

Une information sera faite à la RATP pour présenter le projet et les nouvelles opportunités qui sont offertes par l'opération. La RATP sera informée des différents échanges sur ce sujet lors des phases d'études et de la phase chantier.

Rappelons toutefois, que s'agissant des voies bus l'aménagement global est porté par les collectivités.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux par les transports en commune (et les modes actifs) est l'un des cinq objectifs du projet porté par la DiRIF. C'est pourquoi l'Ae s'interroge sur les attentes des collectivités et possiblement de la RATP en matière de création de voies de bus. La commission d'enquête considère que la DiRIF y répond.

Plaine commune précisera plus tard dans le mémoire en réponse au pv de fin d'enquête, que la réorganisation des bus dans le secteur est en cours de discussion entre les différents acteurs de la mobilité au sein du contrat de pôle Pleyel.

- **Réponse aux recommandations relatives à l'étude d'impact**
  - ✓ **Recommandations relatives à la coordination de chantier**

*Recommandation (chapitre « 2.4.1 En phase travaux » p16 de l'avis de l'Ae)  
Pour la complète information du public, l'Ae recommande de préciser l'objet de l'étude spécifique de coordination des différents chantiers, les conditions à réunir pour qu'elle soit menée et son articulation avec les actions de la SOLIDEO.*

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

Les chantiers nécessaires à la mise en œuvre du projet peuvent impacter le fonctionnement des quartiers dans lesquels ils s'inscrivent. De plus, de nombreux chantiers sont sur le point de démarrer à proximité et le territoire va connaître de profondes transformations durant les prochaines années.

La DiRIF informera l'ensemble des acteurs locaux et institutionnels ainsi que les autres maîtres d'ouvrage sur les modalités de réalisation des travaux sur les échangeurs, qui peuvent avoir un impact sur la desserte locale. Les modalités de chantier seront étudiées de sorte à minimiser la gêne.

À noter que le chantier se déroulera au plus près du réseau magistral ; la DiRIF cherchera à canaliser les flux de circulation de chantier sur le Réseau Routier National afin de limiter la circulation sur le réseau local.

S'agissant des conditions de circulation sur l'ensemble du secteur, la DiRIF coopèrera activement à toute initiative des maîtres d'œuvre et des acteurs locaux pour une meilleure maîtrise et intégration du projet. Notamment, elle participe à la démarche de coordination des chantiers portée par la SOLIDEO.

Enfin, la DiRIF participera à une réunion d'information et de présentation des projets du secteur au public qui sera organisée par Plaine Commune.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission d'enquête rejoint les préoccupations de l'autorité 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.

Ce point fait l'objet d'une recommandation de la commission d'enquête assortissant son avis sur le projet.

### ✓ **Recommandations relatives à l'organisation et au suivi en phase chantier**

**Recommandation (chapitre « 2.4.1 En phase travaux » p17 de l'avis de l'Ae)**  
*L'Ae recommande de préciser les modalités d'acheminement des matériaux et des déchets liés au projet, la localisation des bases vie, bases travaux et sites de stockage de matériaux, ou, a minima, de présenter dans l'étude d'impact les critères environnementaux qui seront pris en compte pour le choix de ces sites. Elle recommande en outre de reprendre le bilan énergétique du projet en conséquence.*

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

L'Autorité Environnementale a recommandé d'estimer les émissions de Gaz à effet de serre (GES) durant la phase travaux du projet.

L'estimation s'appuie sur la méthode définie dans le décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics. Les calculs ne sont pas toujours simples à mener, notamment parce que les données nécessaires aux estimations ne sont pas toujours disponibles.

Pour les projets routiers, le Cerema et l'IFSTTAR ont réalisé des bases de données relatives à l'émission des GES par produit de construction (base de données de l'éco-comparateur ECORCE, base de données DIOGEN). La base de données de l'ADEME a également été utilisée. Des données plus macros- copiques ont ainsi pu être extraites afin de disposer de données exploitables en phase études, en particulier lorsque le projet n'est pas défini de manière extrêmement précise.

Dans le cadre de cette opération, il est prévu de réaliser un bilan carbone, qui sera actualisé lors des différentes phases du projet. Une analyse de cycle de vie sera également menée afin d'orienter les choix du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage en matière de matériaux, de dispositions constructives, d'approvisionnement des fournitures... Ainsi, les résultats obtenus ici serviront d'objectifs d'émission de GES à ne pas dépasser.

L'estimation des émissions de GES lors de la construction prend en compte les terrassements, l'artificialisation des sols, la construction de la chaussée, des ouvrages d'art et la mise en place des équipements. Les déplacements du personnel de chantier n'est pas pris en compte: les retours d'expérience indiquent que ce poste n'est pas significatif en phase de travaux.

L'évaluation des émissions de GES lors de la réalisation de l'opération porte sur les bretelles construites (A86) et reconfigurées, les bretelles déconstruites (A1), les ouvrages d'art courants et non courants, les équipements et les travaux sur les voiries locales.

Il est important de rappeler que certains choix de conception n'ont pas encore été faits. Aussi, par analogie avec ce qui a été fait pour réaliser l'étude d'impact, les hypothèses les plus émettrices de GES ont été prises en compte pour le calcul des émissions de GES. A titre d'illustration, lorsque les bases de données proposent des émissions en fonction de la distance d'approvisionnement (par exemple entre une centrale à Béton et le chantier), la distance maximale, plus impactante, a systématiquement été choisie.

### Estimation des émissions de GES lors des travaux de terrassements

Les mouvements de terre ont été estimés lors de l'étude d'impact. Ces données ont servi à l'évaluation.

	Unité	Facteurs d'émissions (kg eq CO <sub>2</sub> par unité)				Facteurs d'émission de l'opération en kg eq CO <sub>2</sub>
		Distance des ressources / décharges				
		proche	moyenne	éloignées		
Excavation de déblais et transport pour mise en décharge	m3	0,937	1,29	2,52	19 831	49 974
Fourniture, transport et mise en œuvre de matériaux d'apport en remblai	m3	1,05	1,93	3,68	62 680	230 662
<b>Total</b>						<b>280 637</b>

### Estimation des émissions de GES en raison de l'artificialisation des sols

Il s'agit ici d'estimer les pertes de capacités de stockage des sols, lorsqu'ils sont imperméabilisés

Description	Unité de mesure	Facteur d'émission (kg eq CO <sub>2</sub> par unité de mesure)	Incertitude associée	Surface concernée pour l'opération en m <sup>2</sup>	Facteurs d'émission de l'opération en kg eq CO <sub>2</sub>
Forêt vers sols imperméabilisés	m <sup>2</sup>	29	40,00 %		
Prairie vers sols imperméabilisés	m <sup>2</sup>	29	40,00 %	-7000	-203 000
Culture vers sols imperméabilisés	m <sup>2</sup>	19	40,00 %		
Forêt vers sols non imperméabilisés	m <sup>2</sup>	0	40,00 %		
Prairie vers sols non imperméabilisés	m <sup>2</sup>	0	40,00 %		
Culture vers sols non imperméabilisés	m <sup>2</sup>	0	40,00 %		
<b>Total</b>					<b>-203 000</b>

Le résultat de cette estimation est négatif. En effet, l'un des objectifs de l'opération est de minimiser l'espace occupé par les voiries. Il n'y a donc pas d'imperméabilisation de surface supplémentaire mais au contraire une diminution des surfaces artificialisées.

### Estimation des émissions de GES lors de la réalisation des voiries (chaussées, trottoirs, pistes cyclables...)

Les émissions de GES lors de la déconstruction des bretelles de la porte de Paris (A1) sont intégrées dans cette partie.

### Estimation des émissions de GES lors de la réalisation des ouvrages d'art

Les études détaillées de conception n'étant pas réalisées, il n'y a pas, à ce stade, un métré estimatif des différents matériaux de construction.

Les retours d'expériences des évaluations des émissions de GES permettent de dégager une valeur moyenne d'émissions de GES, rapportée au coût de réalisation des ouvrages. Celle-ci s'établit à 430 t de CO<sub>2</sub>eq / M€.

Aussi, l'évaluation est basée sur le coût de réalisation estimé pour l'ensemble des ouvrages d'art, soit 18,15 M€ H.T., cette évaluation conduisant à une estimation d'émission de 7 804 500 kg de CO<sub>2</sub>eq pour ce poste.

### Estimation des émissions de GES lors de la mise en place des équipements

L'essentiel des équipements est constitué de glissière de sécurité et de GBA.

Le type de glissière métallique n'étant pas encore complètement défini, le modèle le plus impactant a été pris en compte. Les facteurs d'émissions intègrent la production des transport jusqu'au chantier. matériaux et leur

Description	Unité	Facteur d'émission (kg eq CO <sub>2</sub> par unité)	linéaire	Facteurs d'émission de l'opération en kg eq CO <sub>2</sub>
Glissières métalliques GS2	m	95		
Glissières métalliques GS4	m	75		
Écrans motos GS2 ou GS4	m	55		
Glissières métalliques DE2	m	145	2 480	359 600
Glissières métalliques DE4	m	135		
Glissières béton GBA	m	115	2 568	295 320
Glissières béton DBA	m	130		
<b>Total</b>				<b>654 920</b>

### Synthèse

Postes	Facteur d'émission (kg eq CO <sub>2</sub> par unité)
Terrassements	280 637
Artificialisation des sols	-203 000
Construction de chaussées	9 509 802
Ouvrages d'art	7 804 500
Equipement	654 920
<b>Total</b>	<b>18 046 850</b>

Ainsi, les émissions de CO<sub>2</sub> durant la réalisation de l'opération sont évaluées à 18,1 kt de CO<sub>2</sub> eq.

### Commentaires de la commission d'enquête

Les éléments apportés par le maître d'ouvrage apparaissent adaptés pour atteindre les objectifs recherchés. Toutefois, au regard de l'ampleur et de la multiplicité des chantiers allant se dérouler sur le territoire, la commission recommande un pilotage très amont et la recherche de mesures coordonnées et ambitieuses au niveau environnemental.

***Recommandations (chapitre « 2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu » p15 de l'avis de l'Ae.***

***L'Ae recommande de compléter le dossier par l'analyse des variantes relatives aux modalités retenues pour le transport des matériaux nécessaires au projet et des déchets qu'il génèrera, en analysant la possibilité de recourir aux modes fluvial et ferroviaire.***

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

Le projet devra s'inscrire dans la charte environnementale élaborée pour les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 et portée par la SOLIDEO. La diminution de l'impact environnemental des infrastructures routières est également un sujet phare du ministère de la Transition Écologique et Solidaire.

Au-delà des contraintes règlementaires, les thématiques suivantes seront étudiées : bas carbone, biodiversité, climat, et la proposition d'actions ou solutions constructives permettant d'atteindre une exemplarité sur ces sujets.

Concernant la thématique bas-carbone, il s'agit de minimiser l'impact des transports, en particulier de matériaux (la proximité de la Seine constitue une opportunité pour réaliser les approvisionnements par voie d'eau) et d'utiliser des matériaux bas-carbone (granulats recyclés, ciments avec un fort taux de substitution de clinker...).

À ce stade des études, il n'est pas encore possible de préciser l'organisation du chantier de manière plus fine. Cette mission a été confiée au maître d'œuvre.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission prend note de ces réponses qu'elle considère appropriées, tout en rappelant ses précédents commentaires sur l'absolue nécessité d'une réponse commune à l'ensemble des chantiers, afin d'anticiper et mettre en œuvre des solutions vertueuses et innovantes .

***Recommandation (chapitre « 2.6 Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets » p22 de l'avis de l'Ae)***

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à mettre en place le suivi en phase chantier décrit dans le dossier et de préciser les rôles respectifs du coordinateur environnement et de l'écologue.***

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

La DiRIF mettra en place le suivi en phase chantier décrit dans l'étude d'impact, et précise qu'une mission de coordination environnementale est inscrite au marché de maîtrise d'œuvre.

Le coordinateur environnemental vérifiera la bonne mise en œuvre des préconisations « Travaux » correspondant aux engagements de l'État en matière de protection de l'environnement et nécessaires à la prise en compte de la faune et de la flore. Il vérifiera, en complément de l'entreprise elle-même, que les engagements des entreprises en termes d'environnement dans les Plans d'Assurance Environnement (PAE) sont bien respectés, tant pour les mesures quotidiennes que pour la prévention d'une pollution accidentelle.

L'écologue repérera les impacts des travaux sur l'environnement et en alertera le maître d'ouvrage, proposera des améliorations des mesures environnementales du chantier en conséquence (mesures de suppression, de réduction ou de compensation).

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission prend note des précisions apportées par le maître d'ouvrage.

*Recommandation (chapitre « 2.4.1 En phase travaux » p17 de l'avis de l'Ae)  
L'Ae recommande de compléter le dossier en matière d'incidences sur la qualité et la quantité des eaux en phases travaux.*

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

L'incidence du projet sur la qualité et la quantité des eaux en phase travaux est encore en cours d'étude. Ces compléments seront précisés postérieurement à l'enquête publique, dans le cadre de la demande d'autorisation ou la déclaration préalable « Loi sur l'Eau ».

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La réponse du maître d'ouvrage apparaît complète à ce stade d'étude.

- **Réponses aux recommandations relatives au suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets**

*Recommandation (chapitre « 2.6 Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets » p22 de l'avis de l'Ae.)  
L'Ae recommande de s'assurer que pour chacun des suivis sont précisés son objectif par rapport aux incidences environnementales du projet, ses modalités, sa fréquence, sa durée, et quelles seront les compétences à réunir par ceux qui en seront chargés.*

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

Le suivi environnemental des travaux sera effectué lors de visites de terrain au cours desquelles sera surveillé le respect des règles prises en faveur de la protection de l'environnement. Ces visites, programmées ou inopinées, seront effectuées par le coordonnateur environnement des travaux. Il s'appuiera le cas échéant sur l'écologue référent et il intégrera un suivi de la qualité des milieux.

Au travers de ces visites de terrain, il sera contrôlé la bonne application des dispositions auxquelles le Maître d'Ouvrage s'est engagé dans le cadre du catalogue ERC, et des autres éventuels dossiers réglementaires. Le suivi des objectifs de développement durable sera également intégré.

Ces visites auront pour objectif de vérifier les points de vigilance majeurs, par exemple (liste non exhaustive) :

- La mise en place de systèmes d'assainissement de chantier ;
- La protection des milieux aquatiques et de la ressource en eau pendant les travaux ;
- Le positionnement des aires de chantier et cuves de stockage hors zones humides et

- inondables et écologiquement sensibles ;
- La limitation des rejets au milieu naturel ;
- Le respect des mises en défense avec le balisage des zones sensibles ;
- Les périodes d'intervention;

Les visites environnementales de chantier auront une fréquence de 2 par mois pendant les 3 premiers mois de chantier, puis une fois par mois. Des visites complémentaires seront également réalisées mensuellement par un écologue. Une attention particulière sera portée aux premières phases de chantier (décapage, terrassements), qui sont les plus susceptibles de générer des impacts écologiques et pendant lesquelles les dispositifs de mise en défense sont mis en place.

Au-delà de ces premières phases, le dispositif sera prolongé, afin de garantir le maintien en bon état des protections et le respect des zones de non-intervention.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

Les dispositions retenues par la maîtrise d'ouvrage semblent satisfaisante pour obtenir les résultats attendus.

*Recommandations (chapitre « 2.7 Résumé non technique » p23 de l'avis de l'Ae)  
L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

### **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

Dans un souci de clarté et de compréhension pour le public qui sera amené à prendre connaissance du dossier lors de l'enquête publique, chaque rubrique du dossier d'enquête publique concernée par un commentaire ou un complément dans ce mémoire a été signalée par une mention spécifique directement dans le dossier d'enquête publique. Le reste du dossier d'enquête n'a pas été modifié.

### **Commentaires de la commission d'enquête**

La commission regrette que les résultats des nouvelles études figurent uniquement dans la pièce H du dossier d'enquête. Le dispositif choisi par le MA pour rendre compte de l'actualisation des données, à savoir le surlignage en jaune des entrées des chapitres de l'étude d'impact (pièces B et C) qui font l'objet de compléments d'information, ne facilite pas la compréhension de la population et peut être source de confusion.

Le maître d'ouvrage, suite à cet avis, a notamment repris le modèle de trafic préconisé et certaines parties de son dossier d'enquête en conséquence.

La commission d'enquête constate que ces reprises partielles auraient méritées des explications plus importantes pour permettre de bien comprendre les évolutions apportées.

En effet, l'avis de l'autorité environnementale a fortement mobilisé la population et les acteurs locaux lors de l'enquête, le sujet central portant sur les effets en matière de santé public.

La commission d'enquête a souhaité rencontrer l'autorité environnementale pour échanger avec elle sur le dossier, son avis, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage. Un compte-rendu de cette rencontre est présenté dans le chapitre précédent (organisation et déroulement de l'enquête publique/rencontre avec les partenaires et élus locaux).

## EXAMEN DE L'AVIS DES DIFFERENTS SERVICES CONSULTES

### Examen de la concertation inter-administrative

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 inter services a été menée du 17 juillet au 17 septembre 2018. Son bilan qui figure dans la pièce H du dossier d'enquête publique, comporte l'avis de Plaine commune et l'avis de la Ville de Saint-Denis.

Pour le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, il est précisé qu'il a apporté une réponse par courriel en date du 19 septembre 2018 indiquant que les éléments transmis n'ont pas amené de questions ou avis de sa part.

Plus tard au cours de l'enquête, les trois collectivités – le Département dans une lettre, la Ville et Plaine Commune dans un courrier conjoint - enverront des contributions qui ont été annexées au registre et ont fait l'objet de questions posées dans le cadre du procès verbal de fin d'enquête auxquelles la Dirif a apporté des réponses..

#### L'Etablissement Public Territorial (EPT) Plaine Commune

Dans un courrier en date du 1er octobre 2018, L'ETP rappelle son engagement aux côtés de la DiRIF dans la conduite de la concertation préalable de novembre 2017 à avril 2018, laquelle a jugé de l'opportunité du projet et a fait émerger un scénario préférentiel partagé par tous (DiRIF, Département, Plaine Commune, la Ville et les riverains du projet). Il salue la décision de la DiRIF d'avoir retenu ce scénario pour la suite de ses études et note que le dossier reflète la volonté du MO d'intégrer les orientations données par le bloc local et les riverains du projet. Il reste toutefois selon lui des points d'incertitudes :

- Plaine commune demande que soient explicités dans le dossier d'enquête publique des engagements concernant les dates de livraison pour la complétude du diffuseur Pleyel et la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ;
- l'ETP note que le dossier intègre des profils en travers des boulevards de la Libération et Anatole France, tout en précisant que des réductions d'emprise routière sont envisageables. L'un des objectifs du projet qu'il partage, est de permettre la requalification des voiries locales structurantes en boulevards urbains multimodaux et multifonctionnels. Il considère que seule une programmation des boulevards de la Libération et Anatole France intégrant une réduction de la place de la voiture est acceptable et correspond aux engagements pris en concertation ;
- le projet assure une meilleure intégration urbaine de l'échangeur Pleyel, notamment en développant un nouvel espace paysager au sud. Plaine Commune demande à ce que cet aménagement, « un engagement fort issu de la concertation », ainsi que le maintien du cheminement piéton Nord-Sud soient partie intégrante du projet et que leur conception et programmation soient définies en concertation (Plaine Commune, la Ville et les riverains du projet) ;
- l'ETP souhaite que les limites du projet sur le réseau local autour de l'échangeur Pleyel soient précisées en particulier au niveau du boulevard de la Libération au sud de l'échangeur, afin de figurer l'engagement pris en concertation de ne pas modifier l'aménagement existant devant l'école située passage de la Harpe ;
- le projet ne prévoit pas de réduire les nuisances sonores au-delà des obligations réglementaires. Plaine commune estime qu'à l'occasion de ce projet si important, la mise en œuvre de murs anti-bruit sur l'ensemble du périmètre d'intervention devrait être intégrée.

La Ville de Saint-Denis

Dans un courrier en date du 20 septembre 2018, la Ville fait, à l'appui de Plaine commune et suite à la concertation menée en 2017, une série de préconisations :

- La maîtrise d'ouvrage doit s'impliquer dans une coordination de chantier avec les autres MOA du secteur afin de limiter les nuisances pour les habitants du quartier ;
- la programmation des espaces publics locaux (voirie) doit être rééquilibrer pour minimiser la place de la voiture, en respect des éléments présentés lors de la phase de concertation préalable et des orientations de la Charte d'aménagement du quartier Pleyel ;
- la mise en œuvre de murs anti-bruit le long des bretelles et de l'A86 sur l'ensemble du périmètre d'intervention, seule plus value pour les riverains ;
- l'espace vert créé par le projet et les modalités de cheminement piéton Nord-Sud par la passerelle sont une partie intégrante du projet et doivent être définis en concertation (Plaine Commune, la Ville et les riverains du projet) ;
- apporter des précisions sur le planning général de l'opération, notamment des dates de fin d'intervention sur les bretelles de la Porte de Paris, respect du calendrier d'un projet conjoint (complétude du diffuseur/fermeture suppression des bretelles Porte de Paris.

**Commentaires de la commission d'enquête**

Les points soulevés par les deux collectivités reprennent les attentes et préoccupations exprimées lors de la phase de concertation. Ils concernent principalement les aménagements de l'échangeur Pleyel et ils seront pris en compte par le maître d'ouvrage qui s'est attaché à développer un projet en cohérence avec le schéma d'aménagement global proposé par les territoires.

La demande de limiter la place de la voiture fait consensus, en particulier sur le bd de la Libération et le bd Anatole France, tandis que le dossier d'enquête en évoque lui-même la possibilité. Les améliorations souhaitées par Plaine Commune et Saint-Denis dans leurs avis, seront formulées d'ailleurs de manière plus précise par la Ville et l'ETP dans une contribution commune à l'enquête publique qui a été annexée au registre. Dans un courrier en date du 6 juin 2019. Le Département fait des préconisations qui vont dans le même sens, à savoir une réduction des emprises routières sur les rues départementales et communautaire qui faciliterait les liaisons mode actif, les bus et la végétalisation des espaces.

La pollution atmosphérique est l'un des enjeux majeurs du projet et a mobilisé fortement, tant les acteurs du territoire que les riverains pour travailler à sa réduction.

En accord avec le Département, la DIRIF va répondre à ces demandes, en annonçant dans le mémoire en réponse au pv de fin d'enquête, des réductions de voie et une diminution de la largeur des voies (sauf au niveau du carrefour Révolte / Anatole France, où la réduction d'une voie souhaitée par Plaine Commune n'a pas possible si on veut garder une voie de bus), ainsi que d'autres « optimisations » du projet qu'elle s'engage à réaliser.

L'inscription, comme partie intégrante du projet, du cheminement piéton Nord-Sud et des espaces verts, conçus et programmés en concertation avec les acteurs du territoire et les collectifs citoyens, la coordination des chantiers ou encore la prise en compte de la pollution sonore sont d'autres points des avis qui seront développés dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de fin d'enquête.

La commission remarque que la demande relative spécifiquement au groupe scolaire A. France porte sur le respect de l'engagement pris en concertation de ne pas modifier l'aménagement existant devant l'école située passage de la Harpe.

Il est à noter que dans leur contribution, Plaine Co et Saint-Denis qui se disent vigilants sur la prise en compte de leurs exigences, souhaitant un engagement formalisé des parties prenantes, à savoir l'Etat et les collectivités. Cet engagement s'est traduit, dans le mémoire en réponse du MO au procès-verbal de fin d'enquête (auquel les collectivités ont contribué par des compléments d'information), par l'annonce d'un protocole engageant l'Etat et les acteurs du territoire.

## OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE UNIQUE

### Procès-Verbal de fin d'enquête

Comme il a été précisé précédemment, et 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. Le mémoire en réponse de celle-ci a été remis le 5 septembre 2019 pour lui permettre une réponse coordonnée avec les acteurs concernés, Plaine Commune, la Ville de Saint-Denis et le Conseil départemental. Le procès-verbal et le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage sont annexés au présent rapport d'enquête (annexe n°2 et pj 7).

### Observations orales

La plupart des observations orales recueillies lors des permanences se retrouvent exposées dans les observations écrites déposées ou envoyées ou ont été présentées lors du dépouillement, afin d'être intégrées aux questions posées à la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du procès-verbal de fin d'enquête.

### Observations écrites

L'ensemble des observations écrites est constitué des observations :

- portées par le public sur le registre déposé en mairie,
- remises en main propre lors d'une permanence,
- envoyées par courrier au siège de l'enquête,
- déposées sur le site Internet mis à disposition à cet effet et l'adresse électronique.

**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**.

Deux pétitions ont également été versées à ces registres, totalisant 1 523 signatures.

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

### 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.

Plusieurs dépositions concernent des réflexions 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).

Et deux pétitions ont été déposées, émanant de la FCPE du groupe scolaire Pleyel et la 2<sup>nd</sup>e du collectif Pleyel à venir.

## EXAMEN DES OBSERVATIONS

### Remarque liminaire

L'ensemble des observations portées sur les registres mis à la disposition du public ont été résumées et numérotées par commune et par registre.

Les numéros des observations et courriers ont été reportés dans le **tableau de synthèse** en annexe 1, avec :

- en abscisses (colonnes), les différents thèmes abordés
- en ordonnées (lignes), les communes et registres concernés

Ce dépouillement exhaustif a permis de faire apparaître des thématiques récurrentes dans les propos tenus par le public, les associations et les élus s'étant exprimés.

La consultation de ce tableau permet de visualiser rapidement les thèmes abordés, et leur occurrence.

Il convient de noter que :

- les avis du public sont motivés, parfois sur plusieurs pages ;
- les correspondances des associations regroupent un grand nombre d'observations ;
- Les collectifs se sont mobilisés et ont produits plusieurs propositions alternatives très étudiées ;
- une répartition binaire « pour » et « contre » le projet a semblé trop réductrice ..
- les questions posées par le public peuvent trouver leur réponse dans le dossier d'enquête ; mais le volume de celui-ci a le plus souvent découragé les intervenants, qui se sont contentés de se faire une opinion sur la base du dépliant mis à leur disposition.

**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.

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.

A l'exception d'une observation déposée par un habitant de la cité Meissonnier sur le registre papier, et des contributions du Conseil départemental et celle conjointe de Plaine Commune/Ville de Saint-Denis, les autres se déclaraient, soit ouvertement opposées (pour environ 30%), soit très critiques vis-à-vis de des impacts du projet, et en tout premier lieu en matière de pollution.

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

En résumé, cette participation du public doit être entendue dans sa globalité : l'engagement est fort mais se veut constructif, avec une demande très appuyée de concertation et de reconnaissance de son expertise d'usage.

Et si le nombre total de dépositions reste mesuré, il rassemble en réalité plusieurs propositions très construites, mobilisant un grand nombre de personnes.

Ainsi, l'expression de l'opposition au projet en l'état ne s'est pas nécessairement traduite au niveau du nombre de dépositions sur les registres, qui aurait pu être bien plus élevé au regard des 1 523 signataires des 2 pétitions déposées.

Et le besoin d'une écoute et d'une compréhension mutuelle se traduit, non seulement par les propositions alternatives présentées, mais également par la signature de la pétition du collectif Pleyel à venir, mobilisant 900 personnes et appelant à la mise au point d'un projet partagé, avec des solutions concrètes permettant d'améliorer la situation au niveau de l'échangeur Pleyel.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès-verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 5 pour l'enquête portant sur la déclaration de projet et présentant de manière intégrale les observations/questions portant sur l'enquête classement de voiries dans le réseau national.

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de fin d'enquête et interrogé le pétitionnaire et les acteurs territoriaux concernés sur l'ensemble des questions soulevées par le public et sur des points spécifiques posés par la commission.

Dans un souci de clarté et de lisibilité du traitement des observations, le développement et la réponse thématique ont ainsi été privilégiés.

Leurs réponses, clairement identifiées, sont consignées dans la 3<sup>e</sup> partie de l'analyse thématique (Réponses et commentaires techniques)

Le mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage figure en pièce jointe 7.

## Thèmes développés

Les observations recueillies ainsi ont été classées : pour l'enquête portant sur la déclaration de projet, 5 thèmes se dégagent, organisés en sous-thèmes, avec toutefois un recoupement inéluctable pour certains aspects, et un développement plus important de certains d'entre eux. Les observations/questions portant sur l'enquête classement de voiries dans le réseau national ont été présentées sans recours à des thèmes particuliers :

- Enquête préalable à la Déclaration de projet :
  - Thème 1 : Le programme du projet : le périmètre retenu, les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire
  - Thème 2 : Les effets permanents du projet : pollution, acoustique, environnement et paysage ... ;
  - Thème 3 : Les impacts temporaires liés aux travaux : calendrier, phasage, coordination, mesures d'accompagnement, information des riverains...
  - Thème 4 : La sécurité : des habitations et équipements riverains, des piétons, cycles
  - Thème 5 : Analyse socio-économique du projet
- Enquête classement dans le réseau national.

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les propositions alternatives sont présentées dans leur intégralité et doivent être étudiées de la manière la plus complète possible pour permettre à la commission de se prononcer sur leur pertinence en toute connaissance de cause.

Les questions posées dans ce procès-verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, sur l'adresse électronique, lors des permanences, de la réunion publique) et celles de la commission d'enquête, qui relaie parfois certains avis émis par des services consultés.

Remarque : les questions posées par le public peuvent trouver une réponse dans le dossier d'enquête. Il convient pour autant d'y répondre, dans un souci d'exhaustivité et de pédagogie. Certains thèmes se recoupent également et des questions peuvent être posées dans différents chapitres. Dans ce cas, la réponse devra être présentée dans son intégralité aux divers endroits où la question est posée, dans un souci de fluidité de lecture.

Enfin, certaines questions peuvent concerner d'autres acteurs du territoire que la DiRIF, maître d'ouvrage : ainsi, Plaine Commune/ la ville de Saint-Denis ou le Conseil départemental pourront être amenés à compléter.

La commission analyse ci-après les thèmes abordés par le public, selon un découpage en 4 parties :

- **1<sup>ère</sup> partie** : Les observations recueillies sur ce thème (synthèse des lettres et observations relatives à la problématique, renseignée par la commission d'enquête et organisée en sous-thème)
- **2<sup>e</sup> partie** : Réponses et commentaires techniques du maître d'ouvrage, et des acteurs du territoire concernés le cas échéant dans un mémoire en réponse, qui a fait l'objet de compléments en réponse à la commission d'enquête
- **3<sup>e</sup> partie** : Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête a interrogé la maîtrise d'ouvrage sur ces différents thèmes dans le cadre de son procès-verbal de fin d'enquête. La position de la maîtrise d'ouvrage, exprimée dans le cadre de son mémoire en réponse est intégrée dans l'analyse thématique au niveau de la 3<sup>e</sup> partie. Ce mémoire en réponse est également présenté en pièce jointe 2.

**Les observations déposées, et questions formulées appellent plusieurs points de vigilance :**

- **Le territoire concerné, en pleine mutation, concentre un nombre très important de projets dont la formalisation et le calendrier de réalisation s'accroissent avec l'ouverture prochaine des Jeux Olympiques et Paralympiques. Ces projets auront des impacts significatifs et mal maîtrisés en matière de circulation et de pollution, sur un quartier qui cumule déjà des problèmes importants en la matière ;**
- **Il apparaît ainsi essentiel de s'assurer de l'actualité des données en matière de trafic généré par tous les projets, et le corollaire en matière de pollution. Les modèles respectifs devront pouvoir être actualisés afin d'apporter des éléments objectifs aux décideurs pour prendre des mesures adaptées en matière de réduction des impacts et de suivi des actions prises ;**
- **Et d'en tirer les conséquences, en matière de programmation d'opérations allant s'insérer dans un territoire très fragilisé.**

### **PREAMBULE A LA REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE**

*Le dossier d'enquête publique de l'opération d'aménagement du système d'échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) est un dossier conséquent. Il vise à permettre à chacun de prendre connaissance des caractéristiques détaillées du projet, de ses objectifs, de ses effets sur le territoire et l'environnement, de son insertion. L'enquête publique est alors l'occasion pour le public d'interroger les choix du maître d'ouvrage et de ses partenaires, de lui poser des questions de compréhension et d'exprimer son avis.*

*Le maître d'ouvrage accorde une très grande importance à cette étape privilégiée d'échanges avec le public. C'est pourquoi il s'est attaché à répondre à chacune des questions présentées dans le procès-verbal de fin d'enquête dressé par la commission d'enquête.*

*Certaines questions ou observations reviennent à plusieurs reprises car elles concernent plusieurs des thématiques identifiées dans le procès-verbal de fin d'enquête. Pour fluidifier la lecture du document et en cohérence avec la demande de la commission d'enquête, les mêmes réponses ont été intégralement reprises.*

*Les échanges avec les partenaires du maître d'ouvrage se poursuivront et conduiront à enrichir les réponses apportées dans le présent mémoire en réponse, notamment à l'occasion de la formalisation de la déclaration de projet..*

## EXAMEN DES OBSERVATIONS ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DECLARATION DE PROJET

### Thème 1 : Le programme du projet

#### Genèse et périmètre du projet

##### Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Pour comprendre le projet et ses enjeux, il apparaît important de le resituer dans sa genèse afin d'en comprendre les contours et son périmètre dans un espace 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.

Le périmètre du projet est interrogé, à la fois par les collectifs citoyens, mais également par l'Autorité environnementale, jugé trop restreint et fractionné pour pouvoir garantir une véritable cohérence d'ensemble des aménagements prévus sur le site : intégrer pleinement le barreau de la Courneuve, l'ensemble du Bd A France entre Porte de Paris et le carrefour Pleyel.

Les collectifs souhaitent que l'ensemble des projets de ce secteur en pleine mutation soient intégrés à ce périmètre et tout particulièrement que tous les projets liés de près ou de loin aux JOP de 2024, soient supervisés par un organisme dans lequel ils siègeraient.

Par ailleurs, le projet présenté par la DiRIF, essentiellement routier, ne présente pas d'aménagements de voies ou d'espaces publics, ces derniers devant se faire en concertation avec les acteurs du territoire, Plaine Commune/la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental. En raison du degré d'avancement variable de ces projets, ils ne sont pas intégrés au dossier d'enquête, et il est ainsi difficile pour le public de pouvoir apprécier pleinement l'évolution des différents flux, tant routiers, en transport en commun ou pour les modes actifs, cycles et piétons et les aménagements, notamment paysagers, envisagés.

Enfin, la concertation préalable, saluée par l'ensemble des acteurs du territoire, reste inachevée pour les collectifs citoyens s'étant mobilisés, car la poursuite des échanges ne s'est pas faite, comme le maître d'ouvrage s'y était engagé.

##### *Questions :*

1. *Dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014/2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, le projet semble agréger en réalité 2 projets identifiés distinctement et liés à un 3<sup>e</sup>, plus large, d'insertion urbaine des autoroute :*
  - a. *B.8 : Suppression des bretelles de la Porte de Paris*
  - b. *B.9. Modernisation et complément du diffuseur Pleyel et notamment la mise en oeuvre du projet urbain « Tête de Réseau, en intégrant également la requalification de l'avenue Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante*
  - c. *Et le 3<sup>e</sup>, identifié en corollaire des 2 précédents ; B.10. Élaboration d'un programme d'insertion urbaine des autoroutes.*

*Pouvez-vous présenter la genèse du projet actuel et les raisons de ces évolutions, par rapport aux projets fléchés au niveau du CDT, et notamment au niveau des périmètres d'actions et de la*

maîtrise d'ouvrage, ces projets étant portés par des co-maîtrise d'ouvrage et non une maîtrise d'ouvrage unique.

2. Concertation préalable :

Pouvez-vous présenter les différentes variantes étudiées lors de la concertation préalable et celle qui a finalement été retenue puis développée à son issue ?

3. Périmètre du projet

a. **le boulevard Anatole France** : l'Ae, mais également le Conseil départemental, relèvent la pertinence à intégrer complètement le réaménagement du Bd entre Porte de Paris et l'échangeur Pleyel, afin d'assurer une réelle cohérence du traitement des circulations des différents modes (non seulement véhicules, mais piétonnes, cyclables, des TC. et non au niveau des raccordements, comme l'indique la Dirif dans le périmètre de son projet de son mémoire en réponse à l'Ae (carte présentée p18). Ce point apparaît effectivement important à la commission, cet axe étant essentiel dans la reconfiguration du système d'échangeur et la répartition des flux futurs. ? Le Conseil départemental attire l'attention de la DiRIF sur l'enjeu que représente la partie nord du boulevard Anatole France (RD 941), trait d'union entre les deux secteurs Pleyel et Porte de Paris. Cet axe est exclu des deux périmètres (Porte de Paris et échangeur Pleyel) alors que ces projets auront nécessairement des impacts et appelleront un réaménagement de l'axe à l'horizon de mise en service des nouvelles bretelles. **Il serait souhaitable que des modalités de financement possibles** soient étudiées pour permettre de réaliser un aménagement apaisé et de qualité sur ce secteur et puissent être formalisées par l'élaboration d'une convention. Pouvez-vous préciser davantage ce que vous allez faire et quelles évolutions seraient envisageables

b. **le barreau de la Courneuve**. Ce barreau fait l'objet de nombreuses questions, relayées dans différents thèmes, à la fois au niveau pollution ou bruit. Merci d'apporter des réponses aux points présentés dans l'obs 55 (M Ouidir, et obs 71 Mme Toubhans, FCPE) : « Une possibilité peut-être envisagée pour résorber une bonne partie du trafic qui congestionne les quartiers dont les axes routiers servent à la liaison des deux autoroutes A1 et A86. Il s'agit du barreau de liaison à la Courneuve reliant justement ces deux autoroutes et qui n'assure aujourd'hui malheureusement que 2 des 8 liaisons que doit assurer un système d'échangeur bidirectionnel et complet. Il y a actuellement 1 entrée et 1 sortie qui ont été préparées mais jamais terminées sur ce barreau de liaison. Leur tracé ainsi que leurs trajectoires sont visibles.

Si l'achèvement de ces deux bretelles déjà préparées est réalisé, le barreau de liaison atteindra les 4 liaisons. À terme les 4 autres liaisons devront être réalisées avec un élargissement du barreau de liaison afin d'atteindre un système d'échangeurs complet. Pour ne pas créer un autre barreau de liaison en parallèle pour créer ces 4 autres liaisons, il faudra des bretelles qui enjambent les actuelles sur un troisième niveau ou bien faire en sorte que leur tracé soit un peu plus long pour enjamber les autres bretelles existantes aux endroits où elles sont les moins hautes. Un grand soin devra être porté à l'édification de murs anti-bruits aux abords des habitations et l'implantation d'espaces verts très denses autour de ce système d'échangeur afin d'absorber la pollution de l'air qui en résultera. Cet échangeur finalisé permettra de relier complètement l'A1 et l'A86. Ainsi, les véhicules se trouvant sur l'une des deux autoroutes sur une distance de 7 km de périmètre auront le choix d'emprunter ce barreau de liaison complété et amélioré pour aller sur l'autre autoroute sans devoir quitter l'une ou l'autre pour encombrer les réseaux routiers urbains dans ce périmètre. Je pense à la Plaine Saint-Denis, Pleyel, Lamaze, Courneuve.

Il y a à titre d'exemple seulement 7 km entre la porte de la Chapelle (périphérique Parisien) et le barreau de liaison à la Courneuve. Le temps de parcours est très court pour y accéder au regard de l'encombrement que les automobilistes rencontrent sur les axes de circulation urbains (principaux ou périphériques). Comme les bretelles d'entrée sortie de l'A1 à Porte de Paris - qui ramène et sorts son flux de véhicules sur l'A86 à Pleyel - seront à terme supprimées, celle-ci sera un peu plus fluide qu'aujourd'hui jusqu'au barreau de liaison de la Courneuve.

*Il est très important d'étudier toutes les possibilités qui s'offrent à nous pour ne pas réitérer les erreurs commises par le passé lorsque le tracé de l'A86 a été défini ainsi que ses systèmes d'échangeurs avec l'A1 sur Saint-Denis (Pleyel, Porte de Paris, Saulnier, Plaine Saint-Denis-Stade de France). On aurait dû déjà penser à créer un vrai échangeur complet ou deux demi-échangeurs, évitant aux riverains de supporter en plus de la pollution générée par les véhicules circulant sur les deux autoroutes A1 et A86, la pollution induite par les véhicules qui congestionnent des axes urbains pour aller d'une autoroute à l'autre. » Merci d'apporter des réponses aux points présentés sur la fonctionnalité du barreau et ses perspectives d'évolution.*

*Le boulevard Anatole France ne sera pas apaisé avec la suppression des bretelles de l'A1 à Porte de Paris malgré ce qu'on tente de nous faire croire depuis ces derniers mois. Et cela tant que les bretelles de l'A1 à la Plaine Saint-Denis au niveau du Stade de France seront reliées à celles de l'A86 par la rue Jules Saulnier et le Bd Anatole France.*

*Selon la MGP la liaison automobile avec le réseau autoroutier francilien sera améliorée par le diffuseur autoroutier Pleyel qui permettra un accès à l'A86 intérieure et extérieure dès 2024. Est-ce que ce projet prend en considération les 700 enfants qui fréquentent le groupe scolaire Pleyel – Anatole France et les milliers d'habitants du quartier Pleyel ? La réponse est évidemment négative au vue de la concentration de la circulation au Carrefour Pleyel se trouvant juste en dessous du groupe scolaire et de la déconnexion de la seule voie périphérique qui achemine aujourd'hui 100% des véhicules sur l'A86 et l'A1 en direction de l'ILLE ou de PARIS. En réponse au rapport de Respire, Patrick Ollier, le Président de la Métropole du Grand Paris, déclarait pourtant, le 27 mars : « Accepter plus longtemps encore que la pollution de l'air nuise à la santé de nos concitoyens, et en premier lieu de nos enfants, serait faire preuve d'irresponsabilité »*

## **Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage**

### **Question :**

1. *Dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014/2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, le projet semble agréger en réalité 2 projets identifiés distinctement et liés à un 3<sup>e</sup>, plus large, d'insertion urbaine des autoroutes :*
  - a. *B.8 : Suppression des bretelles de la Porte de Paris*
  - b. *B.9. Modernisation et complément du diffuseur Pleyel et notamment la mise en œuvre du projet urbain « Tête de Réseau, en intégrant également la requalification de l'avenue Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante*
  - c. *Et le 3<sup>e</sup>, identifié en corollaire des 2 précédents ; B.10. Élaboration d'un programme d'insertion urbaine des autoroutes.*

*Pouvez-vous présenter la genèse du projet actuel et les raisons de ces évolutions, par rapport aux projets fléchés au niveau du CDT, et notamment au niveau des périmètres d'actions et de la maîtrise d'ouvrage, ces projets étant portés par des co-maîtrise d'ouvrage et non une maîtrise d'ouvrage unique*

**Réponse de la maîtrise d'ouvrage :*****EN BREF***

Comme l'indique le CDT, la reconfiguration de l'échangeur Pleyel et la suppression des bretelles de la Porte de Paris permettront la réalisation de plusieurs projets urbains. Le CDT précise en outre les rôles dévolus à chacun des maîtres d'ouvrage. L'Etat est en charge du traitement des échangeurs.

Par ailleurs, les échangeurs Pleyel et de la Porte de Paris sont intimement liés en termes de fonctionnement. Pour la continuité de la desserte du secteur Pleyel, il est en effet obligatoire d'aménager les bretelles Est du diffuseur de l'A86 Pleyel en parallèle de la suppression des bretelles Porte de Paris pour ne pas saturer les autres échangeurs existants et le réseau secondaire. Il était donc nécessaire pour l'Etat de les associer dans un projet unique sous maîtrise d'ouvrage de la Direction des routes d'Ile-de-France.

*Afin de répondre à cette question, il apparaît nécessaire de repartir des termes du Contrat de Développement Territorial signé le 22 janvier 2014 entre l'Etat, Plaine Commune et les 9 villes du territoire. Ainsi, la fiche III.1.B.8 du CDT « Territoire de la Culture et de la Création » rappelle les objectifs visés par la suppression des bretelles de la porte de Paris :*

*« 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 de l'avenue 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. »*

*De même, la fiche III.1.B.9 du CDT « Territoire de la Culture et de la Création » rappelle les objectifs visés par la modernisation et complément du diffuseur Pleyel :*

*« La modernisation et le complément du diffuseur Pleyel doivent permettre :*

- *La mise en œuvre du projet urbain « Tête de Réseau<sup>1</sup> » et notamment du programme du secteur « A86 Echangeur » en libérant les terrains d'assiette d'ouvrages existants ;*
- *La requalification de l'avenue 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 Ile-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.*

---

<sup>1</sup> La « tête de réseau » est une ancienne dénomination de périmètre de projet incluant le quartier Pleyel (ZAC Pleyel, Village Olympique, échangeur inclus), la Plaine Saulnier et la Porte de Paris.

*Le périmètre identifié de l'opération « englobe les emprises nécessaires à la mise en œuvre du projet autour de l'A86 ». Surtout, dans la partie Récapitulatif des engagements, les rôles dévolus à chacun des maîtres d'ouvrage sont rappelés :*

*« L'État s'engage sur la réalisation du complément et de la modernisation du diffuseur Pleyel :*

- 1. Par le pilotage des études en mobilisant son ingénierie*
- 2. En sollicitant la mobilisation des financements dans le cadre du dispositif PDMI,*
- 3. En assurant la maîtrise d'ouvrage des travaux du nouveau diffuseur.*
- 4. Par la mobilisation du foncier libéré par la modernisation de l'échangeur au profit du projet urbain.*

*Plaine Commune s'engage sur la mise en œuvre du projet urbain sur le secteur, intégrant la réalisation des espaces publics.*

*Conseil Général :*

- Participation aux études.*
- Participation aux réflexions sur les requalifications de l'avenue Anatole France et du boulevard de la Libération.*

*Ainsi, dès l'inscription dans le CDT il apparaissait acquis que l'ensemble des projets qui seront permis par la reconfiguration de l'échangeur Pleyel, soit notamment le projet Tête de Réseau » et la requalification du boulevard Anatole France, n'avait pas vocation à être portés par la maîtrise d'ouvrage unique de l'État. Celui-ci assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement des échangeurs, élément structurant qui permet une requalification du boulevard et la réalisation d'autres projets dans des calendriers distincts. La maîtrise d'ouvrage des autres projets est portée par les autres acteurs du territoire, à l'exemple des aménagements en cours sur le boulevard Anatole France par Plaine Commune.*

*Par ailleurs, pour compléter cette réponse sur la genèse du projet, la maîtrise d'ouvrage propose ci-dessous de revenir sur la genèse de l'inscription du projet dans le CDT de Plaine Commune.*

*La volonté d'améliorer l'A86 et ses échangeurs dans le Nord de l'Île-de-France remonte aux années 1990. Alors que l'A86 est en cours d'achèvement, un constat se dégage déjà concernant l'ensemble de ces échangeurs au Nord de l'Île-de-France : aucun des échangeurs de l'A86 dans le secteur n'est complet (beaucoup de connexions sont impossibles).*

*En 1995, un premier projet de carrefour complet en losange est envisagé au niveau de l'échangeur Pleyel. De 1993 à 1995, une étude de faisabilité pour différentes variantes d'un projet pour le demi-échangeur Pleyel sur la section A86 Seine/Cornillon, ainsi que des études de trafic, sont réalisées. Aucune solution ne répond de manière satisfaisante aux objectifs fixés au départ. Ce projet est abandonné en 1998.*

*Un second projet de création d'un giratoire est ensuite envisagé en 1998. Les objectifs sont sensiblement les mêmes qu'en 1995 avec pour priorité de compléter le demi-échangeur de Pleyel. Comme le premier projet de 1995, ce dernier n'est pas finalisé. L'échangeur Pleyel constitue d'abord l'extrémité provisoire de l'autoroute A 86. Cette infrastructure évolue. En 2001, l'A86 est élargie à 2x4 voies sur la section entre Saint-Denis Pleyel et La Courneuve (Sorties 8 à 11). Cet élargissement s'accompagne de la mise en service du second viaduc du Pont sur le Canal de Saint-Denis (le viaduc Nord) construit en février 2001. Ces travaux entraînent des modifications de capacité et de nouvelles opportunités pour les aménagements.*

*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 constituent une anticipation d'un complément de l'échangeur Pleyel, mais elles ne sont pas utilisées aujourd'hui.*

*On constate alors qu'il existe un échange de transit entre l'A86 et l'A1 au niveau de la Porte de Paris via le boulevard Anatole France, réseau local. Ce dernier supporte alors un trafic de transit de l'Ouest vers l'Est et réciproquement, et donc des congestions au niveau du secteur Pleyel.*

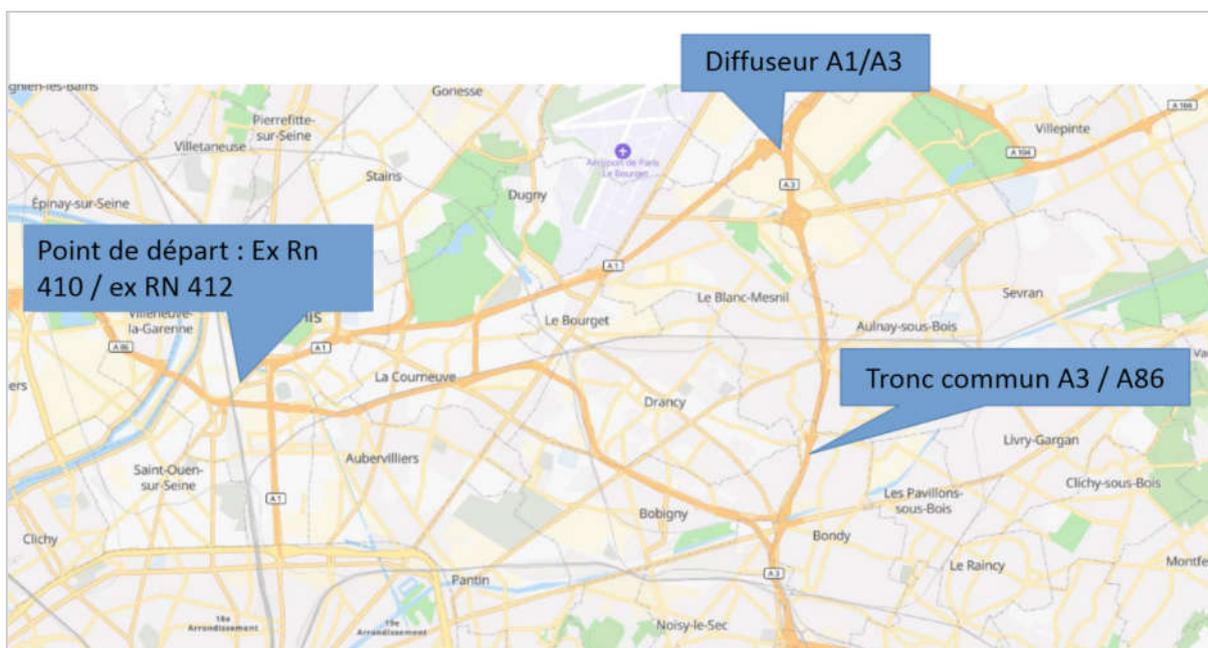
*En 2012, le constat sur l'A86 et l'échangeur Pleyel est identique à celui dans les années 90 :*

- *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.*

*Cependant, la relance du projet s'appuie sur un contexte qui a changé.*

*Préalablement à l'enquête publique relative au Contrat de Développement Territorial (CDT), des études de déplacement ont été menées sur le territoire de Plaine Commune. Un groupement de bureaux d'études a été mandaté pour réaliser un modèle de trafic et étudier différents scénarios. Le modèle de trafic s'appuyait sur le modèle de trafic du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. Un rapport de synthèse a été réalisé le 27 mai 2013*

*En particulier, le scénario avec suppression des portes de Paris sans échangeur Pleyel complété a été étudié. A la lecture des différents éléments de trafic, on constate que l'accessibilité entre Pleyel et les points d'échange importants du réseau magistral (A1/A3, A86/A3) se dégrade significativement pour les liaisons longue distance lorsque la suppression des bretelles Porte de Paris se fait sans que le diffuseur Pleyel soit complété. De plus dans ce cas, l'intégralité de l'accès à l'A86 ou l'A1 CDG est reportée sur les diffuseurs Cornillon et Lamaze dont le fonctionnement devient très critique.*



*Figure 1: Points d'échanges importants du réseau magistral (A1/A3, A86/A3)*

Le rapport présente les temps de parcours simulés à l'horizon 2030 aux points d'échange importants du réseau magistral (A1/A3, A86/A3) selon les hypothèses prises pour l'échangeur (configuration actuelle / fermeture des bretelles de la Porte de Paris sans compléter l'échangeur Pleyel / scénario de référence avec réaménagement de l'échangeur Pleyel) :

Tps parcours depuis Ex-RN412/Ex-RN410	Bretelles Porte de Paris	Pleyel complété - Bretelles Est	Diff. A1/A3	Tronc com. A3/A86
Config. Actuelle	OUI	NON	13 min	21 min
Sans bretelles Porte de P. et Pleyel Incomplet	NON	NON	20 min	21 min
Sc. de Référence	NON	OUI	13 min	13 min

Figure 2: Temps de parcours simulés à l'horizon 2030

Pour la continuité de la desserte du secteur Pleyel, il est donc nécessaire d'aménager les bretelles Est du diffuseur de l'A86 Pleyel en amont de la suppression des bretelles Porte de Paris pour assurer l'accessibilité des liaisons longue distance. Par ailleurs, pour rappel, le développement fort du secteur de Saint-Ouen et du Sud de Plaine Commune à court terme renforce la problématique d'accessibilité à ce territoire via le réseau magistral, par les Hauts de Seine, ou le diffuseur du Cornillon, avec pour conséquence une aggravation de la saturation des franchissements de Seine et du faisceau ferroviaire. La réalisation du complément du diffuseur Pleyel constitue une réponse essentielle pour cet enjeu.

Ainsi, les échangeurs Pleyel et de la Porte de Paris sont intimement liés et c'est pourquoi l'opération d'aménagement concerne ces deux échangeurs, dont l'Etat est maître d'ouvrage unique.

En janvier 2014, l'État et les acteurs locaux ont signé un Contrat de Développement Territorial (CDT) 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. Il vise notamment à organiser le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles. La maîtrise de la place de la voiture est également un des objectifs.

Le CDT, après une enquête publique qui s'est déroulée en 2013, inscrit l'aménagement de l'échangeur de Pleyel et de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris :

- Au niveau de la porte de Paris : la mise en œuvre du projet urbain de la Porte de Paris dans sa partie Sud avec la fermeture des bretelles du demi-diffuseur des Portes de Paris ;
- Au niveau de Pleyel : la mise en œuvre du projet urbain « Tête de Réseau » et notamment du programme du secteur « A86 Échangeur » en libérant les terrains d'assiette d'ouvrages existants ;
- Au niveau des deux secteurs Porte de Paris – Pleyel : la requalification de l'avenue Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante.

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

Cette fermeture est un entrant du projet de réaménagement de l'échangeur de Pleyel.

La première conséquence de cette fermeture des bretelles sera la suppression du trafic de transit qui passe de l'autoroute A1 (Est francilien) à l'autoroute A86 (direction Ouest francilien) sur le boulevard

*Anatole France. Cela offre des opportunités pour la requalification du boulevard Anatole France portée par les partenaires du territoire et son gestionnaire, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. De plus, la fermeture définitive des bretelles permettrait le dégagement d'emprises rendant possible des projets locaux.*

*La seconde conséquence est la nécessité de recréer, au niveau de l'échangeur Pleyel, les mouvements supprimés de et vers l'Est pour garantir la bonne desserte du territoire, notamment par les usagers qui emprunteront le barreau de liaison A1/A86 à La Courneuve. Seule une bretelle de sortie de secours vers le réseau local, pour les cas d'urgences, et une voie de retournement (destinée aux forces de l'ordre, aux services de secours et aux services d'exploitation de la DiRIF) seront conservées au niveau de l'échangeur de la Porte de Paris.*

*Le troisième item identifié par la commission d'enquête correspond à l'insertion urbaine et paysagère des autoroutes : paragraphe III.1. B.10. Elaboration d'un programme d'insertion urbaine des autoroutes issu du CDT. Le programme de cette action précise qu'il s'agit de conduire les études de faisabilité techniques et financières permettant d'établir un programme d'insertion urbaine des autoroutes, venant en complément des actions déjà identifiées sur le diffuseur Pleyel et sur la Porte de Paris. Cette opération est disjointe de la présente opération portée à enquête publique.*

**Compléments apportés par la Ville de Saint-Denis et Plaine Commune:**

*Le projet d'évolution des échangeurs à Pleyel et Porte de Paris s'inscrit 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 inscrits dans les documents cadres qui mettent en cohérence les projets urbains et d'infrastructure en cours et à venir :*

- *Dans le Contrat de Développement Territorial de janvier 2014*
- *Dans le PLUI 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 urbain à Pleyel a fait lui-même l'objet de nombreuses réunions publiques avec une participation significative des habitants. Les objectifs du projet urbain sont déclinés au sein d'un document : la Charte d'aménagement.*

*Des outils ont été déployés pour rendre accessible au grand public l'ensemble des transformations urbaines, dépassant le carcan des périmètres opérationnels : une cartographie interactive présentée par le Maire en réunion publique et accessible sur le site internet de la Ville, des outils de communication mettant en lumière la transformation du secteur Pleyel.*

*Le comité de suivi des Jeux Olympiques et Paralympiques, initié par Plaine Commune, permet de passer publiquement en revue l'ensemble des projets portés dans le cadre de la candidature aux JOP 202, couvrant une part importante des mutations urbaines à venir.*

*La Ville est également porteuse de la création d'espaces de partage et de concertation sur l'ensemble des transformations du Grand Pleyel (cf. Figure 4 page suivante), au travers d'un comité de suivi dédié aux acteurs locaux et dans la perspective de création d'un espace physique de valorisation et d'échanges autour des projets d'aménagement, en cœur de quartier.*

*La ZAC Plaine Saulnier se situe à la jonction entre le Stade de France, la Plaine, Pleyel et le centre-ville de Saint-Denis, à 10 minutes à pied du RER D et de la ligne 13 du métro, et 15 minutes de la future gare Pleyel. Le site est enserré par des infrastructures de transport très contraignantes : le faisceau ferré avec ses 1000 trains par jour, les 2 autoroutes A1 et A86 et le boulevard Anatole France, le canal de Saint-Denis. Sa mutation doit contribuer à désenclaver ce périmètre pour y permettre le développement d'un quartier de vie et instaurer une liaison urbaine confortable et attrayante, entre le centre historique de Saint-Denis d'une part et les quartiers Pleyel et Plaine (Landy France) d'autre part.*

*Le site a été retenu pour y implanter le futur Centre Aquatique Olympique, qui restera en héritage de l'évènement au bénéfice des séquanodionysiens. La Métropole est maître d'ouvrage de la ZAC, du Centre Aquatique Olympique et du franchissement piéton qui le reliera au Stade de France.*

*Le projet a été soumis à concertation préalable à l'automne 2018 puis à enquête publique au printemps 2019. Ces étapes ont permis de conforter la programmation envisagée postérieurement à l'évènement olympique :*

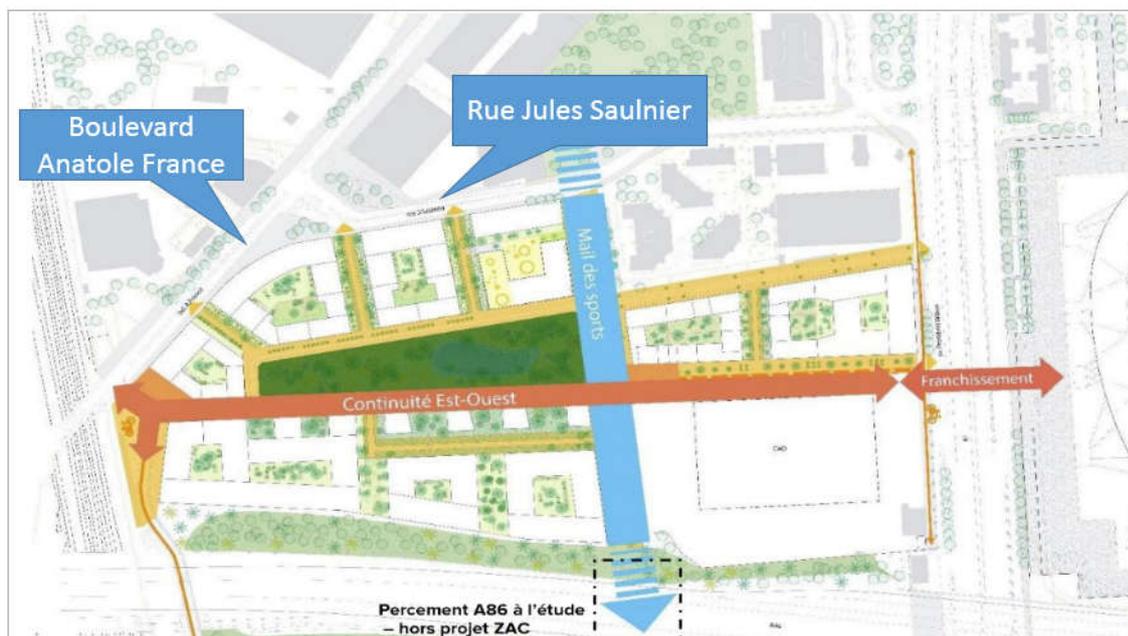
- *des espaces publics animés dans un quartier mixte et durable : un parc central d'un hectare, plusieurs places publiques et un mail piéton structurant, permettant l'installation d'activités sportives dans le quartier ;*
- *une mixité des fonctions : des bureaux, a minima 500 logements pour un quartier vivant accueillant un groupe scolaire, des services et commerces ;*
- *un pôle sportif d'envergure métropolitaine et répondant aux besoins locaux : le Centre Aquatique accueillera après les JOP le grand public et des scolaires, une structure d'accueil du haut niveau avec la présence de la Fédération Française de Natation et du Pôle France de Plongeon sur le site, un pôle sportif de proximité ;*

- un quartier traversant : un mail des sports reliant le Nord et le Sud du quartier, un axe Est-Ouest entre le Stade de France, le CAO et le boulevard Anatole France, un franchissement piéton et vélos au-dessus de l'A1 et de l'avenue du Président Wilson, reliant le CAO et le quartier de la Plaine Saulnier au Stade de France

Concernant la résorption des nuisances autoroutières, les nuisances sonores et liées à la pollution atmosphérique sont identifiées comme enjeux majeurs du projet par la maîtrise d'ouvrage et les acteurs locaux. Cette logique sous-tend le projet : l'implantation des bureaux en extérieur du quartier doit permettre de protéger les logements des nuisances des autoroutes, les établissements dédiés à l'enfance et les espaces sportifs extérieurs sont localisés de manière à limiter au maximum leur exposition.

En complément, à l'appui des avis exprimés lors de la concertation préalable et en enquête publique, la Ville soutient le percement d'un accès prolongeant le mail piétons Nord-Sud à travers l'A86, pour relier directement Plaine Saulnier au quartier Landy France (rue des Fruitières). Ce franchissement inscrit à l'OAP urbanisme de liaison du PLUI permettrait de mieux relier le quartier aménagé au RER D ainsi qu'au futur franchissement urbain Pleyel, réduisant significativement l'enclavement du quartier causé par les infrastructures autoroutières. Il est mis à l'étude par la Métropole du Grand Paris.

La figure ci-dessous concernant la ZAC Saulnier complète l'image d'ensemble du Grand Pleyel proposée page suivante.



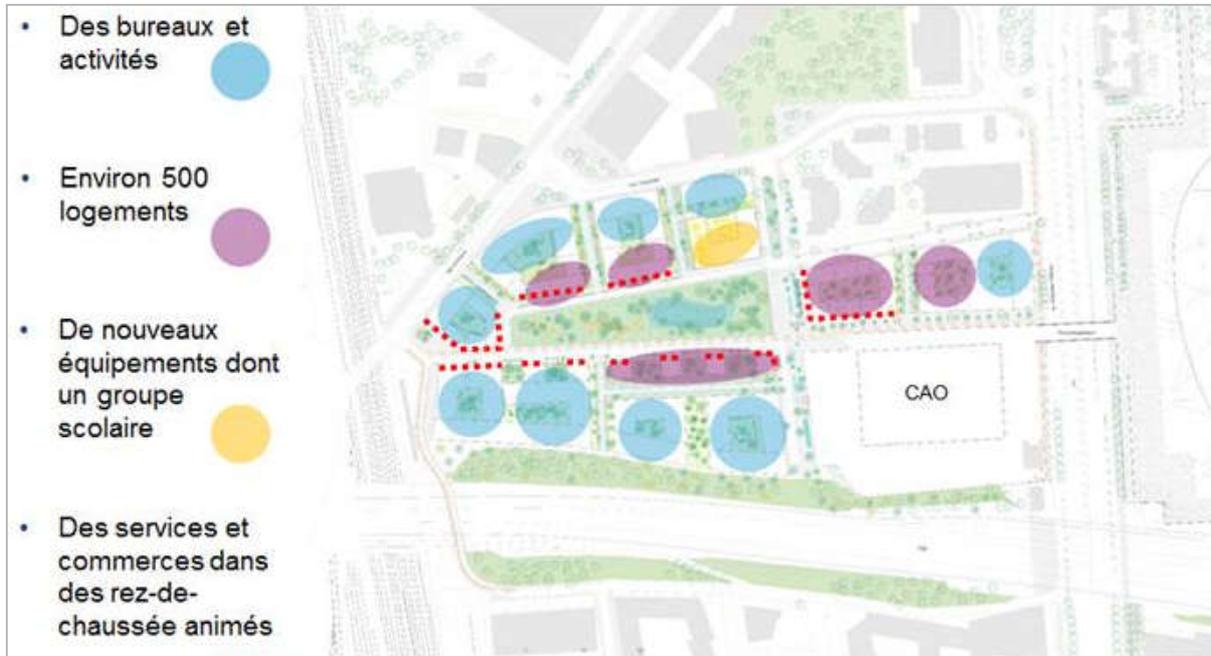
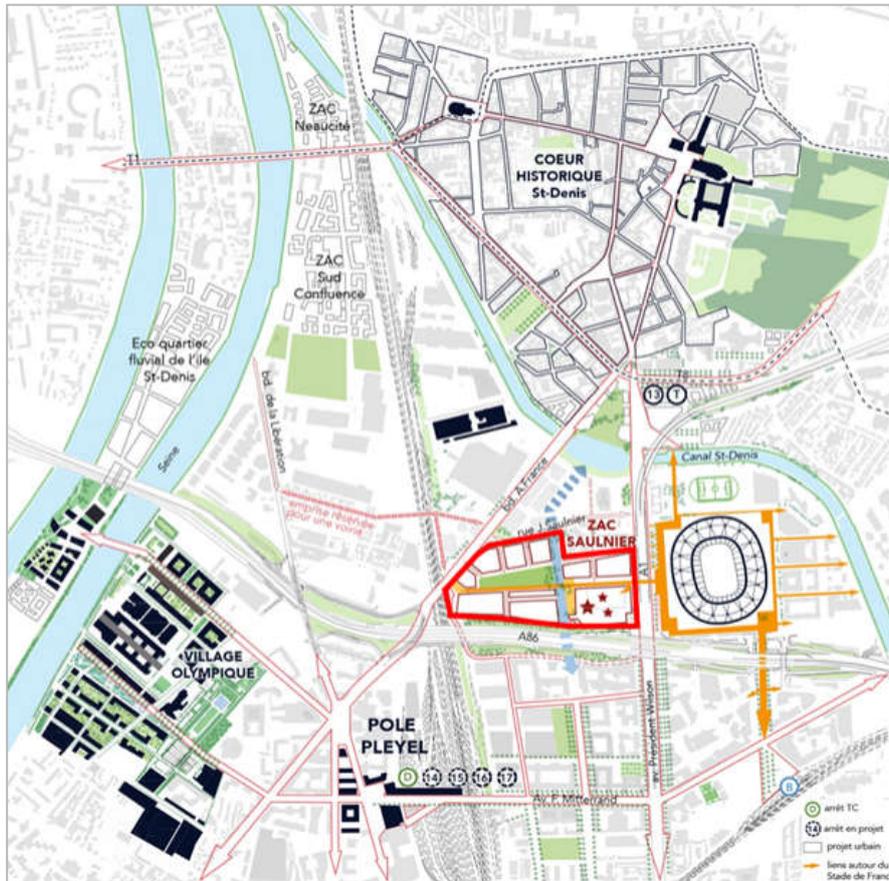


Figure 3: Projet ZAC Saulnier (source : metropolgrandparis.fr)

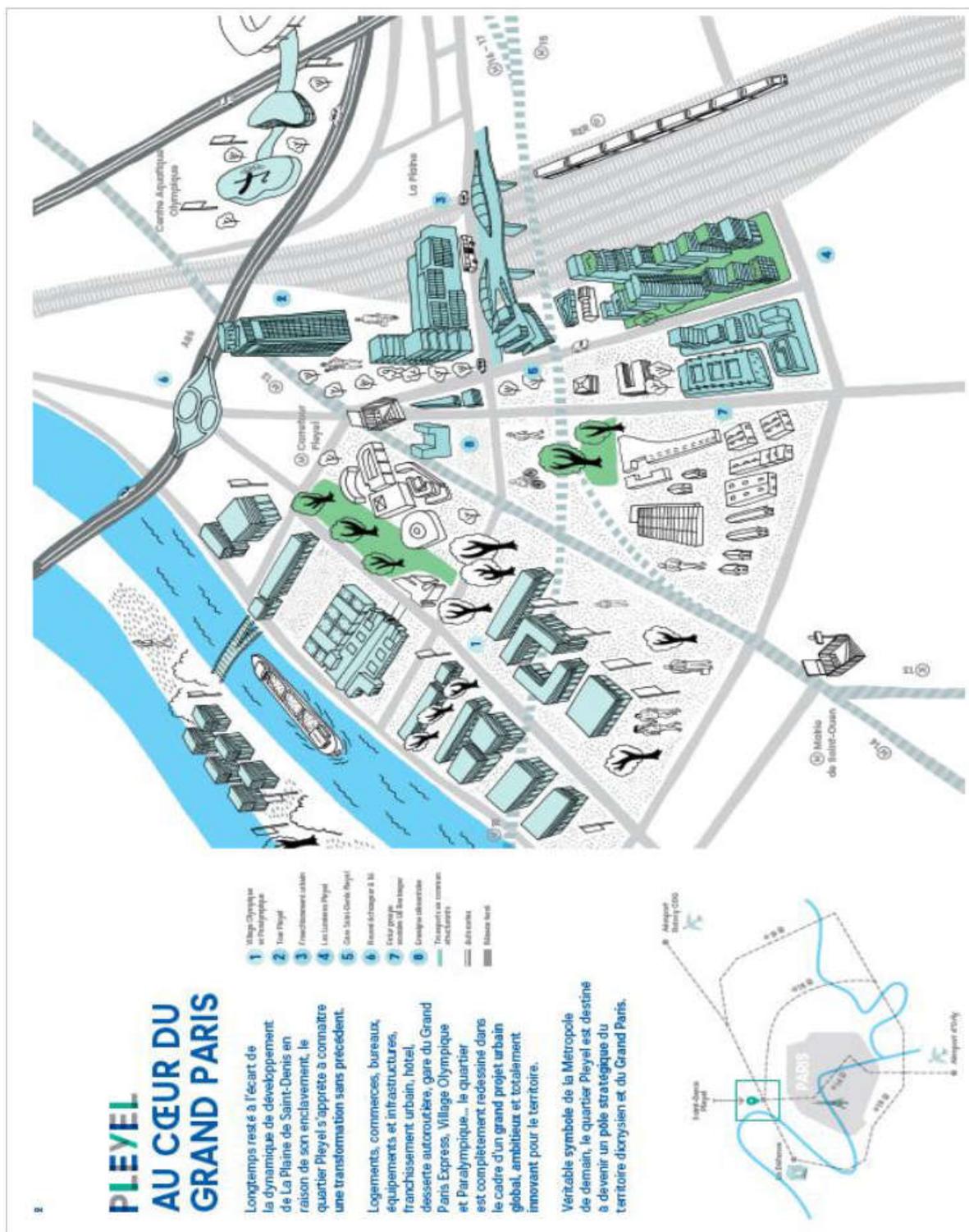


Figure 4: Pleyel, au cœur du Grand Paris - Représentation des différents projets du secteur Pleyel

### Aménagement sur le boulevard Anatole France

Plaine Commune a mené en 2015 une étude de programmation sur le boulevard Anatole France afin d'esquisser ce à quoi pourrait ressembler le boulevard suite à une diminution du flux de circulation attendue par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris.

Cette étude a ainsi montré qu'il était possible de diminuer la place consacrée à la voiture en faveur d'autres usages notamment aux modes actifs de déplacement et aux transports en commun comme représenté sur la figure ci-dessous.

Cette étude a permis de s'assurer que les différents scénarios d'aménagement de l'échangeur Pleyel porté par la DIRIF était compatible avec la vision à terme des axes locaux et en particulier Anatole France. Elle a permis également de déterminer une programmation dont une partie est en cours de réalisation au Nord du boulevard avec la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle, la requalification de trottoirs et un aménagement paysager.

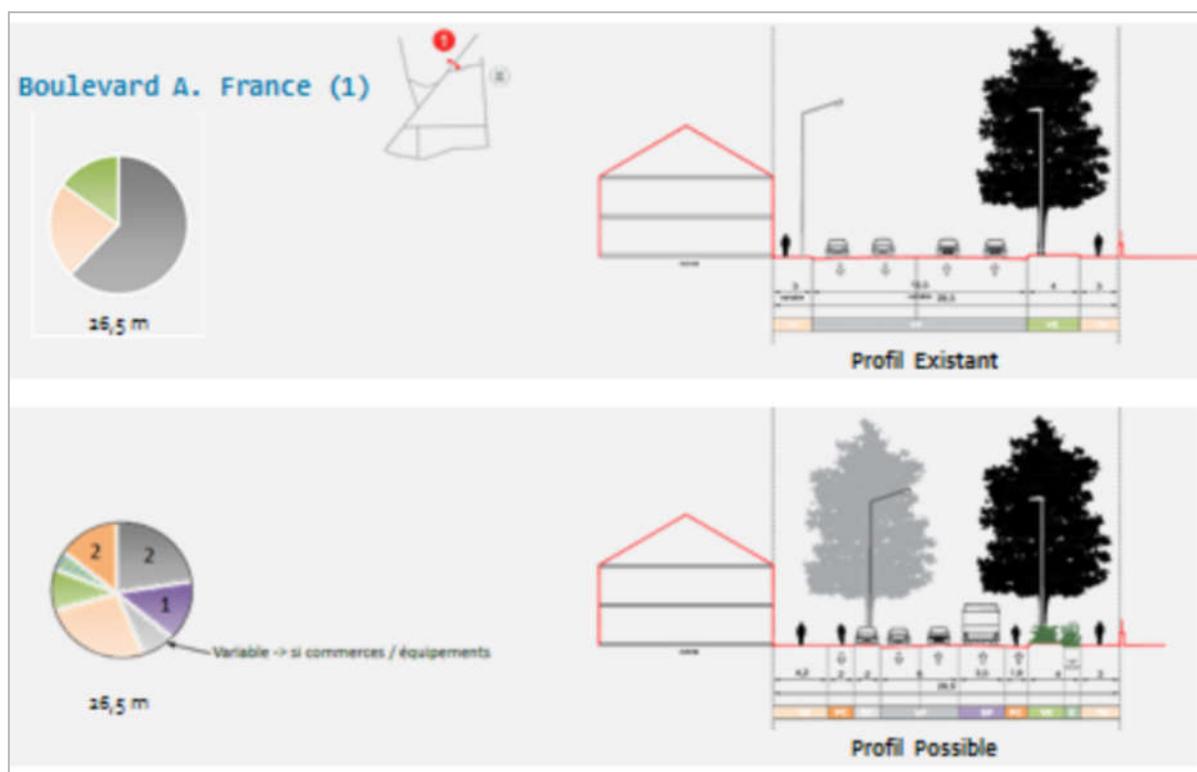


Figure 5: Programmation possible sur le boulevard Anatole France entre Porte de Paris et la rue Saulnier après fermeture des bretelles de la Porte de Paris

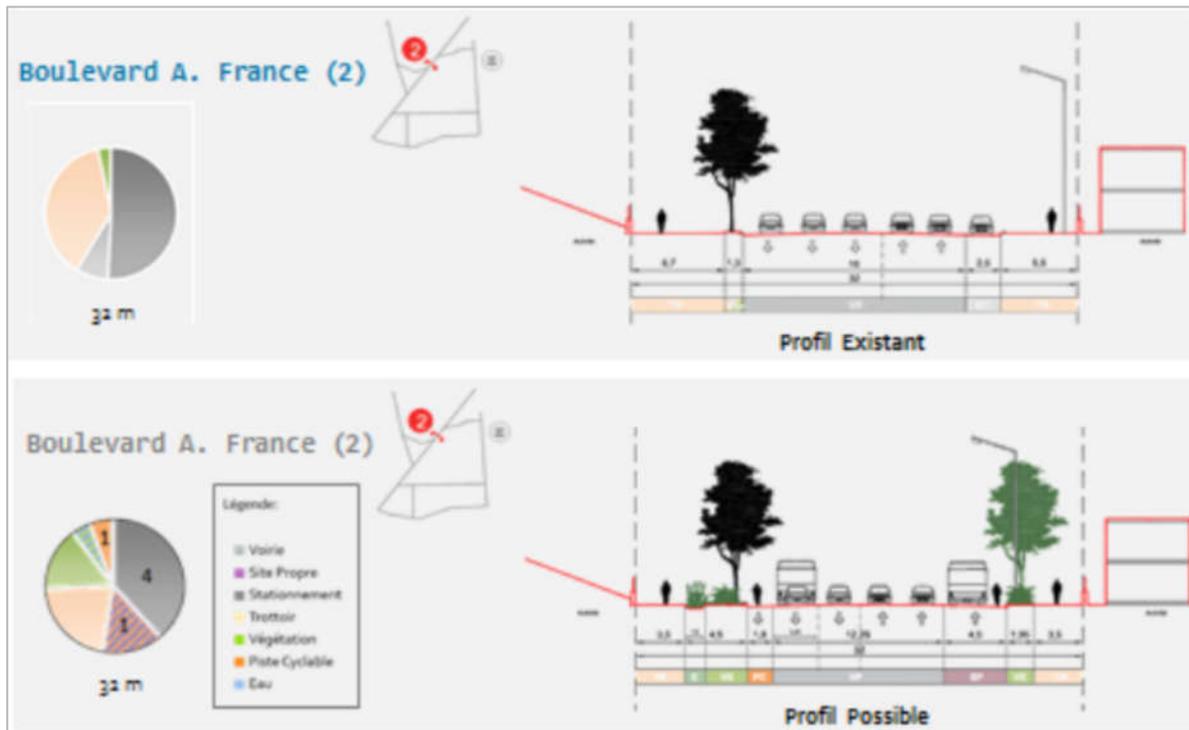


Figure 6: Programmation possible sur le boulevard Anatole France entre la rue de la Révolte et la rue Saulnier après fermeture des bretelles de la Porte de Paris

La requalification du boulevard Anatole France est d'ores et déjà engagée, au travers d'une opération mise en œuvre par Plaine Commune, comprenant :

- une réduction du nombre de voie du boulevard Anatole France ;
- une piste cyclable bidirectionnelle côté Nord/Ouest, entre Porte de Paris et carrefour Pleyel ;
- la requalification du trottoir côté nord entre le canal et les voies ferrées et aménagement paysager ;
- la valorisation de l'alignement d'arbres avec la plantation de 27 sujets supplémentaires ;
- la création de carrefours à feux.

Le périmètre de cette opération et une représentation spatiale de cette programmation est représentés sur les schémas ci-dessous



Figure 7: Périmètre de l'opération d'aménagement mise en œuvre actuellement par Plaine Commune sur le boulevard Anatole France

La fin de cette première requalification est prévue en Novembre 2019 pour les aménagements de voirie et pour l'hiver 2020 pour les aménagements paysagés

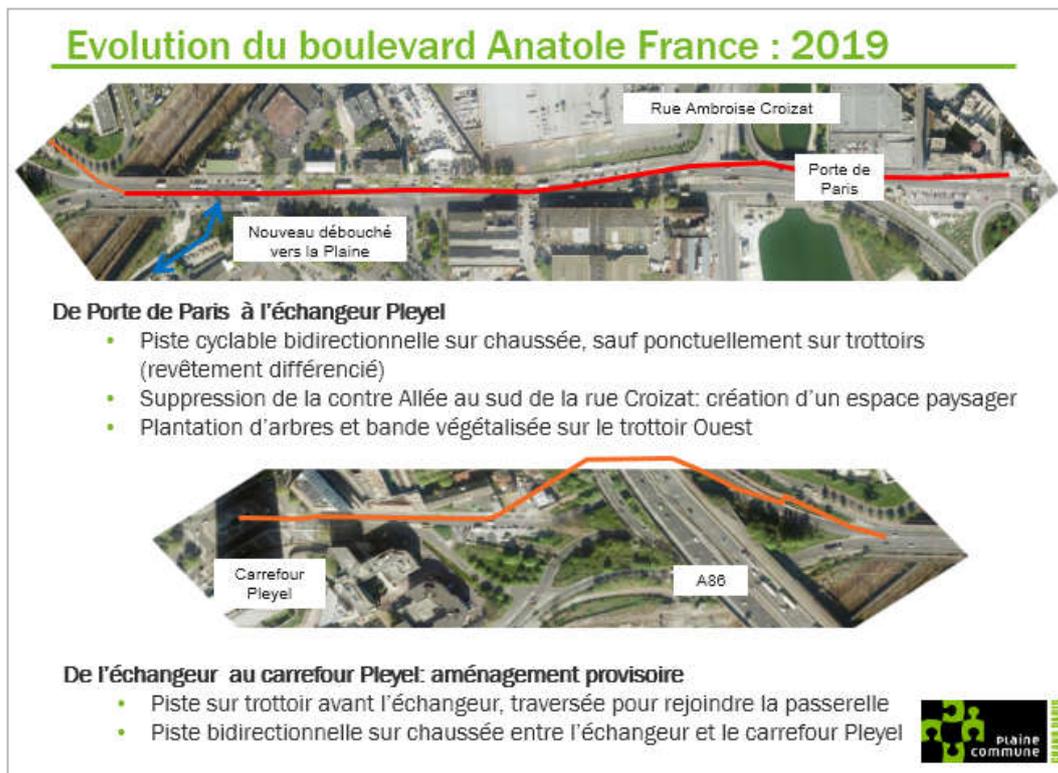


Figure 8 : Détail du périmètre de l'opération d'aménagement mise en œuvre actuellement par Plaine Commune sur le boulevard Anatole France

## Commentaires de la commission d'enquête

Il est apparu important à la commission d'enquête de bien pouvoir resituer le projet d'aménagement du système d'échangeur dans son contexte historique et urbain pour mettre en lumière l'ensemble des enjeux qu'il porte.

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.

**Question :**

2. *Concertation préalable :*

*Pouvez-vous présenter les différentes variantes étudiées lors de la concertation préalable et celle qui a finalement été retenue puis développée à son issue ?*

## Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

### EN BREF

Les variantes présentées ont été regroupées en 4 familles, A, B, C, et D. Les familles A, C et D se déclinent en deux sous-variantes qui se distinguent sur le tracé de la liaison à créer entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération. Cette voie de liaison entre les deux boulevards est en effet nécessaire au bon fonctionnement en trafic de la zone suite à la fermeture de la bretelle 8b pour ces trois familles de variantes.



Variantes présentées à la concertation : A et B en haut, C et D en bas

Deux propositions supplémentaires, dites E et B' par les riverains, ont été étudiées au cours de la concertation. Ces deux scénarios comportent plusieurs éléments communs : suppression de la bretelle 8b sans création de barreau de liaison ; réorganisation des flux en sortie de bretelle 8a élargie ; bretelle de sortie A86 extérieure à l'est des voies ferrées. Le scénario citoyen E place par ailleurs la bretelle d'entrée A86 extérieure sur le boulevard Wilson tandis que le scénario citoyen B' reprend le positionnement du scénario B.

Le maître d'ouvrage a expertisé ces propositions pendant le temps de la concertation selon les approches de la géométrie et du trafic. Cette expertise a montré qu'elles n'étaient pas viables sans ajustements. Cependant, elle a permis à la maîtrise d'ouvrage d'en tirer des enseignements pour optimiser ses variantes initiales.

Deux nouvelles variantes optimisées ont ainsi été étudiées : la A optimisée et la B optimisée. C'est cette dernière variante qui a été finalement retenue, la variante A' ayant été écartée principalement du fait de la création de la nouvelle voie parallèlement à la rue du Docteur Poiré. L'optimisation de la variante B port sur :

- une reprise de la sortie 8b en vue de conserver au maximum l'existant et d'optimiser l'espace public aménageable qualitativement ;
- la suppression de l'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot, facilitant aussi l'intégration urbaine ;
- la limitation des nuisances pour les habitants

Le bilan de la concertation a fait apparaître que, de manière générale, les habitants se sont estimés satisfaits des avancées du projet et des optimisations apportées aux variantes initialement présentées lors de la concertation réglementaire. La variante B optimisée intègre mieux les principales attentes et préoccupations des riverains.

### 1 - LES VARIANTES ETUDIÉES EN VUE DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE (2016-2017)

A partir du scénario 2 dit Cornillon variante A, le travail a consisté à étudier l'ensemble des possibilités d'aménagement des entrées et sorties depuis et vers l'autoroute A86.

#### Sorties depuis l'A86 intérieure

Concernant les sorties depuis l'A86 intérieure, il y a actuellement deux sorties. Certaines variantes gardent les deux sorties et d'autres n'en conservent qu'une, mais nécessitent alors la création d'une voie de liaison orientée d'Ouest en Est pour permettre d'écouler le trafic issu de la bretelle 8a.

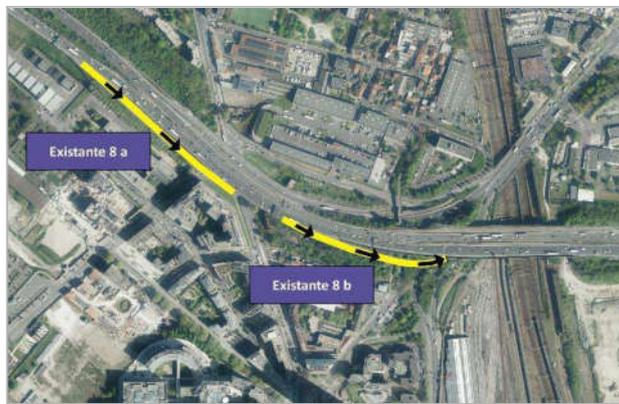


Figure 9 : Sorties existantes depuis A86 intérieure

#### Entrées vers l'A86 intérieure

Concernant les entrées vers l'A86 intérieure, il y a également 2 options :

- La variante « historique » avec l'utilisation des piles de pont en attente construites au niveau des voies SNCF (option 1) ;
- L'utilisation de la sortie actuelle 8b de l'A86 et de la transformer en bretelle d'entrée sur l'autoroute (option 2). Cette option n'a pas été retenue car elle générerait un point dur du point de vue du trafic au niveau de ce croisement sur le boulevard de la Libération avec la sortie 8a et l'entrée vers l'Est.

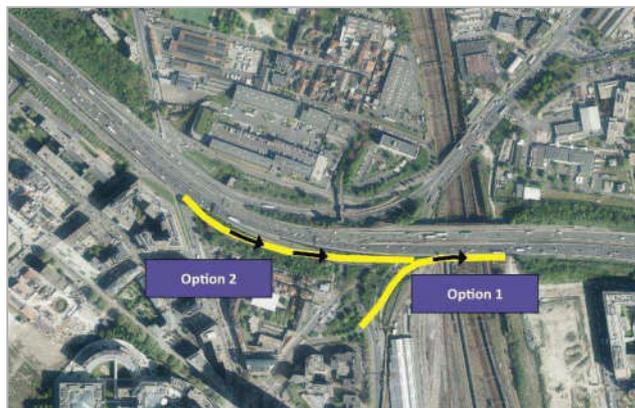


Figure 10: Entrées vers l'A86 intérieure

Sorties depuis l'A86 extérieure

Concernant les sorties depuis l'A86 extérieure, il y a 4 options présentées dans le schéma ci-dessous. Les options 2 et 4 ne sont pas réalisables en termes de géométrie routière, elles ont donc été écartées. Les options 1 et 3 ont été conservées : L'option 1 consiste à utiliser la surlargeur de l'A86 pour réaliser une bretelle de sortie ; L'option 3 consiste à créer une nouvelle sortie en amont des voies SNCF.

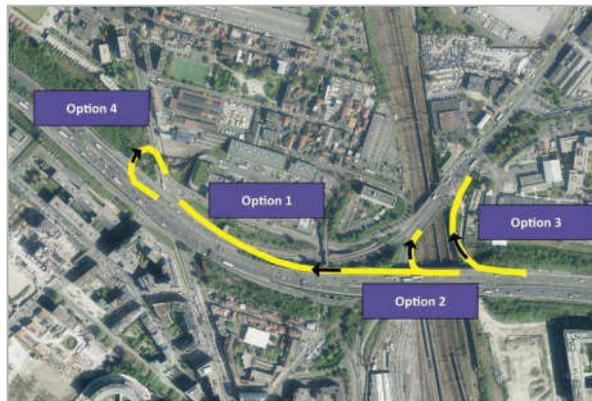


Figure 11 : Sorties depuis l'A86 extérieure

Entrées vers l'A86 extérieure

Concernant les entrées vers l'A86 extérieure, il y a deux possibilités :

- Garder l'existant (option 1)
- Créer une entrée depuis la route de la Révolte (option 2).

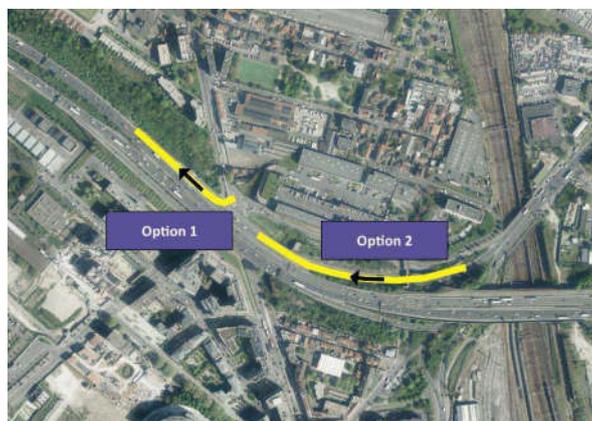


Figure 12: Entrées vers A86 extérieure

L'emprise routière.

Ces variantes prennent en compte les déplacements cyclistes et piétons, ainsi que les transports collectifs. Elles ont toutes été examinées sur le plan de la sécurité de tous les usagers au regard de la conception géométrique.

*Il en ressort quatre familles de variantes qui ont été présentées à la concertation : dénommées A, B, C et D. Une sous-variante commune aux variantes A, C et D porte sur la voie de liaison créée entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération, donnant les variantes A', C' et D'.*

*Cette voie de liaison entre les deux boulevards est nécessaire car elle permet un bon fonctionnement en trafic de la zone, notamment en évitant la congestion au niveau du carrefour Pleyel et évite ainsi les remontées de fil sur la bretelle 8a.*

## **2 - LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

*Avant de présenter dans le détail les différentes variantes soumises à la concertation du public, il est important de rappeler le déroulement de la concertation.*

*Dans l'esprit de la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et dans une démarche volontaire, le maître d'ouvrage a souhaité pour cette concertation faire appel à un garant, tiers indépendant chargé de veiller à la bonne information et la bonne participation du public. Jean-François HELAS (inscrit sur la liste officielle des garants de la Commission Nationale du Débat Public – CNDP) a ainsi veillé au bon déroulement de la concertation et à la qualité et la sincérité des informations diffusées.*

*Du 20 novembre au 22 décembre 2017, le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93) a donc fait l'objet d'une concertation publique réglementaire. Cette étape a ensuite donné lieu à une poursuite du dialogue avec les habitants au premier trimestre 2018.*

*Trois réunions publiques, ouvertes à tous, permettaient aux participants de s'informer sur le projet et d'échanger en direct avec la maîtrise d'ouvrage, Plaine Commune, la Ville de Saint-Denis et le Département de Seine-Saint-Denis.*

*La réunion de présentation initiale sur le secteur Pleyel s'est déroulée le 23 novembre à l'école France de 18h30 à 21h30 et a rassemblé 77 personnes.*

*La réunion de présentation initiale sur le secteur Porte de Paris s'est déroulée le 28 novembre au Groupe scolaire La Roseraie-Chambrun de 18h30 à 21h30 et a rassemblé 28 personnes.*

*Une troisième réunion publique permettant de faire la synthèse des échanges ayant eu lieu depuis le début de la phase de concertation et de répondre aux questions a eu lieu le 14 décembre 2017.*

*Deux rencontres de proximité ont été organisées pour les habitants de la rue du Docteur Poiré, le 29 novembre de 15h à 18h dans la rue concernée et le 4 décembre à l'Ecole Anatole France de 18h30 à 21h30.*

*Le 29 novembre, les équipes de la maîtrise d'ouvrage sont allées à la rencontre des habitants pour comprendre leurs préoccupations liées à l'aménagement d'une nouvelle voie de liaison derrière les habitations et recueillir les remarques et interrogations. Vingt-et-un habitants ont participé à cet échange. Ils ont notamment fait part à la maîtrise d'ouvrage de la réalisation par leurs soins de deux autres projets de variantes, appelés « E » et « B' ». Ces deux scénarios comportaient plusieurs éléments communs : suppression de la bretelle 8b sans création de barreau de liaison ; réorganisation des flux en sortie de bretelle 8a élargie ; bretelle de sortie A86 extérieure à l'est des voies ferrées. Le scénario citoyen E plaçait la bretelle d'entrée A86 intérieure sur le boulevard Wilson tandis que le scénario citoyen B' reprenait le positionnement du scénario B.*

*Le 4 décembre, la rencontre prenait la forme d'un atelier organisé en 2 temps :*

- Présentation par les habitants des propositions de variantes « E » et « B' » élaborées par les riverains de la rue Docteur Poiré*
- Travail en groupe sur les préoccupations principales des riverains et les variantes présentées par la maîtrise d'ouvrage pour la concertation.*

*Elle a rassemblé 27 personnes.*

*Une rencontre avec un représentant de la Cité Meissonnier a eu lieu à sa demande le 13 décembre, de 14h00 à 15h00. Il a présenté l'historique du quartier et informé la maîtrise d'ouvrage de ses observations concernant le projet présenté.*

*Un atelier « balade urbaine » a eu lieu le 2 décembre à l'initiative de Plaine Commune, le long du boulevard Anatole France, afin d'y présenter les projets d'aménagement du territoire.*

*L'opportunité du projet a tout d'abord été confirmée par les collectivités locales présentes lors de la concertation, qu'il s'agisse de Plaine Commune, de la ville de Saint-Denis ou du Département de la Seine-Saint-Denis.*

*La concertation s'est déroulée dans un climat constructif comme en témoigne la présence des habitants à chacune des réunions publiques ou lors des ateliers, ainsi que les propositions alternatives formulées par le collectif Pleyel à venir. La sérénité des débats a été renforcée par la présence du garant, Monsieur Jean-François HELAS et à la qualité de son intervention. À ce sujet, la maîtrise d'ouvrage tient à préciser que le recours à un garant constitue une démarche volontaire. Cette initiative traduit dans les faits les principes de la Charte de la participation élaborée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.*

*La fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris et l'amélioration de la desserte des futurs quartiers conduisant au réaménagement nécessaire de l'échangeur Pleyel, la suppression du trafic de transit dans Saint-Denis, l'apaisement des circulations sur le boulevard Anatole France semblent pour le plus grand nombre des objectifs partagés.*

*Pour autant, si l'opportunité du projet est ressortie confortée, la concertation réglementaire a montré combien il était difficile de faire consensus sur une solution d'aménagement. Les discussions sur les variantes ont été l'occasion d'entendre, par-delà même certaines prises de positions ou certaines propositions alternatives, les attentes et les préoccupations qui sont celles des riverains les plus proches, au premier rang desquels figurent les habitants de la rue Docteur Poiré et les habitants de la Cité Meissonnier. Ces préoccupations liées notamment à la question du cadre de vie sont totalement légitimes et ont été entendues par la maîtrise d'ouvrage. Pour ces raisons, la Maîtrise d'ouvrage s'est donc engagée à poursuivre le dialogue avec les habitants au premier trimestre 2018 afin d'analyser les variantes proposées par les riverains et optimiser les variantes initiales, présentées par le maître d'ouvrage lors de la concertation.*

*Les différents échanges n'ont pas permis d'aboutir à un choix de variante préférentielle parmi les 7 soumises à la concertation. Les variantes dont la voie de liaison Est/Ouest passait au plus proche des habitations de la rue du Docteur Poiré (A, C et D) ont suscité les oppositions les plus fortes de la part des riverains mobilisés lors de la concertation. Les variantes A', C' et D' n'ont par ailleurs pas été jugées plus satisfaisantes. La variante B étant celle présentant le moins d'impacts sur la rue du Docteur Poiré, elle a reçu l'accueil le plus favorable de la part des habitants, résidant pour la plupart dans cette rue.*

*Le 14 décembre 2017, lors de la réunion de clôture de la phase de concertation réglementaire, la Maîtrise d'ouvrage s'était engagée à prolonger la phase de dialogue et à réaliser :*

- Une analyse de faisabilité des variantes proposées par les riverains au même titre que les variantes soumises initialement à la concertation ;
- Une optimisation des variantes initiales selon les objectifs identifiés par les riverains.

Suite aux engagements de la Maîtrise d'ouvrage, deux ateliers de travail principalement avec les membres du collectif Pleyel à venir (23 janvier et 8 mars) et une réunion de restitution (27 mars) se sont tenus au premier trimestre 2018.

Ces rendez-vous ont été annoncés par le biais du site internet de la DiRIF, par l'envoi d'e-mail d'invitation aux personnes ayant renseigné leur adresse électronique lors de la phase de concertation réglementaire et, pour la réunion de restitution, par la distribution d'un flyer toutes boîtes aux lettres sur un périmètre identique à la phase de concertation réglementaire (4500 boîtes).

Les ateliers ont essentiellement porté sur le travail autour des variantes B' et E proposées par le collectif « Pleyel à venir » lors de la rencontre du 4 décembre 2017. La réunion de restitution a permis de restituer l'ensemble des études et des échanges précédents et de présenter le travail produit. La Maîtrise d'ouvrage a dans un premier temps soumis les variantes citoyennes à une étude de faisabilité en géométrie selon les règles édictées dans les guides de conception routière, puis à une analyse en termes de trafic afin de vérifier et d'ajuster, lorsque cela est possible, le dimensionnement des carrefours et des voies principales pour assurer un fonctionnement correct de l'infrastructure.

Conclusion de la Maîtrise d'ouvrage sur les variantes citoyennes :

Les analyses de ces variantes ont montré 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 était nécessaire d'avoir :

- Soit deux sorties depuis l'A86 Ouest,
- 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.

De manière générale, les habitants se sont estimés satisfaits des avancées du projet et des optimisations apportées aux variantes initialement présentées lors de la concertation réglementaire. La variante B optimisée semble en effet avoir réussi à intégrer les principales attentes et préoccupations des riverains.

A l'issue de la concertation réglementaire puis des échanges post-concertation, la Maîtrise d'ouvrage a peu communiqué vers le public. Le bilan de la concertation rappelle que le maître d'ouvrage s'était engagé à poursuivre le dialogue en participant aux comités d'échanges devant être organisés par les acteurs du territoire. Programmés en fin d'année 2018, ces comités d'échanges n'ont malheureusement pu avoir lieu à cette date et le projet est ensuite entré dans la phase d'enquête publique.

Début 2019, une plaquette d'informations a cependant été diffusée au public. Dès le 25 février 2019, le tribunal administratif de Montreuil a désigné les membres de la commission d'enquête et aucune réunion à l'initiative du maître d'ouvrage ne pouvait plus se tenir, comme convenu avec la présidente de la commission d'enquête.

L'enquête publique n'a finalement été engagée que le 6 mai 2019, un déménagement des locaux de la mairie de Saint-Denis empêchant matériellement de la tenir avant.