet d'une étude dans le cadre de la ZAC Pleyel.

La commission d'enquête note favorablement ces évolutions du dossier et invite la maîtrise d'ouvrage et les acteurs locaux à les mettre en œuvre, en complément de mesures plus globales portant sur le traitement de la qualité de l'air et du bruit qui seront détaillées dans un protocole d'accord.

Recommandation 2 : Porter une ambition, une réflexion et une action collectives sur les enjeux de qualité de l'air, de bruit et de mobilité durable, formalisées dans le cadre d'un protocole d'accord entre les acteurs du territoire

Le projet apporte globalement des améliorations sur l'ensemble du secteur concerné par le système d'échangeurs, même si certains sites, parmi l'ensemble des sites sensibles du quartier Pleyel, pourraient connaître une situation de moindre amélioration avec le projet .

Dans ce secteur en pleine mutation, les actions pouvant porter des améliorations doivent être combinées et collectives, à différentes échelles et selon différentes temporalités pour en garantir le succès.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre des réponses apportées aux observations de la Commission d'enquête, l'ensemble des acteurs du territoire (l'Etat, Plaine Commune, la ville de Saint-Denis, le Département de Seine-Saint-Denis, rejoints à terme par les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel et la Région Île-de-France) souhaite s'engager dans une réponse collective autour des enjeux de qualité de l'air et de bruit sur le quartier Pleyel par le biais d'un protocole d'accord consacré à ces enjeux.

Ce protocole précisera également les modalités d'association des habitants et les actions concrètes à mettre en œuvre - dans le cadre du présent projet du système d'échangeurs mis à enquête et des opérations sur le secteur.

Il suivra ainsi l'évolution des sites sensibles bien identifiés et plus globalement visera à faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et la réduction du bruit .

Il articulera ainsi dans le temps :

- 2020-2024 : mise en oeuvre des mesures et suivis de la qualité de l'air et du niveau de bruit dans le quartier ;
- 2024-2030 : définition d'une stratégie d'action partenariale (adoption de mesures de gestion de circulation, aménagement des espaces publics et paysagers, actions portant sur les sites sensibles) ;
- et mise en place d'actions, notamment en expérimentant des mesures innovantes de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.

Un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupera l'ensemble des signataires et pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUIPARIF et pourra associer – notamment - des représentants des habitants, le conseil de développement, des associations concernées par le projet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

La commission d'enquête tient à souligner le travail de réflexion collégiale engagé pour agir de manière construite et concrète sur ce territoire et invite les acteurs à formaliser rapidement et à mettre en œuvre ce protocole d'accord. La formalisation du protocole et l'installation du comité de suivi pourra être piloté par l'État, en la personne du préfet de département

Recommandation 3 : Poursuivre une démarche concertée avec les acteurs du territoire et les habitants concernant l'aménagement de l'espace public et l'insertion paysagère liés à la reconfiguration des échangeurs Pleyel et Porte de Paris

La définition de l'aménagement des espaces publics et l'insertion paysagère et urbaine font partie intégrante du projet et sont bien intégrées dans le financement et dans les actions qui seront réalisées par le maître d'ouvrage. Ces actions se réalisent en partenariat avec Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental - et font l'objet d'une concertation avec la population. Elles concernent plus précisément :

- le cheminement piéton Nord-Sud, actuellement assuré par une passerelle
- les espaces publics attenants à l'échangeur Pleyel , au Nord, au Sud et sous l'A86

Par ailleurs la commission recommande aux acteurs locaux la mise en oeuvre d'un urbanisme transitoire lié à la reconfiguration des espaces suite à la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris et à la poursuite de la programmation de la ZAC de la Porte de Paris jusqu'aux berges du canal Saint-Denis.

La commission d'enquête recommande ainsi la poursuite de cette démarche concertée pour aboutir rapidement à des aménagements de qualité, garants d'une fonctionnalité et d'une intégration environnementale optimales.

Recommandation 4 : Associer les citoyens aux projets sur leur territoire

La population riveraine s'est fortement mobilisée, lors de la concertation préalable comme pendant l'enquête publique. Elle a manifesté une volonté affirmée d'implication dans les projets de son territoire et s'est montrée force de proposition dans une attitude se voulant constructive.

Pour la commission d'enquête, une association des habitants, qui reconnaîtrait et intégrerait leur expertise d'usage et leurs préoccupations, devrait pouvoir être formalisée et pérennisée selon des modalités à définir avec les acteurs.

Cette association pourrait trouver une traduction dans un espace dédié, telle une maison des projets, permettant une valorisation des échanges, mais aussi dans la participation des représentants d'habitants aux comités techniques et de pilotage.

Recommandation 5 : Permettre une coordination fine de l'ensemble des chantiers du territoire s'inscrivant dans une démarche d'exemplarité environnementale

Le secteur Pleyel connaît actuellement une mutation urbaine importante et concentre sur son territoire de grandes opérations d'aménagement, concernant à la fois des infrastructures de transport (la gare du Grand Paris Express, le Franchissement Urbain Pleyel, le système d'échangeurs A86-A1) et de très nombreuses ZAC, plusieurs opérations étant en lien direct avec les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ces projets vont générer des travaux d'envergure allant bouleverser le quotidien du quartier et plus largement du territoire, en raison de sa localisation stratégique.

Il apparaît ainsi important à la commission d'enquête de pouvoir anticiper et coordonner l'ensemble de ces chantiers, d'avoir une réflexion globale sur les enjeux en matière d'approvisionnement et d'évacuation des déblais, d'ajuster tant les plannings que les programmes, de mutualiser les moyens et de mettre en oeuvre des solutions innovantes et exemplaires au niveau environnemental.

Le pilotage de cette instance décisionnelle et technique, associant les collectivités et les porteurs de projets, pourrait être assuré par l'Etat.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des services consultés, les observations du public, échangé sur le projet et les propositions alternatives portées par les collectifs citoyens avec la Maîtrise d'Ouvrage, Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental, qui ont apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis, et objet de l'enquête publique unique, apparaît complet et maîtrisé dans ses différents aspects et impacts, en intégrant les différents points sur lesquels il s'est engagé à l'occasion de son mémoire en réponse, et peut être considéré comme d'intérêt général.

Compte tenu des conclusions motivées et de l'analyse bilancielle ,

la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au dossier préalable à la déclaration de projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1)

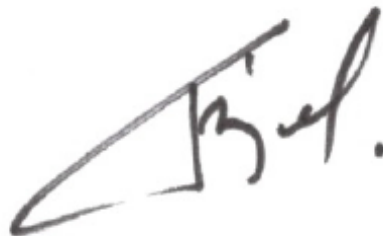
Fait à Paris, le 15 octobre 2019

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE

Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL

Membre titulaire
Alain CLERC



CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE – ENQUETE PREALABLE AU CLASSEMENT DE VOIES DANS LE DOMAINE PUBLIC AUTOROUTIER A SAINT-DENIS

Après avoir pris connaissance du dossier et du site, des observations du public, des avis des services consultés et des commentaires techniques de la maîtrise d'ouvrage, de Plaine Commune, de la Ville de Saint-Denis et du Conseil départemental, de l'étude des propositions alternatives déposées par les collectifs citoyens dans le cadre de son mémoire en réponse, la commission d'enquête est en mesure d'établir ses conclusions sur le dossier d'enquête préalable au classement de voies dans le domaine public autoroutier nécessaire au projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) .

Sur la forme et procédure de l'enquête

- les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage dans la commune concernée et sur le site du projet;
- cet affichage a été vérifié et maintenu tout au long de l'enquête ;
- l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires ;
- à la demande de la commission d'enquête, ce dossier a été complété par des documents de synthèse (guide de lecture, plans, ...) destinés à faciliter la consultation ;
- l'enquête publique unique a été précédée par une concertation publique ;
- le dossier relatif au classement de voies dans le domaine public autoroutier comprenait les éléments nécessaires à la compréhension du contexte, et était dans de bonnes conditions de consultation et sa composition tout comme son contenu apparaissaient conformes aux textes en vigueur ;
- ce même dossier était consultable en ligne sur le site Internet de Seine-Saint-Denis via le lien dédié suivant : www.seine-saint-denis.gouv.fr
- les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisation ;
- le public a pu, pendant toute la durée de l'enquête, s'exprimer librement dans le registre déposé en mairie ou par courrier envoyé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête en mairie de Saint-Denis, désignée siège de l'enquête ;
- un registre dématérialisé et une adresse courriel (echangeurs-A86-A1@mail.registre-numerique.fr), étaient également disponibles pour permettre au public de déposer ses observations et propositions pendant toute la durée de l'enquête via le lien dédié suivant : <http://www.registre-numerique.fr/echangeurs-A86-A1> ;
- une réunion d'information et d'échanges, qui s'est tenue le 15 mai 2019 à la Bourse du travail de Saint-Denis, a permis au public présent de prendre connaissance des spécificités liées à ce dossier et de s'exprimer ;
- les termes de l'arrêté préfectoral et de l'arrêté de prolongation de l'enquête ayant organisés

- l'enquête ont bien été respectés ;
- les membres de la commission d'enquête n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête ;
 - 95 observations, courriers, courriels ont été déposés sur les registres papiers mis en place en Préfecture de Seine-Saint-Denis et en mairie de Saint-Denis et sur le registre et l'adresse électroniques dédiés.

Sur le fond de l'enquête

La commission d'enquête prend en considération les différents éléments suivants :

- Le projet d'aménagement du système d'échangeurs ne requiert pas d'expropriation : c'est bien la procédure de Déclaration de Projet engagée pour la réalisation du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) qui permet d'apprécier ses impacts sur l'environnement et qui motive le classement de voies dans le domaine public autoroutier ;
- Cette procédure est réalisée conformément aux articles L.122-1 (autoroutes), L.131-4 (voiries départementales), L.141-3 (voies communales) et R.131-3 à R.131-8 du Code de la voirie routière et en concertation avec les collectivités locales concernées ;
- Le dossier de classement de voies permet de présenter les nouvelles bretelles d'entrée et de sortie sur l'A86 étant réalisées dans le cadre du projet d'aménagement du système d'échangeurs. Il est à noter que seules les bretelles de l'A86 sont concernées, l'échangeur de la Porte de Paris étant fermé au public et ses bretelles déconstruites à l'issue des Jeux olympiques et paralympiques de 2014 ;
- En effet, le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis, porté par la Direction interrégionale des routes d'Ile-de-France (DiRIF), concerne la fermeture définitive, entre 2020 et 2023, des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau du demi-échangeur Pleyel. La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire: apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France, actuellement emprunté par du trafic de transit provenant de l'A1, et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Les objectifs du projet sur ce territoire sont :

- *« offrir aux usagers des conditions optimales 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 et cycles) ».*

- Il s'inscrit dans l'une des orientations stratégiques des acteurs locaux en matière d'aménagement du territoire, de résorption des coupures urbaine engendrées par les grandes infrastructures autoroutières et ferrées et de réappropriation d'un espace devant être requalifié, où le maillage des nouveaux espaces publics seront porteurs d'une ambition d'écologie urbaine affirmée.

Le projet doit, à la fois favoriser l'accessibilité et la porosité du territoire et maîtriser la place de la voiture. Il s'appuie ainsi sur le Contrat de développement territorial 2014-2030 de Plaine Commune, co-signé par l'Etat et le territoire, et sur le PLUi en cours d'approbation.

Au delà d'une opération d'infrastructure de transport, l'aménagement du système d'échangeurs apparaît donc comme un véritable projet de développement territorial de Plaine Commune, au service des habitants et usagers du territoire, du dynamisme de la région capitale et, plus globalement, de la mutation durable des territoires stratégiques. Et son intérêt général apparaît bien motivé à la commission d'enquête.

- Les différentes variantes du projet étudiées au cours de la concertation préalable ont été représentées dans le dossier, avec la version finalement retenue qui a été soumise à enquête.

Le projet mis à enquête a fortement mobilisé les collectifs citoyens, qui l'ont questionné et ont fait des propositions pour l'aménagement de l'échangeur Pleyel. La commission a souhaité que le maître d'ouvrage les étudie de manière approfondie. Ces dernières ont fait l'objet d'une analyse multicritères des éléments discriminants (portant sur les infrastructures, déplacements, milieux naturels, paysage/patrimoine, milieu humain et économique et cadre de vie des riverains), permettant leur appréciation objective. Leurs impacts sont contrastés, avec des apports positifs autour du triangle Pleyel, mais des effets négatifs, voire très négatifs, sur d'autres secteurs sensibles, sur le réseau local et sur le fonctionnement du réseau magistral. Les préoccupations exprimées et certains aspects de ces contributions ont permis au maître d'ouvrage et aux acteurs du territoire de faire évoluer le projet.

La DiRIF, mais également le Conseil départemental, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis, se sont engagés collectivement à modifier certains aspects du dossier et à prendre plus globalement des mesures concrètes, formalisées au sein d'un futur protocole, pour agir sur la qualité de l'air et du bruit sur le Quartier Pleyel.

Les enjeux en matière de santé publique sont particulièrement importants, le dossier pointant, à la fois la situation actuelle très dégradée du secteur et la nécessité de parvenir des mesures et actions correctives, nécessairement collectives, étalées dans le temps, devant faire du quartier Pleyel un quartier pilote en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et sonore. En effet, si le projet apporte globalement des améliorations en matière de santé publique, ces améliorations sont plus nuancées sur certaines zones. La population s'est beaucoup impliquée et a été force de proposition sur ces secteurs plus sensibles.

- Les impacts de ce projet ont été présentés lors de l'enquête publique. Ils ont fait l'objet d'évolutions pour en permettre une meilleure acceptabilité sociale et environnementale.

En effet, les enjeux majeurs du projet concernent la qualité de circulation pour les usagers des voiries concernées, l'aménagement des voies locales, l'insertion paysagère des aménagements routiers, le bruit, la qualité de l'air et la santé des riverains, en particulier ceux du secteur Pleyel. La coordination en phase chantier avec les nombreux autres projets

d'un secteur en pleine mutation est également un aspect stratégique d'une grande importance.

Ces enjeux questionnent ainsi plus généralement la mobilité durable dans un secteur, à la fois contraint et en pleine mutation urbaine.

- La commission d'enquête constate que les cartes (état actuel et état futur), montrent bien que le projet amène une simplification des circulations et une pacification des circulations dans leur partie urbaine. Des voiries en passage inférieur ou supérieur ont été supprimées, redonnant une meilleure lisibilité aux circulations dans l'espace public. La recomposition urbaine et le maillage de ces nouveaux espaces publics libérés, réalisés en étroite association avec les acteurs du territoire et les riverains, va permettre une requalification globale de ce territoire jusqu'alors très fragmenté et favoriser et sécuriser les mobilités actives et les circulations des bus.
- Conformément à la circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat, une consultation interservices a été menée du 16 juillet au 17 septembre 2018.

Elle figure en pièce H du dossier d'enquête publique unique et est examinée à la fin du chapitre 3 du présent rapport.

- Lors de l'enquête publique, le Conseil départemental, dans une contribution, a apporté un certain nombre d'informations sur le dossier :
 - il a signalé des erreurs dans la pièce G du dossier (classement/déclassement), au sujet de la domanialité actuelle et future de certaines voiries :
La domanialité des voies actuelles dont la répartition est présentée à la page 5 du dossier ne correspond pas à la connaissance que le Département a du classement des voies sur le secteur. Concernant le patrimoine départemental actuel, celui-ci identifie les anomalies suivantes :
 - Le boulevard Anatole France, entre le carrefour Pleyel et la limite nord de la rue du Docteur Poiré n'est pas classée comme rue départementale. En effet, cet axe a fait l'objet d'un classement dans le domaine public communal acté par la délibération du conseil municipal du 30 juin 1994,
 - La rue Poulbot n'a jamais fait l'objet d'une procédure de classement dans le domaine public départemental. La section concernée s'étend entre la RD 410, boulevard Finot, et les deux extrémités suivantes :
 - à l'ouest, le début des bretelles d'entrée sur l'autoroute A86 extérieur,
 - à l'est, le débouché de la bretelle de sortie n°8b de l'autoroute A86
 - Au sujet de l'interrogation qui figure dans le dossier sur la rue de la Révolte, le Département a indiqué que celle-ci pourrait figurer dans le domaine public départemental. Concernant le classement des voies à l'horizon 2024 tel que présenté à la page 7 de la pièce G, le Département confirme qu'il est prêt à étudier avec la DiRIF et Plaine Commune les modalités d'un classement dans le domaine public départemental de la rue de la Révolte. En effet, le projet de complétion de l'échangeur Pleyel modifie fortement les fonctions de cette voirie. A l'horizon 2024, elle permettra de relier deux voiries départementales : la RD14, boulevard de la Libération, et la RD941, boulevard Anatole France, et sera en lien direct avec les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A86 extérieur. Aussi, ces éléments donnent à la rue de la Révolte l'ensemble des caractéristiques d'une rue départementale.
 - Statut futur des différentes voiries créées ou modifiées à l'occasion de la réalisation

du projet.

Les dernières réponses transmises par les acteurs locaux aux questions posées par la commission d'enquête permettent de connaître le statut futur des différentes voies du quartier Pleyel :

- L'État, géré par la DiRIF, prendra en domanialité :
 - Les cinq bretelles d'insertion et de sortie pour A86 intérieure et A86 extérieure.
 - le Conseil Départemental prendra en domanialité et en gestion :
 - La route de la Révolte,
 - Le boulevard Anatole France, entre le carrefour Pleyel et la limite nord de la rue du Docteur Poiré.
 - Plaine Commune prendra en gestion :
 - La rue Poulbot et le barreau de liaison avec le boulevard Anatole France.
- La commission note toutefois que, conformément à l'arrêté préfectoral, la présente enquête ne concerne que le classement des voies dans le domaine routier publique national. Les éventuels transferts de domanialité pour les voiries s'effectueront ultérieurement.

En conséquence, la commission d'enquête constate que les autres voiries (départementales et communales) dont il est question dans le dossier ne sont pas concernées par l'enquête publique de classement de voies.

En conclusion, la commission d'enquête considère que la configuration des nouvelles bretelles d'entrée et de sortie à l'autoroute A86 sont nécessaires au projet d'aménagement du système d'échangeurs à Saint-Denis, dont l'intérêt général lui paraît avéré. Leur configuration permet de réduire fortement les impacts en matière de circulation routière, de pollution et vont permettre une requalification urbaine des espaces libérés, en étroite association avec les acteurs du territoire que sont Plaine commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental. Le classement de ces nouveaux accès dans le domaine autoroutier apparaît ainsi motivé.

Conformément à la réglementation en vigueur, le classement dans la catégorie des autoroutes des ouvrages annexes et des raccordements à d'autres voies publiques est prononcé par arrêté du préfet, pris après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service.

A l'issue de l'enquête, les décisions susceptibles d'être prises sont les suivantes :

- la déclaration de projet prise par le Préfet de Région, en application de l'article L.126-1 du code de l'Environnement, se prononçant sur l'intérêt général de l'opération projetée ;
- le classement des bretelles nouvellement créées d'accès et de sortie à l'A86 dans le domaine autoroutier, prononcé par le préfet de la Seine-Saint-Denis.

**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE
ENQUETE PREALABLE AU CLASSEMENT DE VOIES DANS LE
DOMAINE PUBLIC AUTOROUTIER A SAINT-DENIS**

Après avoir examiné le dossier mis à sa disposition, visité les lieux, pris connaissance et analysé les avis des services consultés, les observations du public, échangé sur le projet et les propositions alternatives portées par les collectifs citoyens avec la Maîtrise d'Ouvrage, Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental, qui ont apporté des compléments de réponses utiles, la commission d'enquête estime que le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1), en intégrant les différents points sur lesquels il s'est engagé à l'occasion de son mémoire en réponse, peut être considéré comme d'intérêt général.

En conséquence, le classement des bretelles nouvellement créée d'entrée et de sortie à l'autoroute A86 résultantes dans le domaine public autoroutier objet de cette enquête, apparaît justifié.

Elle émet un AVIS FAVORABLE à l'unanimité au classement de voies dans le domaine public autoroutier nécessaires au projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis

Fait à Paris, le 15 octobre 2019

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE

Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL

Membre titulaire
Alain CLERC

