

3 - LES VARIANTES SOUMISES A LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les variantes qui sont ressorties des études ont été optimisées pour simplifier la configuration des ouvrages, améliorer leur insertion urbaine et paysagère et pour limiter 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 file sur la bretelle 8a.

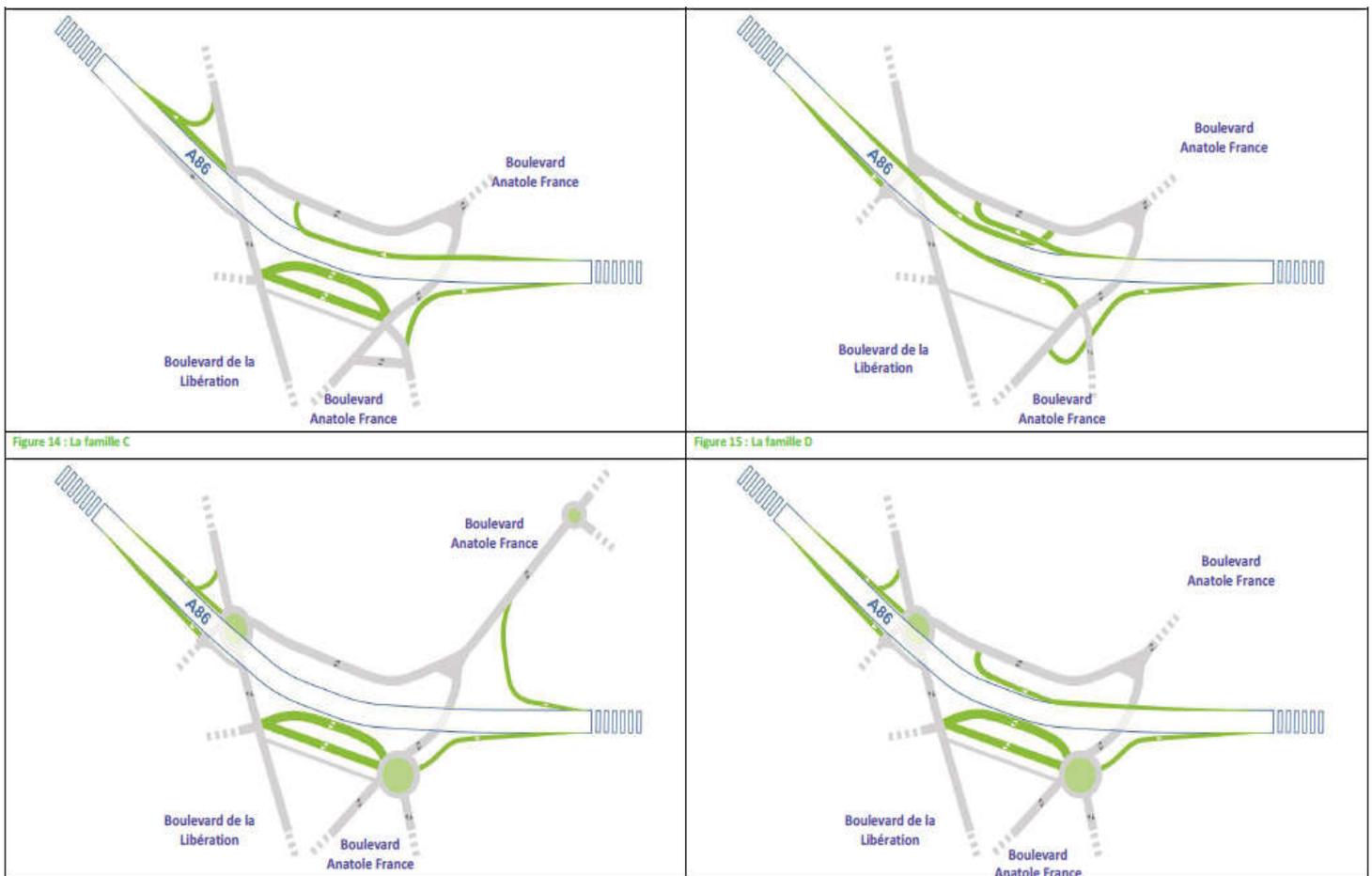


Figure 13: Variantes présentées à la concertation : A et B en haut, C et D en bas

L'option alternative est commune aux variantes A, C et D : la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération. Ici, les illustrations suivantes sont des exemples de la variante C avec giratoire. Elles sont présentées pour illustrer le positionnement de la voie de liaison.



Figure 14 : Option prime pour les variantes A, C et D

VARIANTES DE LA FAMILLE A

Variante A



Figure 15 : Variante A

1. Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération Nord ;
2. Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte et augmentation de la capacité de l'A86 ;

3. *Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis la rue Francisque Poulbot avec un pont au-dessus des voies SNCF ;*
4. *Démolition de la bretelle de sortie de l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France et suppression des ouvrages devenus inutiles ;*
5. *Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies ;*
6. *Aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche au niveau de l'échangeur ;*
7. *Aménagement du boulevard Anatole France à 2x2 voies au niveau de l'échangeur ;*
8. *Aménagement d'une voie de liaison située, entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France ;*
9. *Élargissement à 2 voies de la sortie 8a ; Tous les carrefours seront gérés par feux.*

Variante A'



Figure 16 : Variante A'

Les aménagements proposés dans la variante A' sont identiques à ceux de la variante A à l'exception de la voie de liaison entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération, qui se trouve en position plus rapprochée de l'A86.

VARIANTES DE LA FAMILLE B



Figure 17 : Variante B

1. Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte ;
2. Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte avec un pont de franchissement de la bretelle d'entrée 1 ;
3. Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France avec un pont au-dessus de la rue Poulbot et un pont de franchissement des voies SNCF ;
4. Modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France ;
5. Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies aux extrémités et à 3+1 voies en partie centrale (3 voies en direction de l'Est et une voie en direction de l'Ouest) ;
6. Aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche ;
7. Démolition et/ou condamnation des ouvrages devenus inutiles.

VARIANTES DE LA FAMILLE C**Variante C**

Figure 18 : Variante C

1. Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération ;
2. Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers le boulevard Anatole France à l'Est des voies SNCF avec la construction d'un pont pour maintenir l'accès à la zone d'activités et augmentation de la capacité de l'A86 ;
3. Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le bd Anatole France et d'un pont de franchissement des voies SNCF ;
4. Démolition de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France et suppression des ouvrages devenus inutiles ;
5. Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies ;
6. Aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche ;
7. Mise en place d'un giratoire au croisement Libération/Révolte/bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure ;
8. Aménagement du bd Anatole France à 2x2 voies ;
9. Création d'un Carrefour Anatole France/Révolte géré par feux ;
10. Aménagement d'une voie de liaison située entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France ;
11. Création d'un carrefour Libération/voie de liaison géré par feux ;

12. Mise en place d'un giratoire au croisement bd Anatole France / voie de liaison / rue Francisque Poulbot /bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure ;
13. Élargissement à 2 voies de la sortie 8a ;
14. Création d'un giratoire

Variante C'

Les aménagements proposés dans la variante C' sont identiques à ceux de la variante C à l'exception de la voie de liaison entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération, qui se trouve en position plus rapprochée de l'A86.



Figure 19: Variante C'

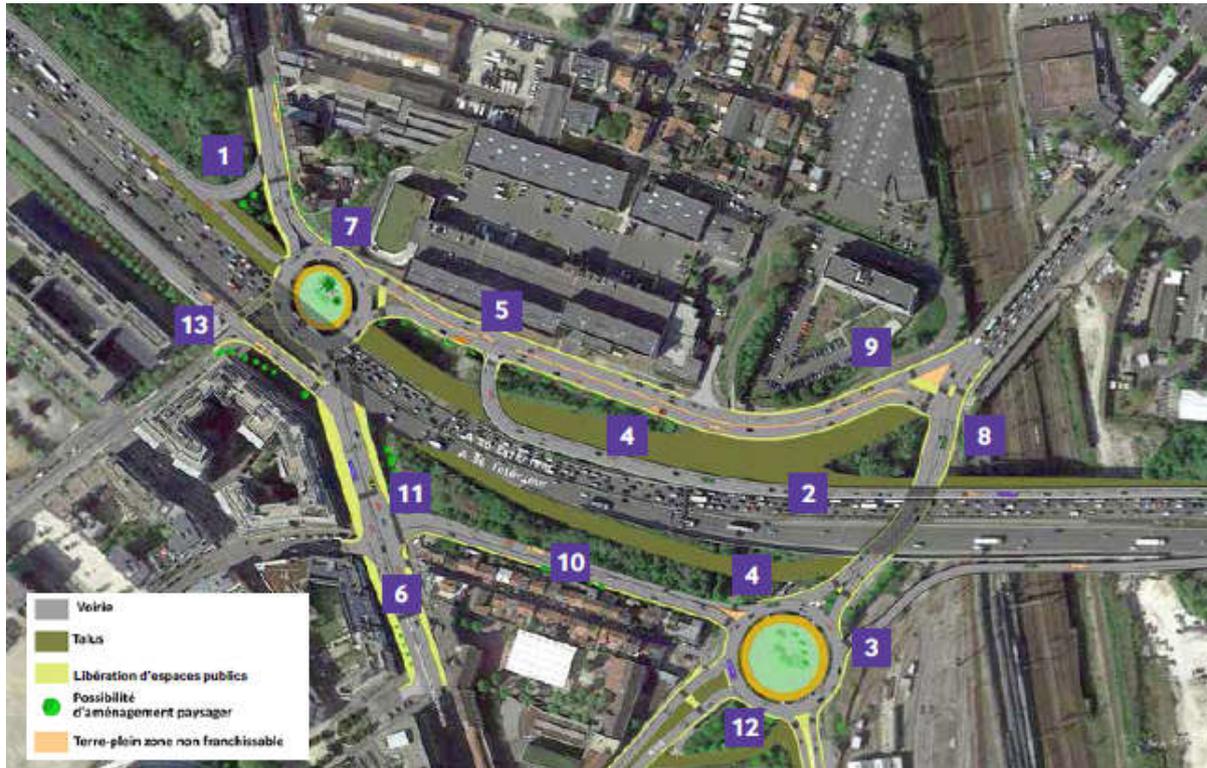
VARIANTES DE LA FAMILLE DVariante D

Figure 20: Variante D

15. Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération ;
16. Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte et augmentation de la capacité de l'A86 ;
17. Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France et d'un pont de franchissement des voies SNCF ;
18. Démolition de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure piquée sur le boulevard Anatole France et destruction des ouvrages devenus inutiles ;
19. Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies ;
20. Aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche ;
21. Construction d'un giratoire dénivelé au carrefour Libération/Révolte/bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure ;
22. Aménagement du boulevard A. France à 2x2 voies ;
23. Carrefour boulevard Anatole France/Révolte géré par feux ;
24. Aménagement d'une voie de liaison située entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France ;
25. Carrefour Libération/barreau de liaison géré par feux ;

26. Mise en place d'un giratoire au carrefour boulevard Anatole France/ voie de liaison/ rue Francisque Poulbot / bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure ;
27. Élargissement à 2 voies de la sortie 8a.

Variante D'



Figure 21: Variante D'

Les aménagements proposés dans la variante D' sont identiques à ceux de la variante D à l'exception de la voie de liaison entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération, qui se trouve en position plus rapprochée de l'A86.

4 - LES VARIANTES ETUDIÉES OU OPTIMISÉES LORS DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ET LORS DE LA PHASE DE CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE (2017-2018)

Lors de la concertation, les bénéfices de la fermeture de la Porte de Paris sont partagés globalement même si des questions et des inquiétudes demeurent sur les reports de trafic induit par le projet.

L'enjeu de recoudre la ville au travers du boulevard Anatole France réaménagé de façon douce et permettant un accès à la future gare de Pleyel (Grand Paris Express) n'est pas contesté. Les critiques des variantes ont pu être vives mais sans vraiment remettre en cause l'idée même du projet, ou alors pour appuyer telle nouvelle variante ce qui va toujours dans le sens de transformer ce secteur.

Les habitants de la rue du docteur Poiré principalement se sont très fortement mobilisés contre les variantes A, C, D et A', C', D' qui impactait le talus. Ils se sont montrés inquiets de l'impact sur le talus du délaissé autoroutier situé à l'arrière des habitations et d'une augmentation des nuisances (air, bruit, vue, insécurité) y compris en phase de travaux.

La variante B a été moins critiquée. Elle ne modifie pas le talus derrière la rue du docteur Poiré, ni celui au droit du quartier Meissonnier. Pour autant elle ne ressort pas non plus comme la solution idéale car le réaménagement de l'extrémité de la sortie 8b à l'Est est contesté par les habitants de la rue du docteur Poiré.

Deux variantes ont été proposées par les riverains : la variante E et une variante dénommée B'. Ces propositions ont cherché à mettre plus en avant les circulations douces, les voies de transports en commun, la préservation de l'existant et la recherche d'un équilibre écologique pour contrebalancer les pollutions amenées par les circulations issues du réseau magistral. La contrainte de sécurité des usagers a été mise au centre des réflexions et intègre donc les aménagements locaux.

Le maître d'ouvrage a expertisé ces variantes pendant le temps de la concertation selon les mêmes approches de la géométrie et du trafic que pour les variantes initialement proposées à la concertation.

PROPOSITIONS DE SCENARIO PAR LES RIVERAINS

Scénario citoyen E

Les habitants de la Rue du Docteur Poiré, rue située juste au Sud de l'A86 et parallèle à cet axe, ont proposé un scénario « citoyen » dénommé « E ».

Il est proposé la création de 2 bretelles d'accès sur l'A86 (intérieure et extérieure). La voie d'insertion sur l'A86 intérieure permet de desservir la nouvelle gare du Grand Paris Express sans aspirer le trafic parisien. La bretelle d'entrée vers l'A86 extérieure est tracée sur une zone déjà impactée par les Jeux Olympiques 2024 (centre aquatique olympique).

Une sortie de l'A86 déjà existante serait maintenue, en optimisant sa longueur par la mise en place d'un nouveau sens de circulation au sein du quartier. Une voie serait ajoutée et surtout un espace vert (UVM). Une bretelle de sortie est créée pour desservir la gare du Grand Paris et le village olympique en évitant le carrefour Pleyel. Elle vient s'implanter sur le nouvel accès nord du Landy (création d'une rue).

La sortie de l'A86 8b existante est supprimée. La bretelle d'entrée sur l'A86 extérieure est démontée, la route de la Révolte reconfigurée. Un pont piéton est mis en place pour enjamber la route de la Révolte.

Un carrefour à feux est créé pour permettre la bascule du trafic vers la gare du Grand Paris en évitant le carrefour Pleyel – future place Pleyel. Il est créé une coulée verte réservée aux mobilités actives (piétons, cycles). Elle dessert Paris > Saint-Ouen > Saint-Denis > Village olympique > Stade de France.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 – 149

La liaison entre la rue Ampère et le Boulevard de la Libération est supprimée.

Le carrefour Pleyel peut être reconfiguré en place Pleyel, devenue « cœur » piétonnier et végétal du quartier.

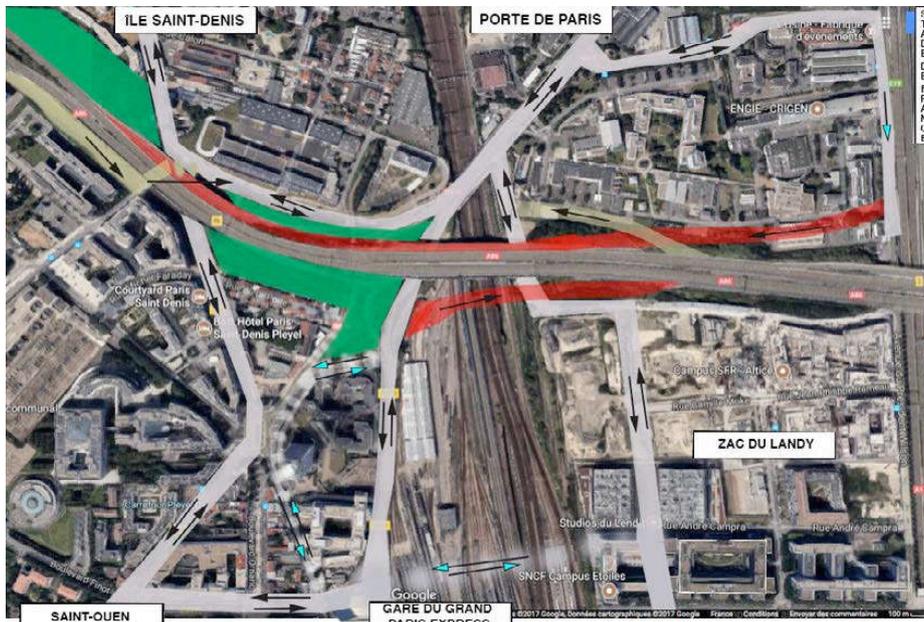


Figure 22 : Scénario citoyen E

A la suite de cette proposition, la maîtrise d'ouvrage a procédé à l'analyse de celle-ci. Il en est ressorti les points suivants :

- *La géométrie est conforme au guide VSA90 (guide d'aménagement des voies structurantes d'agglomération avec vitesse de circulation limitée à 90 km/h) ;*
- *Cette variante nécessite des acquisitions foncières pour élargir l'A86 en sens extérieur ;*
- *La bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure impacte le projet de la ZAC Landy-Pleyel et du centre aquatique olympique ;*
- *Il est impossible de raccorder la rue Poulbot au Sud de la place Pleyel.*

Une analyse de trafic a été menée notamment au niveau de la Porte de Paris pour cette variante. Des impacts sur l'ex-RN1 (avenue du Président Wilson) ont été identifiés, notamment en lien avec l'interdiction ou non de demi-tours sur l'avenue (cf. figure ci-dessous).



Figure 23: Variante E - Proposition de suppression des demi-tours sur l'avenue Wilson : localisation des mouvements concernés

Ainsi, sans l'interdiction des demi-tours :

- Il est observé une saturation du carrefour ex RN412/RN1 (rue Jules Saulnier/Avenue du Président Wilson) impactant le nœud exRN1/exRN412/RD 24 (avenue du Président Wilson/ rue Jules Saulnier / Rue Ambroise Croizat) ;
- Effets de « shunt » autoroutier A1 depuis Paris vers A86 extérieure ;

Avec l'interdiction des demi-tours :

- La desserte du quartier Stade de France devient très problématique ;
- Report de trafic sur la RD24/rue Ambroise Croizat (les usagers reviennent sur le carrefour par l'Ouest) entraînant son dysfonctionnement.

Le piquage de la bretelle sur l'ex RN1 s'avère non viable du fait de la paralysie provoquée sur le trafic. Il a été testé une alternative avec la bretelle piquée sur le boulevard de la Libération. Ce scénario est non fonctionnel sans une nouvelle liaison Est-Ouest. Cette analyse a été confirmée par le Département, gestionnaire des axes concernés.

En accord avec les acteurs locaux (Plaine Commune et le Département), cette variante n'a pu être retenue, du fait des impacts de trafic trop importants sur les réseaux locaux, non compatibles avec les objectifs du projet. Elle paraît aussi difficilement conciliable avec les projets d'urbanisation projetés dans le secteur.

Le scénario B'

Ce scénario a été proposé sur la base des variantes B et C présentées lors de la concertation.

La variante B de la concertation est modifiée au niveau de la sortie 8b. Cette sortie 8b arrivant derrière la rue du Docteur Poiré est supprimée. Elle comprend une modification du carrefour Ampère/Libération/Révolte par la :

- Mise en sens unique de la rue Ampère ;
- Mise à sens unique de la section sous l'A86 et création d'un nouveau barreau de liaison entre Libération et Ampère ;

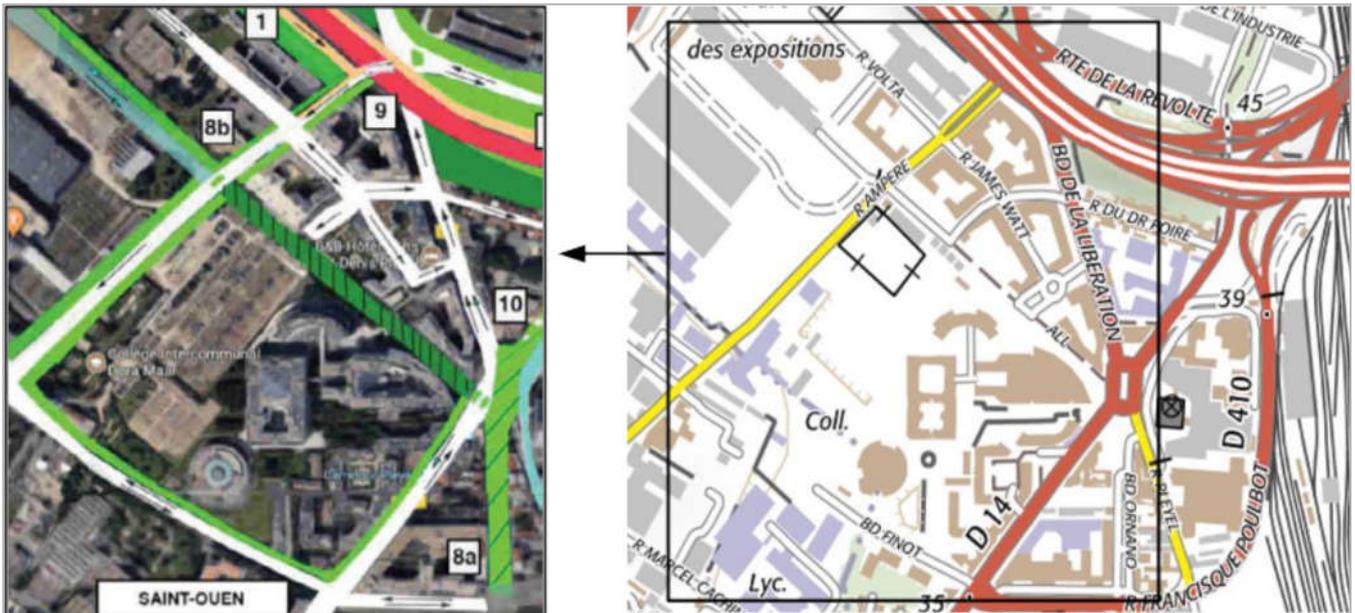


Figure 24: Variante citoyenne B' – réorganisation des circulations suite à la mise à sens unique du boulevard de la Libération depuis la place Pleyel.

Comme pour la variante E, cette variante a été étudiée par la maîtrise d'ouvrage.

La capacité théorique du carrefour Ampère/Libération/Révolte est de 1 320 uvpd/h/v (soit un trafic donné en unité de véhicule particulier directionnel², par heure et par voie).

Les études de trafic montrent des demandes en HPM (heure de pointe du matin) de 1 610 uvpd/h/v pour le scénario B' et donc une réserve de -22% (en HPM). Il est alors observé une saturation du carrefour avec de fortes remontées de file sur la bretelle 8a entraînant des problèmes de sécurité.

La modification de ce carrefour a également été étudiée dans le cas de la variante B initialement proposée par la maîtrise d'ouvrage et les résultats obtenus sont similaires.

² L'uvp sert d'unité d'équivalence de trafic entre les différents types de véhicules, ainsi 1 véhicule léger = 1 uvp, 1 poids-lourd = 2 uvp et 1 deux-roues = 1/3 uvp. Dans le cas de l'analyse des carrefours, l'unité de véhicule directionnel ajoute une dimension à cette équivalence. En effet, les véhicules franchissent plus ou moins rapidement la ligne de feu selon la direction qu'ils prennent dans le carrefour. Les véhicules changeant de direction mettent en général plus de temps pour franchir la ligne de feu que ceux qui vont tout-droit. Afin de tenir compte de cette gêne et pour faciliter les calculs ultérieurs les trafics sont pondérés afin de rendre les données homogènes. L'uvpd reflète cette pondération.

L'analyse trafic réalisée sur le fonctionnement des carrefours dans le cas de la variante B' proposée par les riverains est synthétisée ci-dessous. Les réserves de capacité négatives sont synonymes de saturation.

Carrefour	HP Matin	HP Soir
Route de la Révolte / boulevard Anatole France	- 19%	- 30%
Route de la Révolte / boulevard de la Libération	- 15%	- 14%

Figure 25: Variante citoyenne B' - Résultats de l'analyse des carrefours : réserves de capacité

En conclusion, le scénario B' proposé n'est pas viable car il provoque une paralysie totale des flux dans le secteur suite à la saturation complète du carrefour avec des risques de remontées de files sur A86. Ceci créerait alors une situation accidentogène inacceptable. D'après les analyses trafic, il est donc nécessaire d'avoir :

- Soit deux sorties depuis l'A86 intérieure ;
- Soit une sortie et une voie de liaison Est-Ouest supplémentaire.

Ces principes figurent dans les variantes initiales.

OPTIMISATION DES VARIANTES PROPOSEES A LA CONCERTATION

Les enseignements de la concertation, et notamment les principes mis en avant dans les scénarios E et B' proposés par les riverains, ont permis l'optimisation des variantes initiales.

Les variantes C et D n'ont pas été beaucoup commentées et ne semblent pas apporter d'avantages significatifs. Au contraire la moins bonne intégration des cycles et des transports en commun a été soulevée par certains participants. Elles sont vécues comme des « variantes repoussoirs ».

Seules deux variantes optimisées ont ainsi été étudiées : la variante A', dénommée « A' optimisée » et la variante B, également dénommée « B optimisée ».

Les principes d'optimisation sont les suivants :

- Eloigner les infrastructures des zones habitées :
 - Pour assurer une meilleure intégration dans le paysage ;
 - Pour limiter les nuisances visuelles et acoustiques ;
- Optimiser l'espace public potentiellement aménageable qualitativement (espaces verts, parcs...);
- Optimiser le fonctionnement de l'infrastructure, notamment au niveau de l'ouvrage d'art au-dessus de la rue Poulbot dans la variante B.

La variante A' optimisée

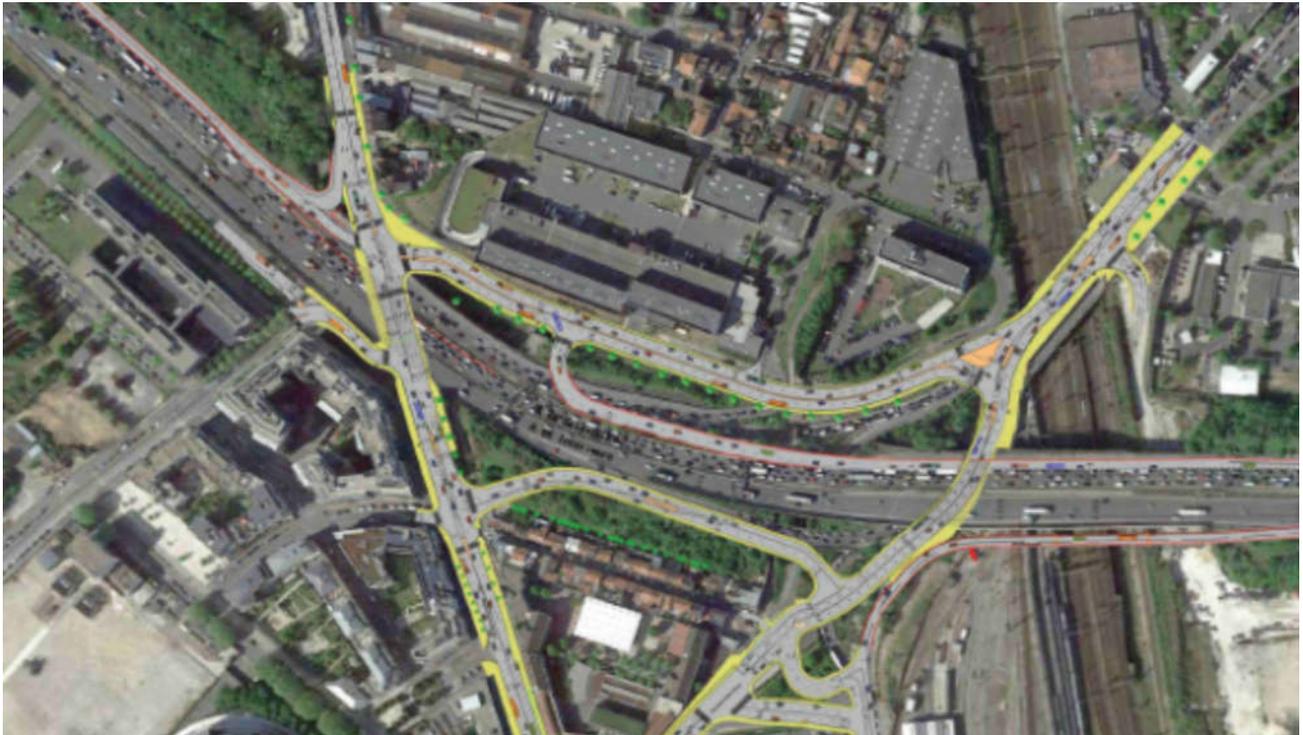


Figure 26 : Vue générale de la variante A' optimisée

Les points clés de l'optimisation de la variante A' sont les suivants :

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

- Le tracé au maximum vers l'A86 y compris aux extrémités ;*
- Le boulevard Anatole France vers l'Est pour dégager un espace vert qualitatif et unifié ;*
- Les paragraphes suivants détaillent les optimisations apportées - la bretelle d'accès à l'A86 extérieure de manière à s'éloigner du quartier Meissonnier.*

Les paragraphes suivants détaillent les optimisations apportées au niveau de la bretelle d'accès à l'A86 Extérieure

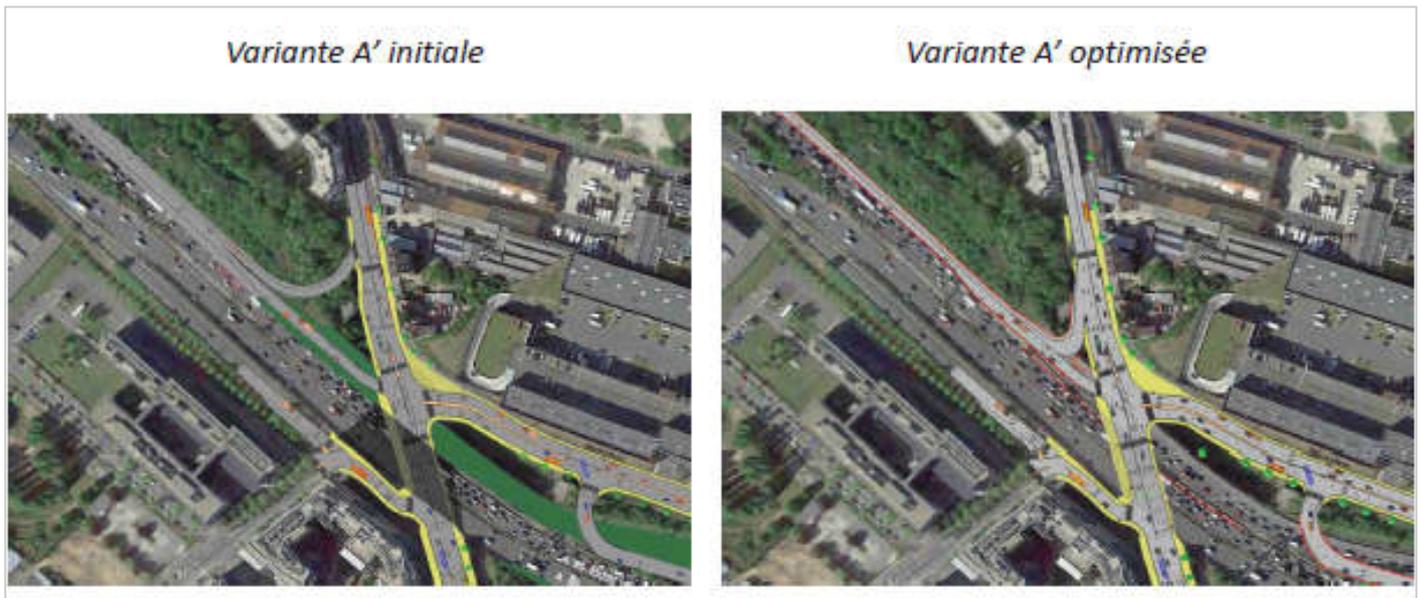


Figure 27 : Vue de la variante A' initiale et de la variante A' optimisée, zoom sur bretelle accès A86 extérieure

Carrefour sortie 8b / Anatole France

Les optimisations apportées à cette variante sont les suivantes :

- Extrémité Ouest inchangée ;
- Extrémité Est éloignée ;
- Ajout d'une voie sur Anatole France pour gérer le tourne-à-gauche.

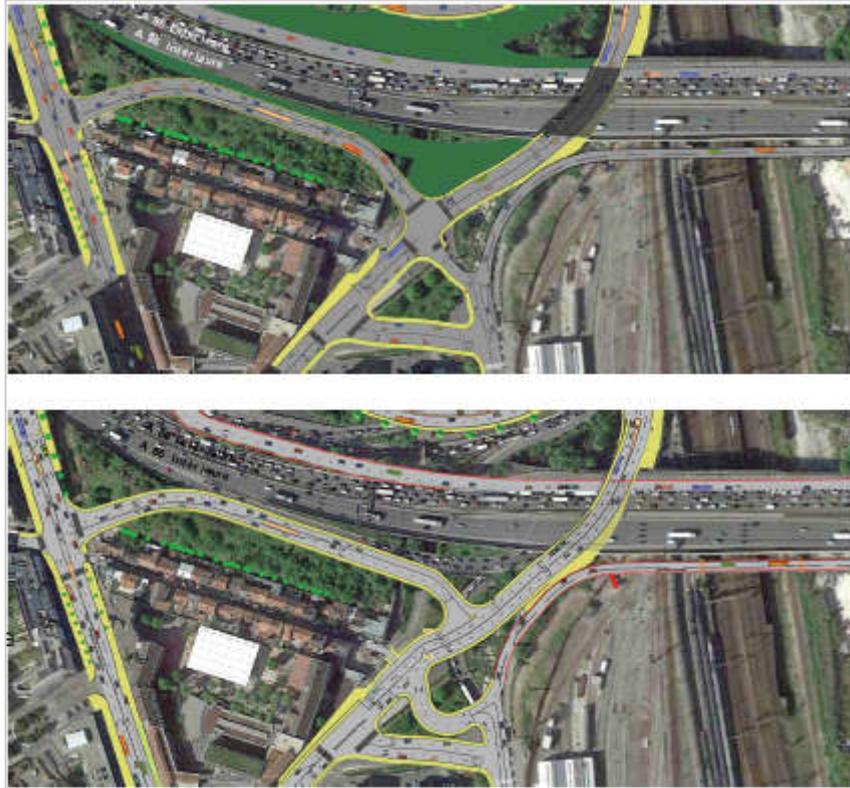


Figure 28 : Vue de la variante A' initiale et de la variante A' optimisée, zoom sur carrefour sortie 8b et Bd Anatole France

LA VARIANTE B OPTIMISEE

Variante B initiale



Figure 29 : Vue générale de la variante B initiale

Variante B optimisée

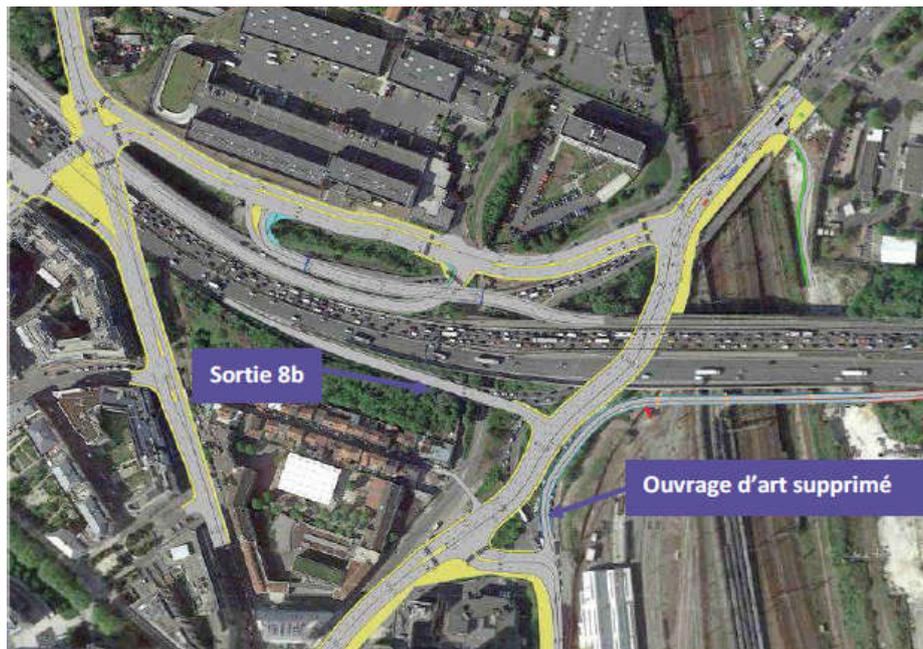


Figure 30: Vue générale de la variante B optimisée

Les points clés de l'optimisation de la variante B sont les suivants :

- Reprise de la sortie 8b en vue :
 - De conserver au maximum l'existant ;
 - D'optimiser l'espace public aménageable qualitativement ;
- Suppression de l'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot, facilitant aussi l'intégration urbaine ;
- Limitation des nuisances pour les habitants.

Cette variante B optimisée est celle qui a finalement été retenue à l'issue de la concertation.

Commentaires de la commission d'enquête

Le rappel très complet des variantes proposées à la concertation préalable permet de bien saisir la grande variété des options étudiées et les motivations ayant conduit à ne pas les retenir. Et a contrario la famille de variantes qui a été privilégiée par les riverains, orientant ainsi le maître d'ouvrage sur le développement d'une solution issue des variantes B.

Question :

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***

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 Porte de Paris permettront notamment la requalification du boulevard Anatole France. Ce projet de territoire constitue une ambition d'aménagement urbain à laquelle œuvre dès à présent Plaine Commune notamment par la création des cheminements des piétons et des cyclistes sur ce boulevard.

Les financements mobilisés dans le cadres des Jeux Olympiques et Paralympiques pour améliorer la desserte du futur village des athlètes, dans l'esprit de matérialiser un héritage pour les territoires, a constitué une opportunité pour cette ambition des acteurs locaux. Les bénéfices seront en effet immédiats pour les territoires avec notamment l'apaisement des circulations et offre l'opportunité ultérieure de requalifier le boulevard en assurant une continuité entre deux quartiers actuellement disjoints.

Pour le réaménagement du boulevard Anatole France, il sera finalisé par les collectivités locales en fonction des projets d'aménagement locaux dans ce secteur, et notamment ceux aux abords de la Porte de Paris. S'agissant d'aménagements accompagnant le développement local, la participation financière éventuelle de l'Etat se fera en fonction des projets qui lui seront proposés et dans le cadre des dispositifs d'accompagnement territoriaux en vigueur à cette date.

Les cartes présentées dans le dossier d'enquête délimitent le périmètre d'influence du projet et incluent ainsi le boulevard Anatole France dont le niveau de trafic sera très fortement diminué. La reconfiguration des échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris constitue un préalable nécessaire aux aménagements des voiries locales et en particulier du boulevard Anatole France. 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. »*

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 Réseau³ » 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. »

Surtout, dans la partie Récapitulatif des engagements, les rôles dévolus à chacun des maîtres d'ouvrage sont rappelés :

- L'Etat s'engage sur la réalisation du complément et de la modernisation du diffuseur Pleyel :
 - Par le pilotage des études en mobilisant son ingénierie
 - En sollicitant la mobilisation des financements dans le cadre du dispositif PDMI (programme de modernisation des itinéraires routiers),
 - En assurant la maîtrise d'ouvrage des travaux du nouveau diffuseur.
 - 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.

La réalisation du complément et de la modernisation de l'échangeur Pleyel n'implique pas nécessairement la réalisation des aménagements sur le boulevard Anatole France dans la même temporalité. Ceci explique la réalisation d'une étude d'impact spécifique pour le projet de reconfiguration des échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris. Les bénéfiques seront en effet immédiats pour les territoires avec notamment l'apaisement des circulations et la faisabilité nouvelle d'assurer une continuité des circulations piétonnes et cycles en toute sécurité. L'Etat rappelle ici que l'aménagement des voiries locales et en particulier le boulevard Anatole France, relève de la compétence des collectivités territoriales. Si les aménagements portés par les collectivités voient le

³ 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.

jour, celles-ci devront intégrer à leurs études (dont l'étude d'impact s'il y en a une) les effets cumulés de leurs aménagements avec ceux de l'opération d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et Porte de Paris. Ces projets ne sont effectivement pas présentés au dossier. Ceci est dû au fait que les acteurs locaux ne disposent pas de réflexions suffisamment avancées pour pouvoir transmettre à la maîtrise d'ouvrage le détail des aménagements sur ce secteur. Seules leurs interfaces avec le projet d'aménagement de Pleyel et de la Porte de Paris sont connues.

Cependant, de nombreux échanges avec les services techniques des acteurs locaux, qu'ils soient réglementaires comme la Concertation Interservices, ou plus informels, ont eu lieu en amont de la rédaction du dossier d'enquête pour que le projet porté par l'Etat soit compatible avec les futurs projets locaux et assurent la continuité des itinéraires pour les modes doux et les transports en commun.

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs prévoit un dimensionnement des voiries locales dans la zone de l'échangeur nécessaire au fonctionnement de ce dernier. Au-delà de la zone de fonctionnement de l'échangeur, le gestionnaire de voirie peut envisager de modifier la capacité des voies sous réserve de ne pas impacter le fonctionnement de l'échangeur notamment remontées de files accidentogènes sur l'autoroute, et réinvestir l'espace public ainsi libéré.

Il est à noter que les financements mobilisés dans le cadres des Jeux Olympiques et Paralympiques pour améliorer la desserte du futur village des athlètes, dans l'esprit de matérialiser un héritage pour les territoires, a constitué une opportunité pour engager le projet. La maîtrise du financement et de l'objectif du calendrier visé dans le CDT a été de nature à fédérer tous les partenaires et collectivités dans la nécessité de ce projet.

Pour le réaménagement du boulevard Anatole France, il sera finalisé par les collectivités locales en fonction des projets d'aménagement locaux dans ce secteur, et notamment ceux aux abords de la Porte de Paris. S'agissant d'aménagements accompagnant le développement local, la participation financière éventuelle de l'Etat se fera en fonction des projets qui lui seront proposés et dans le cadre des dispositifs d'accompagnement territoriaux en vigueur à cette date.

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

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 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 ferrés et aménagement paysager*
- La valorisation de l'alignement d'arbres avec la plantation de 27 sujets supplémentaires*
- La création de carrefours à feux*

Cette opération visant une première étape d'apaisement de la circulation et d'amélioration des cheminements des piétons et des cyclistes sera finalisée fin 2019.

Dans un second temps, il s'agira de définir et préciser les modalités de financement de la requalification d'Anatole France à l'issue de la restructuration du système d'échangeur et avec le lancement de l'aménagement pérenne de la ZAC Plaine Saulnier (post-2024), dans le cadre d'une convention associant comme souhaitée par le CD93 l'ensemble des parties prenantes. A ce titre la MGP qui va développer la première ZAC métropolitaine doit être sollicitée, le boulevard Anatole France étant un des axes majeurs de desserte du programme.

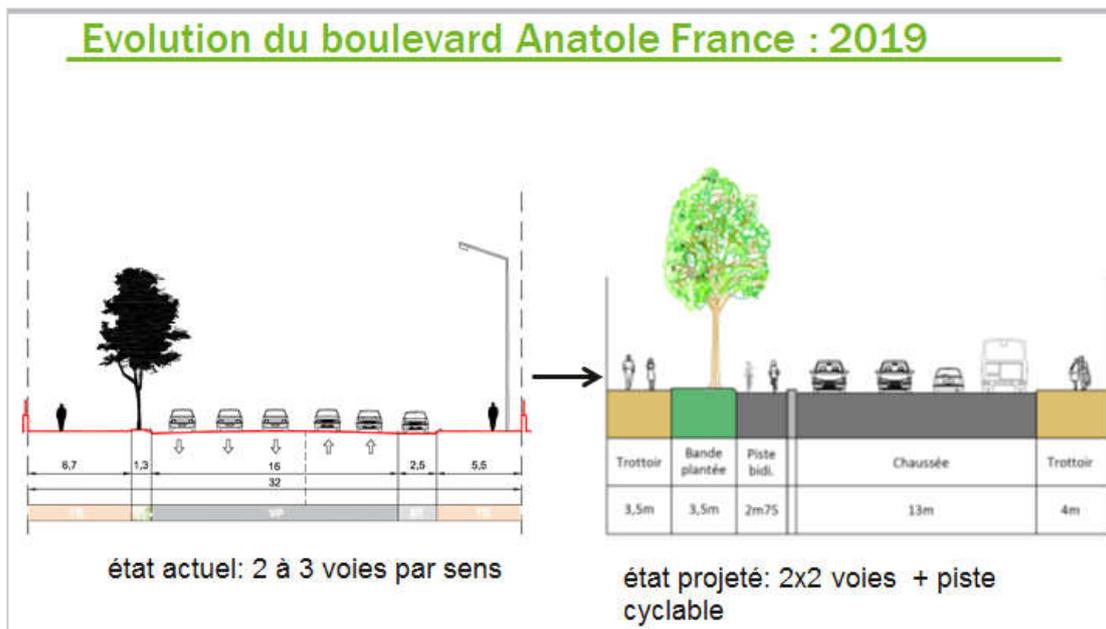


Figure 31: Boulevard Anatole France : Profils en travers actuel et projeté à l'horizon 2020
Le périmètre de cette opération est représenté ci-dessous.

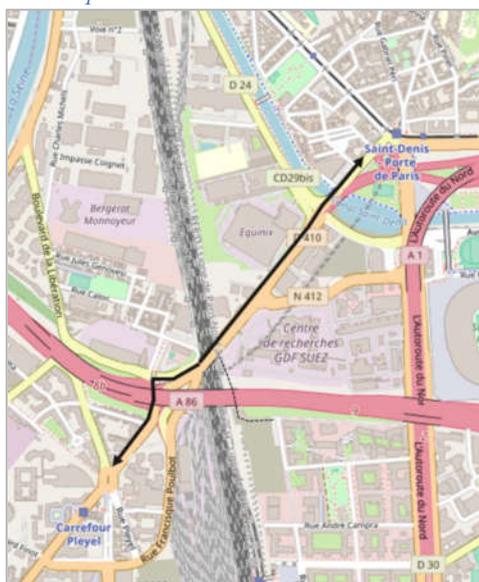


Figure 7: Périmètre de l'opération d'aménagement mise en œuvre actuellement par Plaine Commune sur le boulevard Anatole France

Commentaires de la commission d'enquête

La question posée ne voulait pas nécessairement dire que la DiRIF devait prendre en charge la totalité de l'aménagement, mais plutôt que le projet mis à enquête aurait probablement eu une meilleure pertinence et intelligibilité pour la population s'il avait été porté en co-maîtrise d'ouvrage.

La commission d'enquête entend toutefois que l'opportunité d'un financement pour les JO a sans doute accéléré la mise en œuvre d'un - ou plus précisément de plusieurs - opérations fléchées au niveau du CDT de Plaine Commune. Et que l'avancement des différentes réflexions des différents acteurs n'était probablement pas arrivé au même stade pour être intégré au projet mis à enquête. L'historique des échanges et les réponses des acteurs du territoire montrent clairement les fortes

interactions existantes avec la DiRIF. La commission d'enquête estime ainsi que la pertinence des choix et options seront bien anticipés pour faciliter leur mise en œuvre ultérieure.

Le projet participe effectivement 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.

Les premières études et mises en œuvre d'itinéraires cyclables en sont une première illustration.

Question :

(suite question 3 : Périmètre du projet

*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-bruit 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 répéter 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 vu 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 »

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

La proposition porte sur la réalisation d'un échangeur complet entre A1 et A86 au niveau du barreau de la Courneuve.

Etudiée en tant que projet alternatif, cette proposition ne répond pas aux objectifs de desserte du secteur Pleyel. Elle ne paraît pas opportune en termes de trafic. Avec les bretelles de la porte de Paris fermées, et l'échangeur Pleyel non complété, la réalisation d'un échangeur complet au niveau du Barreau de la Courneuve conduirait en effet à des augmentations de trafic importantes dans Saint-Denis et la Plaine-Saint-Denis. Les rares franchissements du réseau ferroviaire seraient congestionnés et des voies du réseau secondaire au nord de l'A1 devraient être requalifiées.

Comme projet alternatif ou projet complémentaire, la création des bretelles au niveau du barreau de liaison est difficilement réalisable. En effet, la complétion de l'échangeur au niveau du Parc départemental de la Courneuve nécessiterait une emprise foncière importante et en particulier dans le parc Georges Valbon, un site classé en Zone de Protection Spéciale au titre de la directive « Oiseaux ».

La proposition présentée dans l'observation 55 consiste à réaliser un échangeur complet entre A1 et A86 au niveau du barreau de la Courneuve. L'argument développé est que le réseau local est congestionné par le trafic de transit entre l'A1 et l'A86 et que le projet soumis à enquête publique ne permet pas d'apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France.

Dans un premier temps, nous examinerons la proposition en tant qu'alternative à l'opération portée par l'Etat. Dans un second temps, nous examinerons la proposition en tant que projet complémentaire à l'opération d'aménagement des échangeurs Pleyel et Porte de Paris.

Il nous semble important ici de rappeler les objectifs de l'opération d'aménagement objet de l'enquête publique :

- *Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes et sur les axes locaux ;*
- *Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés ;*
- *Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;*
- *Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;*
- *Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).*

Ainsi, créer un échangeur complet entre l'A1 et l'A86 au niveau du barreau de la Courneuve ne répond pas aux objectifs de desserte du territoire et tout particulièrement du secteur Pleyel.

Il faut également s'accorder sur la définition de trafic de transit, qui est très dépendant de l'échelle avec laquelle le territoire est observé. Dans le cas présent, avec l'opération d'aménagements des échangeurs Pleyel et Porte de Paris, le trafic de transit ciblé est le trafic de transit des usagers allant d'Est (A1) en Ouest (A86) ou d'Ouest (A86) en Est (A1).

Le trafic de transit entre l'A1 et l'A86 via le réseau local est effectivement significatif. L'objectif de l'opération est de le réduire drastiquement. Toutefois, avant de réfléchir où situer les échanges entre A1 et A86, il convient d'effectuer un diagnostic du territoire afin de savoir d'où viennent les usagers et vers où vont-ils. L'argumentaire développé ne précise pas si les bretelles de la Porte de Paris sont fermées. Nous allons supposer que ces bretelles sont fermées et qu'il convient de procéder au

rétablissement des échanges. Rappelons ici que la complétude de l'échangeur A86 Pleyel dans la variante B optimisée vise à rétablir les échanges avec le territoire.

Ainsi, avec les bretelles de la porte de Paris fermées, et l'échangeur Pleyel non complété, il manque :

- L'accès depuis le sud de Plaine Commune vers l'Est,
- L'accès depuis l'Est vers le Nord de Plaine commune.



Figure 32 : Mouvements manquants au niveau de l'échangeur Pleyel (en violet)

Rappelons en préambule les échangeurs existants dans la zone :

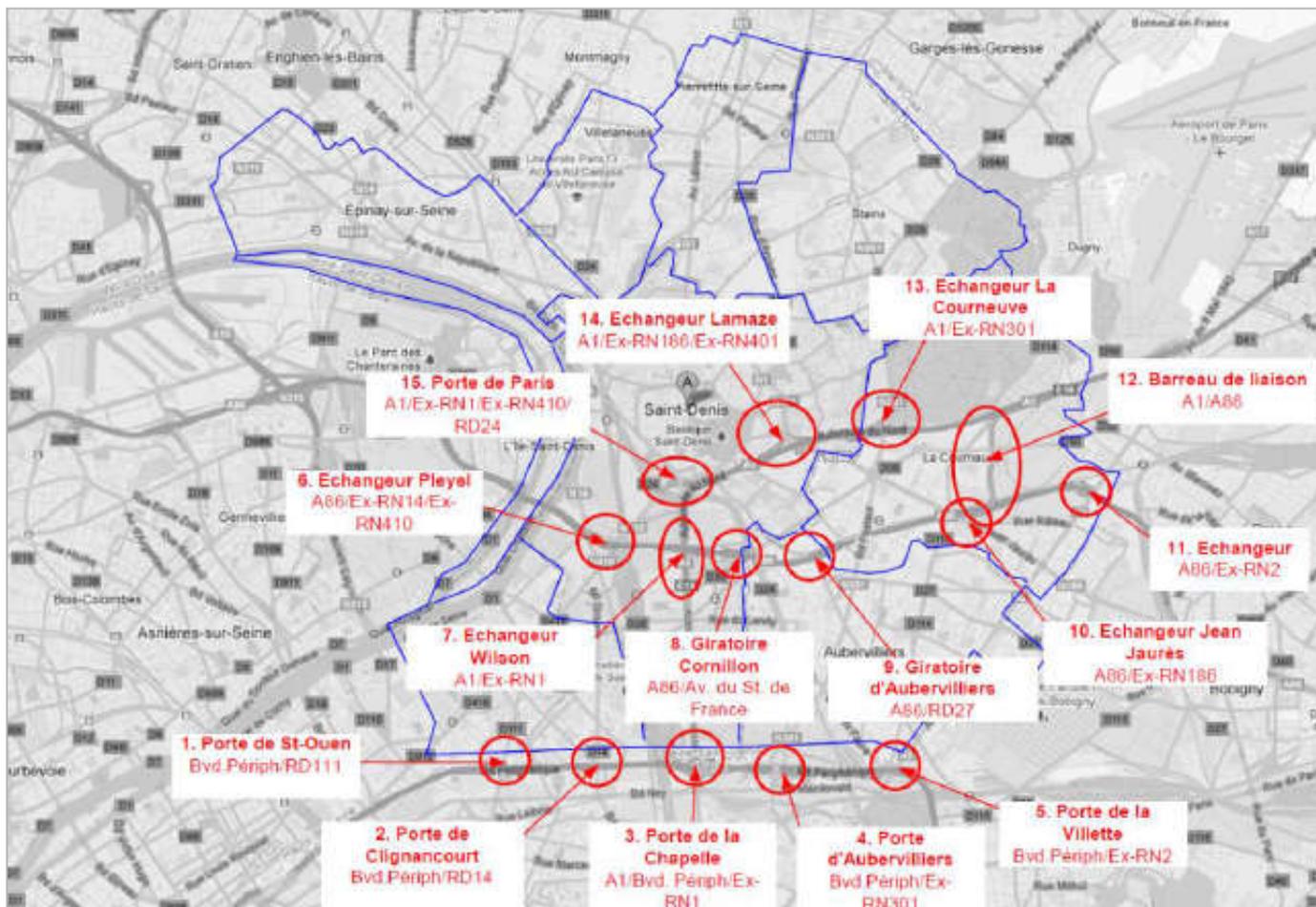


Figure 33 : Echangeurs existants dans la zone

Si un échangeur complet est réalisé au niveau du barreau de la Courneuve, les mouvements seront rétablis avec les bretelles supplémentaires suivantes :

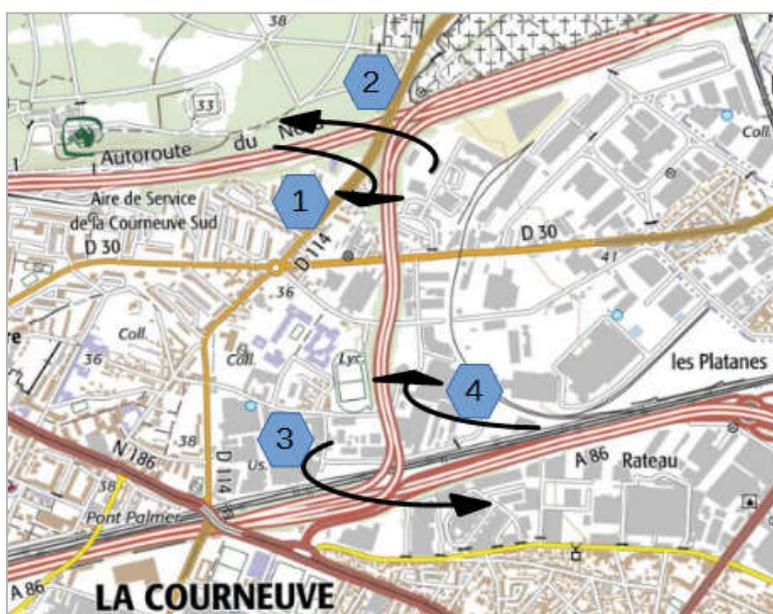


Figure 34: Echanges complétés au barreau de liaison entre A1 et A86

Interrogeons-nous sur l'intérêt de réaliser ces bretelles en examinant les mouvements qu'elles permettraient si l'échangeur Pleyel n'est pas complété.

- *Bretelle 1 : elle permet aux usagers de l'A1 venant de l'ouest du barreau de liaison (BDL) de rejoindre l'A86 par le BDL et d'aller :*
 - *Vers A86 Ouest : l'itinéraire constitue un détour peu intéressant par rapport à un accès direct, au niveau de l'échangeur Stade France ou Pleyel (la bretelle vers l'ouest existe),*
 - *Vers A86 Est : intérêt pour les usagers venant du Nord de Saint-Denis.*
- *Bretelle 2 : elle permet aux usagers :*
 - *Venant de l'A86 Est, d'emprunter la bretelle 4 puis la bretelle 2 et de se rendre à Porte de la Chapelle : d'autres itinéraires via les voies radiales type RN2 sont plus attractifs ;*
 - *Venant de l'A86 ouest et de passer par le BDL pour rejoindre la porte de la Chapelle : aucun intérêt avec l'échangeur Pleyel actuel ;*
- *Bretelle 3 : elle permet aux usagers :*
 - *Venant de l'A1 Est, d'emprunter le BDL puis la bretelle 3 et de se rendre sur A86 Est : d'autres itinéraires en rejoignant l'A3 ou le tronc commun A3/A86 sont plus attractifs ;*
 - *Venant de l'A1 Ouest, d'emprunter le BDL puis la bretelle 3 et de se rendre sur A86 Est : d'autres itinéraires via les voies radiales type RN2 sont plus attractifs ;*
- *Bretelle 4 : elle permet aux usagers :*
 - *Venant de l'A86 Est, d'emprunter la bretelle 4 puis la bretelle 2 et de se rendre à Porte de la Chapelle : d'autres itinéraires via les voies radiales type RN2 sont plus attractifs ;*
 - *Venant de l'A86 Est, d'emprunter le BDL et de se rendre vers A1 Est : d'autres itinéraires en rejoignant l'A3 ou le tronc commun A3/A86 sont plus attractifs ;*

Cela implique également :

- *De rejoindre une autoroute depuis le sud de Plaine Commune vers l'Est soit en rejoignant l'A1 au niveau de la porte de la Chapelle, soit en rejoignant l'A86 à l'échangeur Cornillon. Ceci augmentera le trafic de transit dans Saint-Denis et la Plaine-Saint-Denis. Le franchissement du réseau ferroviaire pour atteindre l'échangeur Cornillon serait compliqué et très probablement congestionné.*
- *De rejoindre depuis l'Est le Nord de Plaine commune par l'échangeur Lamaze. Celui-ci ne serait pas assez capacitaire pour absorber le report de trafic et devrait être aménagé. En particulier, l'accès au réseau secondaire (rue Casanova) devrait être élargi.*

La proposition de la contribution 55 soulève également quelques remarques supplémentaires :

- *Absence d'insertion urbaine et paysagère contrairement à l'opération portée par la maîtrise d'ouvrage : "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 besoin d'emprise foncière important et en particulier dans le parc Georges Valbon. Ce site est classé Zone de Protection Spéciale au titre de la directive*

« Oiseaux » (79/409/CEE du 25/04/1979 modifiée du 30/11/2009 n°2009/147/CE)

:



Figure 35 : Autoroute A1 au niveau de Parc Georges Valbon

En conclusion, compléter les échanges entre l’A1 et l’A86 au niveau du barreau de liaison ne permet pas de reconstituer les échanges supprimés par la fermeture des bretelles de la Porte des Paris. Le trafic sur le réseau local serait augmenté, les usagers seraient en effet obligés d’emprunter des axes secondaires pour rejoindre le réseau magistral.

Examinons maintenant la proposition en tant que projet complémentaire à l’opération d’aménagement des échangeurs Pleyel et Porte de Paris.

Pour cela, il faut disposer d’une vue plus large du réseau.

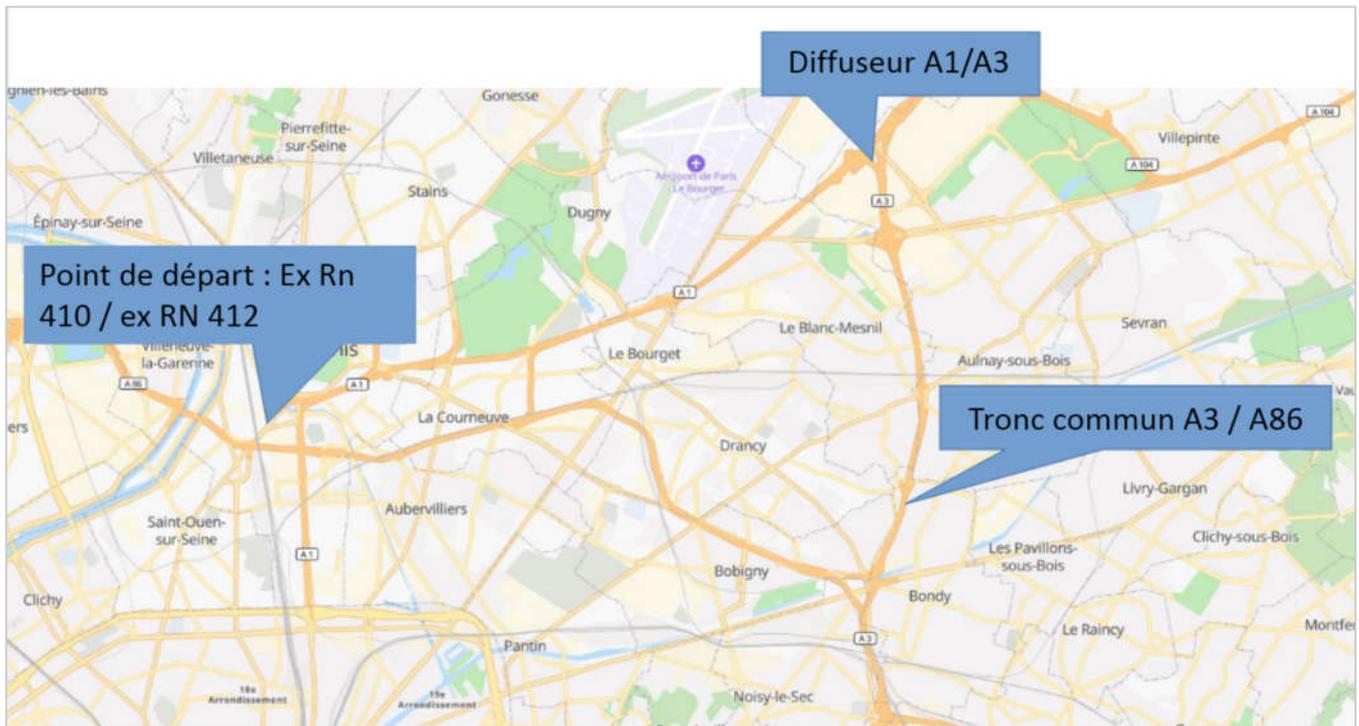


Figure 1 : Points d'échanges importants du réseau magistral (A1/A3, A86/A3)

Interrogeons-nous sur l'intérêt de réaliser ces bretelles en examinant les mouvements qu'elles permettraient.

- *Bretelle 1 : elle permet aux usagers de l'A1 venant de l'ouest du barreau de liaison (BDL) de rejoindre l'A86 par le BDL et d'aller :*
 - *Vers A86 Ouest : l'itinéraire constitue un détour peu intéressant par rapport à un accès direct, au niveau de l'échangeur Stade France ou Pleyel (la bretelle vers l'ouest existe),*
 - *Vers A86 Est : intérêt pour les usagers venant du Nord de Saint-Denis.*
- *Bretelle 2 : elle permet aux usagers :*
 - *Venant de l'A86 Est, d'emprunter la bretelle 4 puis la bretelle 2 et de se rendre à Porte de la Chapelle : d'autres itinéraires via les voies radiales type RN2 sont plus attractifs ;*
 - *Venant de l'A86 ouest et de passer par le BDL pour rejoindre la porte de la Chapelle : peu intéressant pour les usagers, étant donné le détour important qu'il constitue en comparaison de l'itinéraire via la sortie 8a de l'échangeur Pleyel ou au niveau de l'échangeur du Stade de France ;*
- *Bretelle 3 : elle permet aux usagers :*
 - *Venant de l'A1 Est, d'emprunter le BDL puis la bretelle 3 et de se rendre sur A86 Est : d'autres itinéraires en rejoignant l'A3 ou le tronc commun A3/A86 sont plus attractifs ;*
 - *Venant de l'A1 Ouest, d'emprunter le BDL puis la bretelle 3 et de se rendre sur A86 Est : d'autres itinéraires via les voies radiales type RN2 sont plus attractifs ;*
- *Bretelle 4 : elle permet aux usagers :*

- *Venant de l'A86 Est, d'emprunter la bretelle 4 puis la bretelle 2 et de se rendre à Porte de la Chapelle : d'autres itinéraires via les voies radiales type RN2 sont plus attractifs ;*
- *Venant de l'A86 Est, d'emprunter le BDL et de se rendre vers A1 Est : d'autres itinéraires en rejoignant l'A3 ou le tronç commun A3/A86 sont plus attractifs ;*

L'intérêt de créer ces bretelles complémentaires au niveau du barreau de liaison n'est pas évident.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête tient à préciser en préambule que, dans son esprit, le barreau de la Courneuve ne constitue pas un scénario alternatif, en lieu et place du système d'échangeurs mis à enquête, mais plutôt un complément. En effet, l'observation du réseau magistral montre une connexion entre les deux autoroutes réalisable - et en partie réalisée - via le barreau de la Courneuve.

L'explication très détaillée de la DiRIF permet de mieux nuancer cette première observation et d'observer les impacts négatifs qu'aurait la réalisation d'infrastructures complémentaires pour permettre l'ensemble des échanges : à la fois environnementaux, mais aussi techniques et financiers pour des gains en terme de flux assez modérés.

Au niveau de la Porte de Paris

Globalement jugé très intéressant pour ce secteur, il n'a pas fait l'objet d'observation particulière quant à son principe, mais il reste toutefois très peu détaillé dans les faits. Des précisions sont ainsi attendues par la commission.

Questions posées par la commission d'enquête

Questions :

1. *Quels sont les aménagements prévus ?*
2. *Quels sont les répercussions potentielles sur le secteur en matière de trafic*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Quels sont les aménagements prévus ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Au niveau de Porte de Paris, les aménagements dans le cadre du projet porteront sur la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris. De plus, la voie de retournement utilisée aujourd'hui par le service Exploitation de la DIRIF sera adaptée pour être également utilisée par les services de secours. Enfin, une sortie de secours va être créée permettant d'évacuer les usagers bloqués sur l'A1 en cas de fermeture exceptionnelle du tunnel du Landy vers la rue Pinel.

Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis indiquent par ailleurs que la suppression des bretelles d'entrée et de sorties de l'A1 à la Porte de Paris permettra notamment la libération des emprises foncières nécessaires à la poursuite de l'aménagement de la ZAC Porte de Paris jusqu'aux berges du canal. La fermeture des bretelles entraînera également le déchargement du boulevard Anatole France, condition nécessaire à sa requalification en boulevard urbain de liaison entre le centre historique de Saint-Denis et le pôle de développement de Pleyel.

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

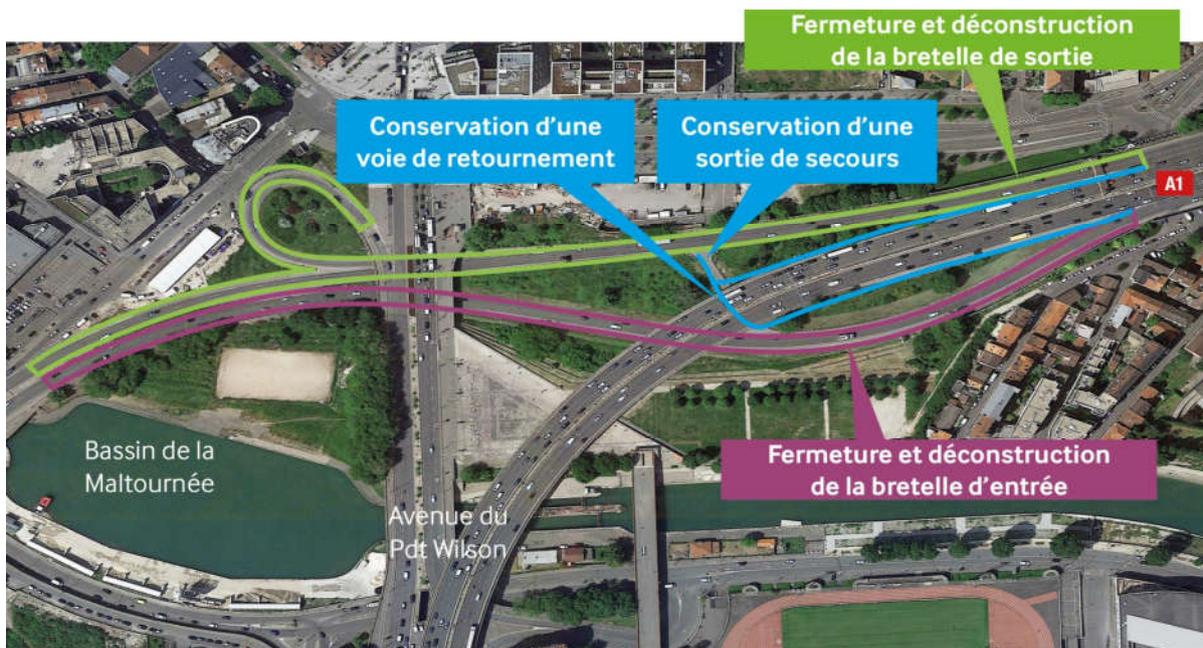


Figure 36 : Aménagement des bretelles Porte de Paris

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

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

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

Complément de réponse apportée par Plaine Commune et la ville de Saint-Denis

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

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

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

Le devenir du secteur sud de la ZAC de la Porte de Paris suite à la déconstruction des bretelles n'est pas statué, bien que certaines orientations soient connues et partagées :

- *développer un espace public apaisé et généreux redonnant accès au canal, au bassin de la Maltournée et à la passerelle de l'écluse;*

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

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

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note ces précisions intéressantes, le projet mis à enquête restant très discret sur l'évolution de la Porte de Paris, contrairement aux aménagements présentés sur le secteur Pleyel. Elle considère avec intérêt le temps de la réflexion que se donne Plaine commune sur le quartier pour parvenir à une programmation mieux en phase avec les orientations du PLUi.

Le projet doit 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.

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

Question :

2. *Quels sont les répercussions potentielles sur le secteur en matière de trafic ?*

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

La suppression des bretelles de la Porte de Paris implique une réorganisation des flux de trafic dans le secteur. D'une part, une partie du trafic de l'A1 à destination du centre de Saint-Denis ou du Boulevard Anatole France sortira en amont des anciennes bretelles de Porte de Paris et se répartiront sur les RD940 et RD986. D'autre part, les usagers qui empruntent actuellement l'échangeur Lamaze de l'A1 et sortent au niveau des bretelles de Portes de Paris ne pourront plus effectuer ce mouvement. Le projet permettra ainsi la diminution du trafic sur les viaducs de l'échangeur Lamaze.

La suppression des bretelles de la Porte de Paris implique une réorganisation des flux de trafic dans le secteur.

Premièrement, une partie du trafic de l'A1 à destination du centre de Saint-Denis ou du boulevard Anatole France sortira en amont des anciennes bretelles à la sortie 3 (échangeur Lamaze) et se répartiront sur les RD940 et RD986.



Figure 37: Nouveaux trajets avec la fermeture des bretelles de la Porte de Paris

Si l'on prend la sortie n°3 depuis l'A1 Est par exemple, il y a en heure de pointe du matin (HPM) une augmentation du nombre de véhicules (environ 300) qui quittent l'A1 par l'échangeur Lamaze entre les situations fil de l'eau et la variante B optimisée.

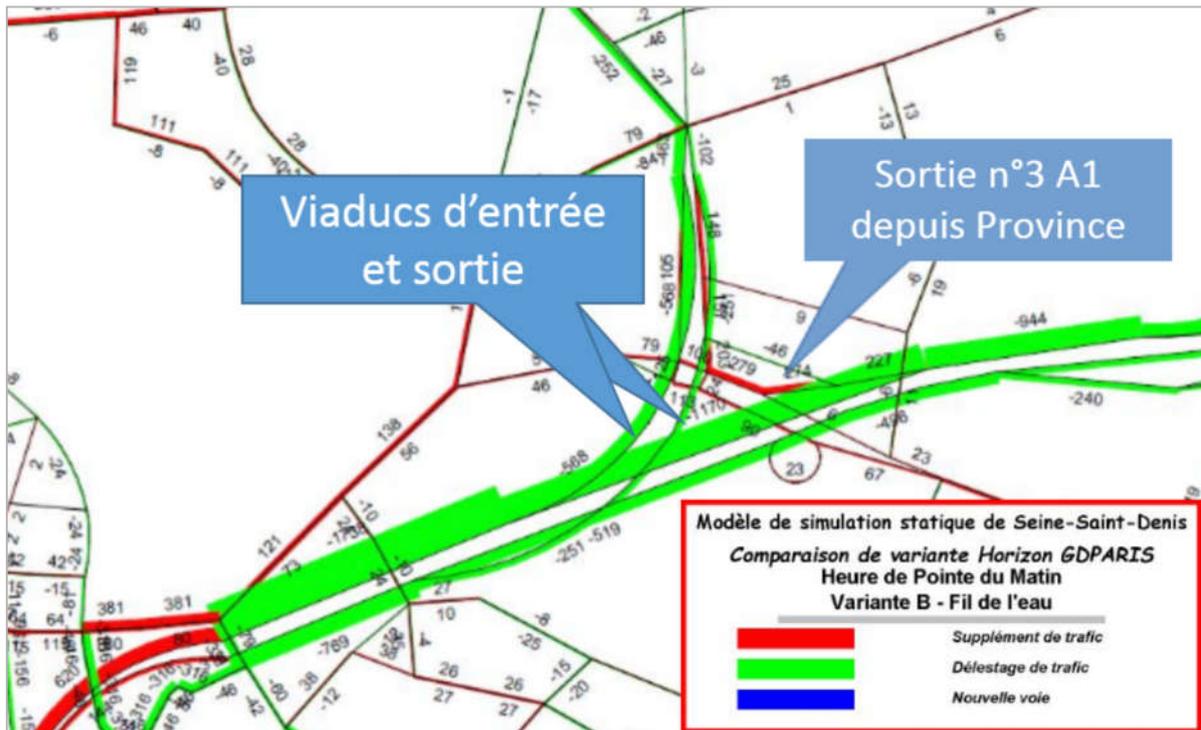


Figure 38 : Sortie n°3 A1 : Comparaison trafic projet et fil de l'eau à l'horizon 2030 - HPM

Dans la situation avec projet, les trafics seront généralement fluides dans l'ensemble de la zone à l'exception des sorties de l'A1 qui seront saturées en heure de pointe du matin, et de quelques difficultés d'écoulement sur la section courante de l'autoroute au niveau de l'échangeur. La gestion des feux aux carrefours en sortie d'autoroute permet de gérer le léger report de trafic.

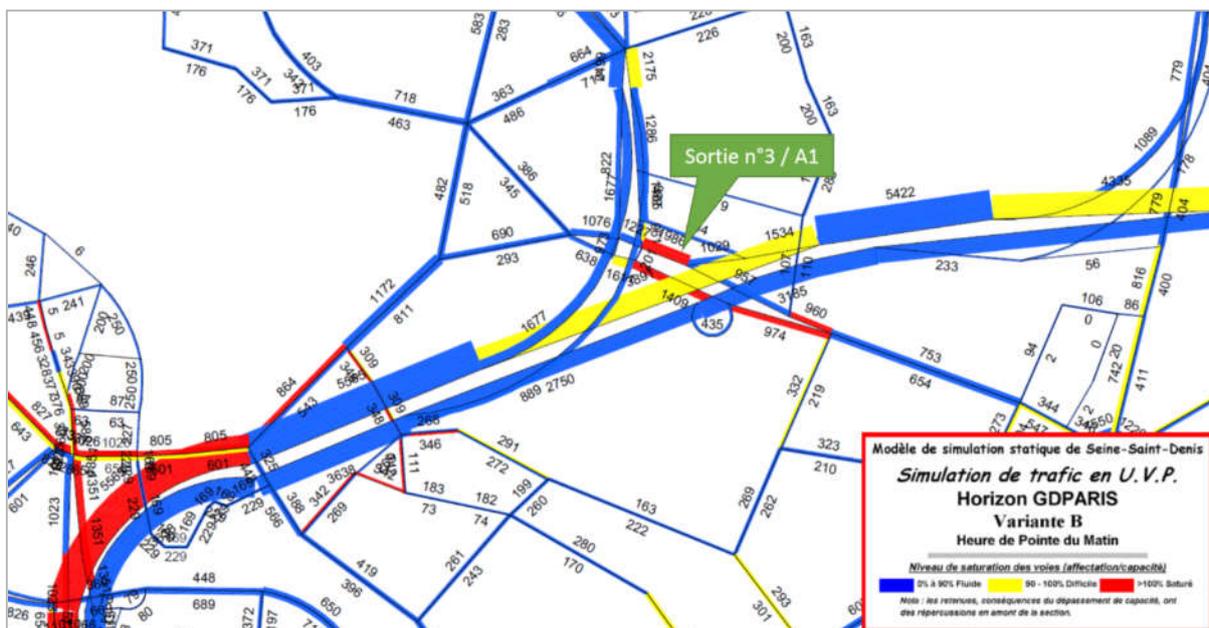


Figure 39 : Sortie n°3 A1 : trafic saturé en sortie de l'A1

Les deux cartes de trafic précédentes illustrent également le phénomène de fluidification sur l'échangeur Lamaze. En effet, actuellement, une partie des usagers emprunte l'échangeur Lamaze pour entrer sur l'A1 et sortir au niveau des bretelles de Portes de Paris (de même pour des usagers qui actuellement s'insèrent sur l'A1 via la bretelle d'entrée pour sortir sur le réseau local ensuite). Ce mouvement sera rendu impossible par le projet qui permettra la fluidification du trafic, car moins de véhicules emprunteront ces axes.



Figure 40 : Deux mouvements qui ne pourront plus se réaliser avec le projet

Commentaires de la commission d'enquête

Les résultats présentés permettent de mieux appréhender les répercussions attendues du projet.

Celui-ci 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 mis à enquête devrait apporter une amélioration certaine et partagée par tous les acteurs et riverains au niveau de la Porte de Paris. La fermeture et la déconstruction des bretelles libéreront de vastes espaces de plus de 7 hectares, permettant la poursuite du projet urbain de la Porte de Paris dans sa partie Sud. Il génèrera ainsi des effets positifs sur la qualité de l'air et le niveau sonore de ce secteur, et permettra aussi d'articuler la reconfiguration du boulevard A France, jusqu'à l'A 86 dans un premier temps, et le développement urbain à venir, notamment avec la réalisation de la ZAC Saulnier.

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.

Au niveau de l'échangeur Pleyel

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Le projet présenté au niveau de l'échangeur Pleyel suscite de très nombreuses questions, l'usage quotidien du réseau local ayant suscité de nombreuses réactions par les collectifs et association de riverains.

Les observations et questions sont en général très détaillées et se veulent constructives, débouchant sur des propositions alternatives qui sont présentées à part, dans un sous-thème spécifique, et sur lesquelles la commission souhaite que vous apportiez des réponses très complètes.

Le collectif « Pleyel à venir », notamment, présente un ensemble de questions sur les impacts du futur projet qu'il relève. Pour une meilleure cohérence des réponses, et afin de ne pas dénaturer ou biaiser un raisonnement, la commission d'enquête prend le parti de reporter les questions. (Seules sont présentées ici les questions de l'obs. 83 se rapportant au premier thème, les autres sont reportées au thème 2).

Par ailleurs, le Conseil départemental, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis ont transmis des demandes d'évolution du dossier, sur lesquelles nous vous interrogeons, et présentées ci-après.

Questions :

1. Collectif Pleyel à venir (obs)n°83) : Merci de répondre à l'ensemble des questions ci-après posées par ce collectif ci-dessous :
 - a. *« Des mouvements entre A1 et A86 uniquement possibles via Saint-Denis et non directement sur le réseau magistral : Concernant la disparition de 1633 véhicules par heure de pointe sur la me Saulnier entre le fil de l'eau et le projet, nous noterons notre scepticisme sur la vraisemblance de ce chiffre. En effet, le parcours de ces véhicules qui a actuellement majoritairement pour objectif la liaison entre l'A1 et l'A86 (entre 80 et 90% aux heures de pointe, d'après notre expertise d'usager) ne nous semble pas pouvoir diminuer par la réalisation du projet pour quatre raisons. La première est qu'aucun mouvement A1 -> A86 n'est possible entre l'entrée de l'A1 via le boulevard périphérique et l'entrée ouest A86. En cela, même avec des aménagements de voiries locales« décourageants», l'automobiliste engagé sur ce parcours n'a pas d'autre itinéraire disponible. La seconde raison est que le développement de l'offre de transport en commun n'incitera pas (d'ici à 2030) les «banlieusards» qui effectuent ce trajet, à renoncer à leur voiture (car le temps de trajet en transports en commun restera supérieur au temps de trajet en voiture pour ces mouvements). La troisième motif est que la création d'une nouvelle bretelle A86 sur Pleyel va offrir un nouvel appel d'air pour sortir de l'A1 au Stade de France afin de récupérer l'A86 à Pleyel via la me Saulnier. Cet afflux est d'autant plus inévitable que le mouvement « A1-A86 Est» créé est impossible via le réseau magistral. La dernière raison est que, dans le projet actuel, la me Saulnier n'est pas reconfigurée et reste en 2 fois 2 voies. Le trafic avec projet sur cette me Saulnier nous semble donc nécessairement augmenté avec la réalisation du projet. Et si ce n'est pas le cas, cela devrait s'expliquer par une augmentation de la saturation de cette rue, donc des concentrations des pollutions en ville.*

Q1: Nous souhaitons donc obtenir des explications sur les raisons d'une telle projection de diminution des trafics sur la rue Jules Saulnier.

Q2. Nous souhaitons également savoir pourquoi la DIRIF a récemment installé un panneau de signalisation « des événements et temps de parcours du réseau magistral » sur la voirie locale (voir photo ci-dessous), rue Jules Saulnier, si cette dernière n'a pas vocation à servir de barreau entre l'A1 et l'A86 ?

Pour nous, c'est la preuve que la rue Saulnier ainsi que le Bd Anatole France (dans sa partie entre Saulnier et l'A86) sont, et resteront à cause du projet, des barreaux autoroutiers en ville. Il n'y aura donc aucun apaisement des trafics à cet endroit.

- b. Les cartes de trafic HPM et HPS « actuels » et « fil de l'eau » sont obsolètes (elles datent de juin 2017) et présentent des erreurs dans le fonctionnement du réseau local : *Comme par exemple la rue du Dr Finot notée en sens unique sur les cartes « actuelles», les voiries en double sens sur Saint-Ouen dans le prolongement de la rue Ampère. De même, des erreurs impactantes existent sur les modèles HPM et HPS de la variante B optimisée comme l'utilisation de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy alors que rien n'est possible à ce niveau d'avancement des autres projets d'aménagement.*

Q4 : Ces erreurs entraînent, à notre sens des oublis de report de véhicules qui sont pourtant délétères pour les populations de Pleyel et qui tendent à minimiser l'impact du projet. Nous demandons donc que ces modèles de trafic soient refaits dans le cadre de l'enquête publique, avec des données de circulation plus récentes et des modèles de voiries adéquats aux différents horizons.

Q5 : Nous souhaitons que des comptages de véhicules soient fait sur toutes les voiries à l'échelle du projet afin d'apprécier précisément les shunts que les riverains voient déjà apparaître dans les rues attenantes aux voies structurantes

- c. Un trafic de transit entre A1 et A86 conservé sur un Boulevard Anatole France toujours pas apaisé sur toute sa longueur : *annexe B page 22 : La fermeture permettra également de limiter l'utilisation du réseau routier local pour le transit entre les autoroutes A1 et A86 (ce trafic étant estimé à 25% du trafic sur le réseau local, avec 850 à 950 véhicules/heure en heure de pointe- données 2015). D'après Laurent Russier, maire de Saint-Denis : ce trafic serait plutôt de 50% et en tout état de cause à mesurer précisément (propos tenus le 10/05/ 19 lors d'une réunion avec les riverains à la mairie de St-Denis).*

Notre collectif remet également en question cette estimation et demande un comptage aux carrefours dans le cadre de l'enquête publique pour lever ce différentiel entre le constat du terrain et les chiffres de 2015.

Q6 : Nous demandons qu'un comptage aux carrefours puissent être effectué simultanément :

- **Sortie A1 SdF/ Avenue du Président Wilson/ passage sous A86**
- **Avenue du Président Wilson/ rue Jules Saulnier**
- **Rue Jules Saulnier/ Bd Anatole France**
- **Boulevard Anatole France 1 entrée A86 extérieure**
- **Boulevard Anatole France/ Porte de Paris**

Et ce afin d'évaluer précisément le trafic de passage sur cette zone. Et déterminer précisément d'où viennent et où se dirigent les automobilistes sur ce secteur.

- d. Densification sur d'autres voiries locales dans Saint-Denis (Annexe H, page 43) : *Augmentation des trafics aux heures de pointe entre le fil de l'eau et le projet à l'horizon 2030, quelques chiffres:*

- 29,5% sur l'avenue Paul Vaillant Couturier
- 18% sur la route de la Courneuve
- 16% sur l'avenue du Dr Lamaze
- + 8% sur l'avenue Lénine

A noter que l'utilisation des bretelles de Lamaze diminue de -23 %. Démontrant ainsi que l'objectif de maintenir les circulations autoroutières sur le réseau magistral n'est pas assuré.

Q7 ; Nous demandons au Maitre d'ouvrage de réagir sur ces chiffres. Lors de la concertation préalable nous estimions l'augmentation du trafic sur le quartier Pleyel à 30% en moyenne, par rapport à aujourd'hui, avec un pic sur le tronçon du Bd A. France attendant au groupe scolaire de plus de 300% d'augmentation de trafic. Le Maitre d'ouvrage peut-il nous fournir un tableau de synthèse qui permettra à chacun d'identifier les rues où le trafic augmentera à cause du projet (par rapport au fil de l'eau 2030 et par rapport à l'actuel) afin de saisir l'opportunité du projet en fonction de son lieu de vie ?

Q8. Nous demandons la réalisation et la mise à disposition de cartes TMJA actualisées avec des données 2018 sur l'état de la charge quotidienne des différentes voiries à l'échelle du projet élargi (pont de Saint-Ouen, pont de L'Ile-Saint-Denis, échangeur Cornillon et barreau de la Courneuve inclus) ainsi que les projections de trafic au fil de l'eau à l'horizon 2030 et les projections de trafic de la variante B optimisée sur ce même réseau à l'horizon 2030.

e. Des questionnements sur les modèles de trafic : Annexe C02 page 158 :

Q31. D'où viennent les 795 UVPH de Poulbot? Les modèles de trafic sont beaucoup trop succincts et pas assez élargis pour permettre une bonne compréhension des circulations du secteur et du fonctionnement du diffuseur en lien avec le réseau local.

Q32 :Peut-on avoir un document résumé sur les choix des données d'entrée pour les modèles fil de l'eau et projet 2030, ainsi qu'un résumé des chiffres qui diffèrent entre ces deux situations? Ce afin de mieux appréhender les reports de modalités que le projet prévoit par rapport au fil de l'eau.

Q33 : Nous demandons, et ce depuis 2018, les cartes de trafic avec la charge journalière par tronçon de l'ensemble du réseau magistral et local sur la bande d'étude et ce aux différents horizons (actuel, fil de l'eau 2024, Variante B optimisée 2030). Nous voulons savoir combien de véhicules par jour vont circuler sur les différentes voiries dans chaque sens. Les questionnements ci-dessus rappellent à quel point les cartes de trafic par brin en TMJA mis à jour avec des données 2019 (sur Pleyel, Porte de Paris, Lamaze et Stade de France, ainsi que le réseau magistral A1 et A86 jusqu'au barreau de la Courneuve) sont nécessaires à une bonne appropriation citoyenne du devenir des circulations sur le quartier.

Annexe C02 page 46 :

Si l'on additionne le nombre de véhicules sur l'ensemble de la voirie considérée, le scénario B n'est pas le plus élevé, il est troisième derrière le scénario A et D. Cependant, le nombre de véhicules totaux n'est pas le seul paramètre à prendre en compte lorsque l'on étudie le trafic : la longueur de la voie à également une importance.

D'après la méthodologie COPERT IV: en dessous de 70km/h, plus le véhicule est lent plus il émet de polluants (cf figure suivante pour les dioxydes d'azote).

Suivant les changements apportés par le projet, les émissions peuvent être modifiées (si augmentation ou diminution du trafic) ou déplacées (si suppression ou ajout de voies).

Nous remettons ici ces trois paragraphes pour rappeler à quel point l'encombrement du réseau local peut avoir des effets néfastes sur la qualité de l'air et la santé humaine.

2. Associer les citoyens aux projets sur leur territoire, en particulier ceux liés aux JO (obs 40, 63) : obs 63 : « le déploiement d'une cellule multipartite (Ville, Plaine Commune, DIRIF, Département, MGP et SOLIDEO) autour de l'expertise d'usage des riverains, pour retravailler, coordonner et mettre en compatibilité les projets du secteur de toute urgence : le FUP (franchissement urbain

pleyel), les lumières de Pleyel, la ZAC Pleyel et la complétude du diffuseur A86 pour amener les circulations routières le long des voies ferrées.

Pour nous, les recommandations de la Ville de Saint-Denis, de Plaine Commune et du Département sont insuffisantes pour mettre en sécurité le quartier Pleyel et ses habitant.e.s. Elles nous semblent démontrer une mauvaise appréhension de l'ampleur des enjeux environnementaux et sanitaires que ce projet de complétude soulève. » Quelles suites peuvent être données à cette requête ?

3. Dans un courrier commun (obs 67 déposé sur l'adresse électronique), Plaine Commune et la ville de Saint-Denis, tout en saluant le travail réalisé en étroite collaboration avec la Dirif, souhaitent faire évoluer le dossier sur les points suivants.

Merci d'indiquer comment vous allez intégrer ces différents éléments.

« Eloigner la voiture du cœur du quartier et limiter sa place sur le Bd A France et le Bd de la Libération:

- a. Pour le boulevard Anatole France et par rapport au projet présenté dans le dossier d'enquête publique :
 - o Une réduction d'au moins une voie devant l'école et à la sortie du carrefour Pleyel ;
 - o La réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation générale;
 - o Le décalage de l'axe du boulevard Anatole France vers l'Est afin de permettre un aménagement d'un trottoir d'une largeur maximale, paysagé et protégé de la circulation le long de l'école Anatole France, permettant un éloignement d'au moins 10 mètres entre la façade de l'école et la première file de circulation.
- b. Pour le boulevard de la libération et par rapport au projet présenté dans le dossier d'enquête publique :
 - o Une réduction d'une voie sur le boulevard de la Libération au nord et au sud de l'autoroute A86 hors de l'approche des carrefours ;
 - o Une compression du carrefour boulevard de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements;
 - o La réduction de la longueur de la voie de stockage sur le boulevard de la Libération, au Nord de l'échangeur, pour maintenir le profil actuel (1 voie dans chaque sens) dès le droit des premières habitations situées au niveau du 30 boulevard de la Libération.
- c. Il est également demandé la diminution d'une voie aux carrefours entre la rue de la Révolte et les boulevards Anatole France et Libération par rapport au projet présenté dans l'enquête publique.
- d. L'ensemble de ces mesures doit se traduire par des cheminements piétons significativement plus confortables et sécurisés, de part et d'autre de l'infrastructure et pour sa traversée nord-sud.
- e. Pour améliorer la sécurité routière, Plaine Commune et la Ville demandent que la pose de radars de vitesse et de feux soit intégrée au projet, avec un déploiement dans les plus brefs délais afin de maîtriser la situation actuelle qui n'est pas satisfaisante. »

4. Le Conseil départemental a envoyé un courrier en date du 6 juin 2019, reçu le 13 juin 2019 et annexé au registre papier et rappelle les préconisations, présentées comme pistes de travail dans le cadre du dossier d'enquête qu'il conviendrait, selon lui, d'acter dans la suite du projet.

Merci également d'indiquer les suites données à ces éléments.

Les points présentés concernent :

- a. une réduction d'emprise routière au carrefour boulevard de la Libération/rue de la Révolte au nord de l'autoroute A86.
- b. une réduction de capacité sur le boulevard de la Libération (RD14) au nord et au sud de l'autoroute A86.