

- c. *une réduction de capacité sur Anatole France (RD941), en particulier entre le carrefour Pleyel et le barreau d'entrée d'A86/Poulbot.*

*L'ensemble de ces propositions vise à réduire les emprises routières sur les rues départementales et communautaires au droit des bretelles d'entrées et de sorties de l'autoroute A86. Pour en étudier la faisabilité, la DIRIF a fait réaliser des études complémentaires de trafics dont le dossier d'enquête publique cite les conclusions positives auxquelles elles ont abouti. Satisfait, le Département reste néanmoins attentif à ce que ces propositions ne soient pas présentées uniquement comme « des pistes de travail qui seront étudiées plus en détails ». Il indique qu'il sera très vigilant à l'intégration de ces évolutions dans les étapes ultérieures du projet.*

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

### **Question :**

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.**

**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.

*Pour comprendre pourquoi une baisse de trafic est attendue sur la rue Jules Saulnier, il faut analyser les déplacements réalisés par les usagers. Nous nous appuyons sur le diagnostic réalisé par notre prestataire. L'étude a été réalisée en 2013 et actualisée en 2015 sans changement majeur. En outre, la mise à jour du modèle en 2018) par le bureau d'études CDVia confirme les ordres de grandeur.*

*Les cartes ci-après montrent les mouvements en UVP/h (soit unité de véhicule particulier par heure avec 1 véhicule léger = 1 uvp, 1 poids-lourd = 2 uvp et 1 deux-roues = 1/3 uvp) et en heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS). Elles sont extraites de la pièce C01 Etude d'impact : Préambule et état initial du dossier d'enquête publique.*

*On observe que :*

- *Pour le transit Ouest -> Est, le trafic arrivant sur le boulevard Anatole France nord vient à 80 % de la bretelle 8b et pour 20 % pour la rue Poulbot ;*
- *Une fois sur le boulevard Anatole France :*
  - *HPM : 6 UVP sur 10 tournent à droite sur la rue Saulnier et 4 UVP/10 se dirigent vers les bretelles de la Porte de Paris,*
  - *HPS : 4,5 UVP sur 10 tournent à droite sur la rue Saulnier et 5,5 UVP/10 se dirigent vers les bretelles de la Porte de Paris.*

*La fermeture des bretelles de la porte de Paris incite les usagers se dirigeant vers la Porte de Paris à rester sur A86 pour emprunter le barreau de liaison de la Courneuve.*

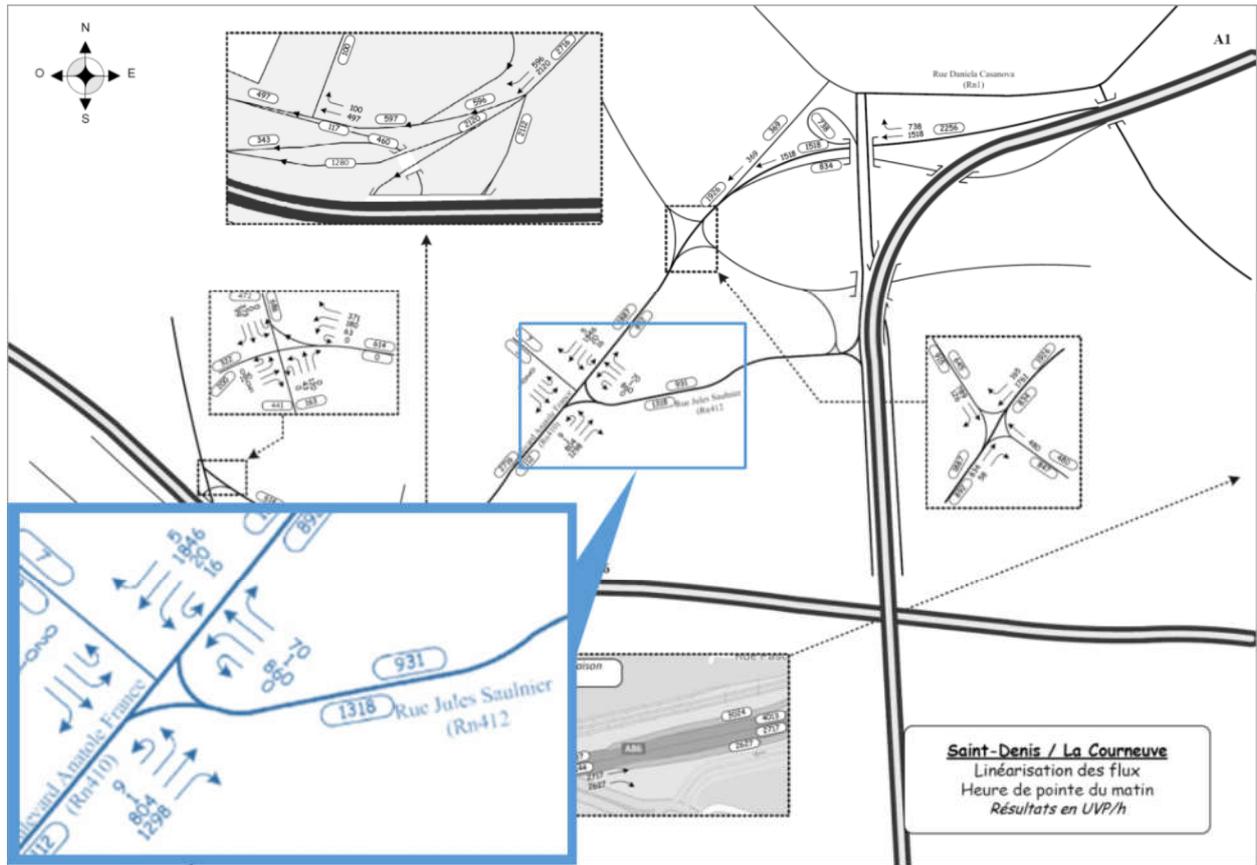


Figure 41 : Carte des mouvements en UVP/h au carrefour Anatole France / Jules Saulnier (HPM)

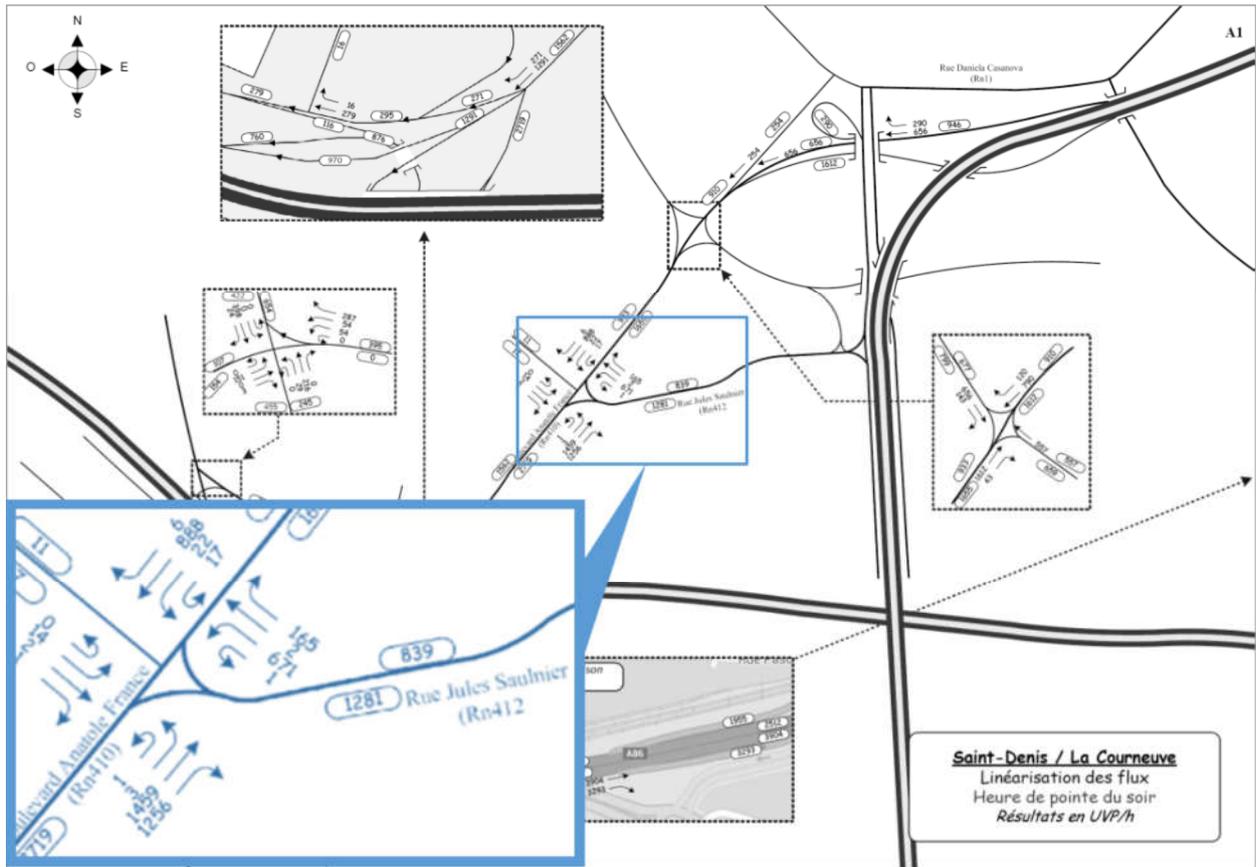


Figure 42 : Carte des mouvements en UVP/h au carrefour Anatole France / Jules Saulnier (HPS)

Les usagers qui empruntent la rue Jules Saulnier en provenance de l'Ouest Parisien souhaitent aller vers la Porte de la Chapelle. Le mouvement sera encore possible une fois le projet réalisé. Cependant, les conditions de circulation auront beaucoup changé.

Aujourd'hui, venir de l'Ouest Parisien, sortir par la bretelle 8b puis emprunter la rue Jules Saulnier est très facile : il n'y a que deux feux entre la sortie 8b et le carrefour boulevard Anatole France / rue J. Saulnier.

Avec le projet, cet itinéraire sera beaucoup moins attractif avec 5 carrefours à feux à traverser entre la sortie de la bretelle 8b et l'entrée sur la rue Jules Saulnier. Ceci explique la baisse du trafic dans cette rue.

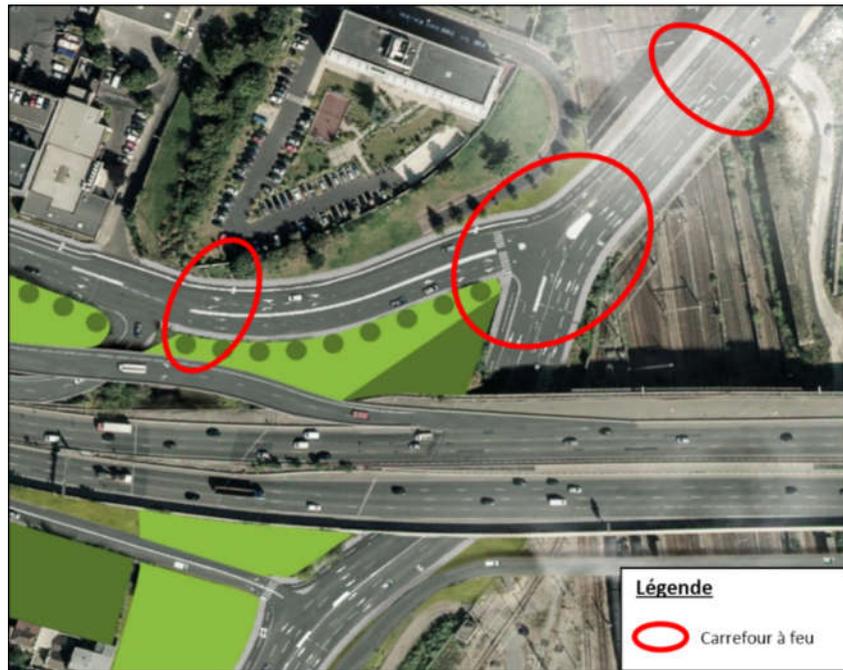


Figure 43 : 3 nouveaux carrefours à feux

*Ainsi la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et la complétude de l'échangeur Pleyel permettront d'apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France et la rue Jules Saulnier.*

*Nous présentons ci-dessous les deux cartes (HPM et HPS) permettant de le constater visuellement. Ces cartes représentent l'évolution du trafic avec le projet par rapport au fil de l'eau à l'horizon 2030. Sur chaque tronçon la couleur verte correspond à une diminution du trafic par la mise en œuvre du projet et la couleur rouge une augmentation du trafic (en bleu : les voies créées ou recrées par le projet). L'importance de la diminution ou de l'augmentation est représentée par la largeur du tronçon. Ces cartes sont issues de l'étude de trafic réalisée en 2018 pour l'étude d'impact.*



- Sens A86 -> A1 : trafic actuel = 300 UVP /h, trafic avec projet en 2030 = 120 UVP/ h  
=> Diminution de 60%
- Sens A1 -> A86 : trafic actuel = 200 UVP /h, trafic avec projet en 2030 = 150 UVP/ h  
=> Diminution de 25%

\* HPS :

- Sens A86 -> A1 : trafic actuel = 500 UVP /h, trafic avec projet en 2030 = 300 UVP/ h  
=> Diminution de 40%
- Sens A1 -> A86 : trafic actuel = 200 UVP /h, trafic avec projet en 2030 = 150 UVP/ h  
=> Diminution de 25%

*D'une manière générale, la modification des entrées et sorties sur le réseau autoroutier amène une nouvelle répartition sur le réseau local, les usagers recherchant les itinéraires les plus attractifs. C'est ce que tente de simuler le modèle de trafic qui intègre d'ailleurs l'ensemble des modes (routiers et transports collectifs).*

#### Question :

Suite question 1 a du Collectif Pleyel à venir (obs n°83) :

***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.*

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

##### **EN BREF**

Bien que le projet diminue le trafic sur cette voie, la rue Jules Saulnier demeurera un itinéraire d'accès à l'A86.

Le panneau à messages variables (PMV) situés la rue Jules Saulnier a été installé par les services de la DiRIF. Ils ont pour mission principale d'informer les usagers empruntant la bretelle d'accès citée de l'état de circulation de l'A86 extérieure afin de les laisser libres de choisir entre l'emprunt du réseau magistral ou du réseau secondaire.

*La fermeture des bretelles de la Porte de Paris supprimera le trafic de liaison A1 (Est francilien) - A86 (Ouest francilien) entre cet échangeur et l'échangeur Pleyel. Pour autant, le projet ne remet pas en cause le lien entre le boulevard Anatole France et l'échangeur Pleyel. De même, bien que le projet diminue le trafic sur cette voie, la rue Jules Saulnier demeurera un itinéraire d'accès à l'A86.*

*Deux panneaux à messages variables (PMV), situés l'un sur le boulevard Anatole France et le second sur la rue Jules Saulnier (cf. image), sont en cours d'installation par les services de la DiRIF. Ces panneaux ont été posés dans l'optique de la mise en place d'un feu de contrôle d'accès sur la bretelle d'accès à l'A86 extérieure de l'échangeur Pleyel. Ils ont pour mission principale d'informer les usagers empruntant la bretelle d'accès citée de l'état de circulation de l'A86 extérieure afin de les laisser libres de choisir entre l'emprunt du réseau magistral ou du réseau secondaire. Ces PMV sont*

**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 – 187

également intégrés aux différents points de gestion du trafic et visent à informer de manière plus générale les usagers (temps parcours, fermeture, événement sur réseau, message de prévention, information sur fermeture à venir, ...).

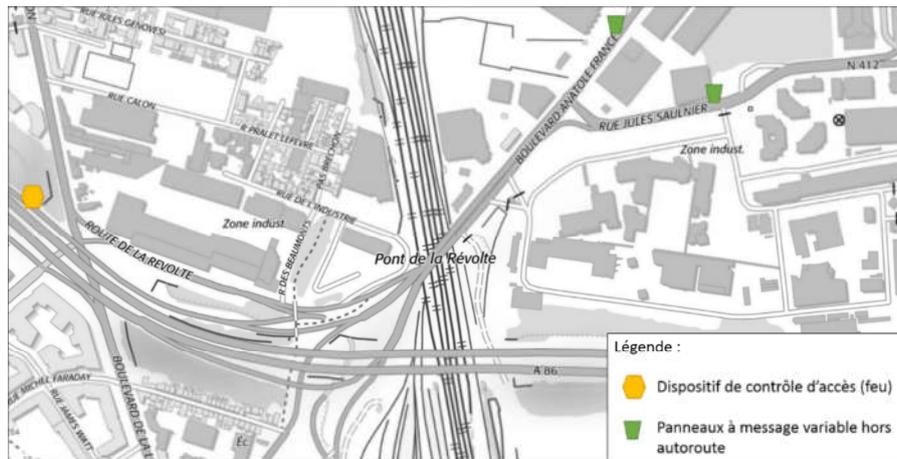


Figure 46 : Localisation des PMV installés par la DiRIF et système de contrôle d'accès à l'A86 extérieure

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

La question posée sur la rue Saulnier par le collectif Pleyel à venir est intéressante car elle apparaît « naturelle » en raison de sa configuration.

Toutefois les éléments détaillés présentés par le maître d'ouvrage permettent de nuancer la première intuition. Par ailleurs, la répartition d'un trafic routier ne dépend effectivement pas uniquement du calibrage des voiries mais aussi des mesures prises pour favoriser tel ou tel axe. Les feux, comme ici font partie des solutions pour apaiser la circulation.. et donc rendre moins attractif un cheminement. Les sens uniques en sont une autre. Ou encore les données fournies par les panneaux à message variable ci-dessus mentionnés.

La commission d'enquête remarque toutefois que le développement très important ces dernières années d'applications permettant de fournir des itinéraires plus rapides en fonction de données liées au trafic complexifie considérablement le travail des gestionnaires de voiries. En effet, ces itinéraires, liés, à la fois à la destination de chaque conducteur et à un état circulatoire à un instant donné, ont pour effet pervers de voir emprunter des axes mal calibrés pour les trafics ainsi générés. Et devenir source de nuisances et de danger.

### **Question :**

Suite question 1 du Collectif Pleyel à venir (obs n°83) :

- 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.*

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

##### **EN BREF**

Les erreurs pointées par le collectif Pleyel à Venir ont été soulevées par le collectif lors de la concertation. Le réseau local a ainsi fait l'objet d'une mise à jour dès la phase post-concertation afin de corriger ces erreurs. La rue Finot, notamment, apparaît à double sens dans ces études de trafic. La prise en compte du prolongement de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy est le fruit d'un travail de concertation et de coordination avec les services de Plaine Commune et du Département de Seine-Saint-Denis.

Des comptages ont été réalisés dans le cadre des études préalables du projet. Ces comptages ne sont pas actualisés chaque année en absence de modification importante du réseau. Les résultats des études de trafic qui visent à comparer une situation future avec et sans projet restent valables.

La modélisation du trafic sur le réseau local a été réalisée à partir du modèle de trafic mis à disposition par le Département de Seine-Saint-Denis.

*Nous apportons ici des précisions sur la méthodologie employée par le bureau d'études de trafic.*

La modélisation est réalisée à partir du modèle de trafic mis à disposition par le Département de Seine-Saint-Denis pour l'occasion. Ce modèle est basé sur un découpage à l'IRIS<sup>4</sup> en Seine-Saint-Denis et au découpage du modèle MODUS (Modèle DRIEA) sur le reste de l'Île-de-France.

Les matrices origines-destinations (OD) actuelles sont celles produites par la DRIEA. L'affectation du trafic se fait à l'HPM (heure de pointe du matin) et à l'HPS (heure de pointe du soir) et en uvp/h. L'uvp, pour unité de véhicule particulier, permet de comptabiliser sous un même ensemble les différents types de véhicules, avec les conversions suivantes :

- 1 véhicule léger (voiture, véhicule utilitaire de moins de 3,5 T) = 1 uvp,
- 1 poids-lourd = 2 uvp
- 1 deux-roues = 1/3 uvp.

Les matrices OD sont calées sur le périmètre d'étude, grâce au modèle statique VP du département de Seine-Saint-Denis ainsi que les données de comptage récentes transmises par le département et d'autres comptages récents sur le périmètre d'étude réalisés spécifiquement pour les études de trafic du projet.

Une fois calée sur le périmètre d'étude, elles sont ensuite modifiées suivant un processus permettant d'appliquer un report modal. Le module de report modal nécessite l'utilisation du modèle statique TC (Transports en Commun) du département en parallèle.

Les projections de matrices futures sont produites grâce à l'intégration de générateurs de trafics (nouveaux projets d'aménagements notamment) ainsi que les réseaux viaires en 2030, puis les réseaux de transport en commun en 2030. Le scénario « fil de l'eau » 2030 après report modal constitue la base de modélisation des scénarios d'aménagement à tester.

Les comptages ne sont pas actualisés chaque année. Pour constater des modifications significatives lors des comptages, il faudrait que le réseau ait fait l'objet d'une modification importante, ce qui n'est pas le cas.

Les erreurs pointées par le collectif Pleyel à Venir ont été soulevées par le collectif lors de la concertation. Dès la phase post-concertation, le réseau local a été mis à jour. Ainsi, sur la carte ci-dessous datée de janvier 2018, le boulevard Finot est à double sens.

Enfin, la prise en compte du prolongement de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy est le fruit d'un travail de concertation et de coordination avec les services de Plaine Commune.

---

<sup>4</sup> Le découpage IRIS est réalisé par l'INSEE : « Les communes d'au moins 10 000 habitants et la plupart des communes de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en IRIS. Ce découpage, maille de base de la diffusion de statistiques infracommunales, constitue une partition du territoire de ces communes en "quartiers" dont la population est de l'ordre de 2 000 habitants. »

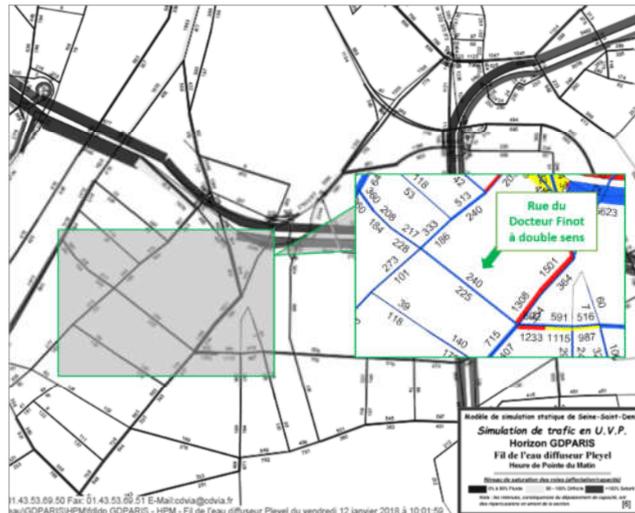


Figure 47 : Carte de trafic & Localisation de la rue du Docteur Finot

### Complément de réponse apporté par Plaine Commune :

Plaine Commune s'est engagé dans le cadre de sa contribution à prendre les mesures conservatoires nécessaires (réduction de l'emprise de la centrale de mobilité) pour permettre le prolongement de la rue Poulbot suite au déplacement du poste P dont la temporalité n'est pas définie. De plus Plaine Commune s'engage à étudier, dans le cadre de la ZAC Pleyel, les moyens compatibles avec les orientations présentées en concertations pour limiter le trafic à proximité des sites sensibles. En particulier Plaine Commune étudiera, dans le dossier de réalisation de la ZAC prévu courant 2020, la faisabilité technique d'une voie de contournement du poste P par l'ouest permettant de préfigurer cette liaison Nord/Sud le long des voies ferrées. Le schéma de principe de cet aménagement figure ci-dessous :

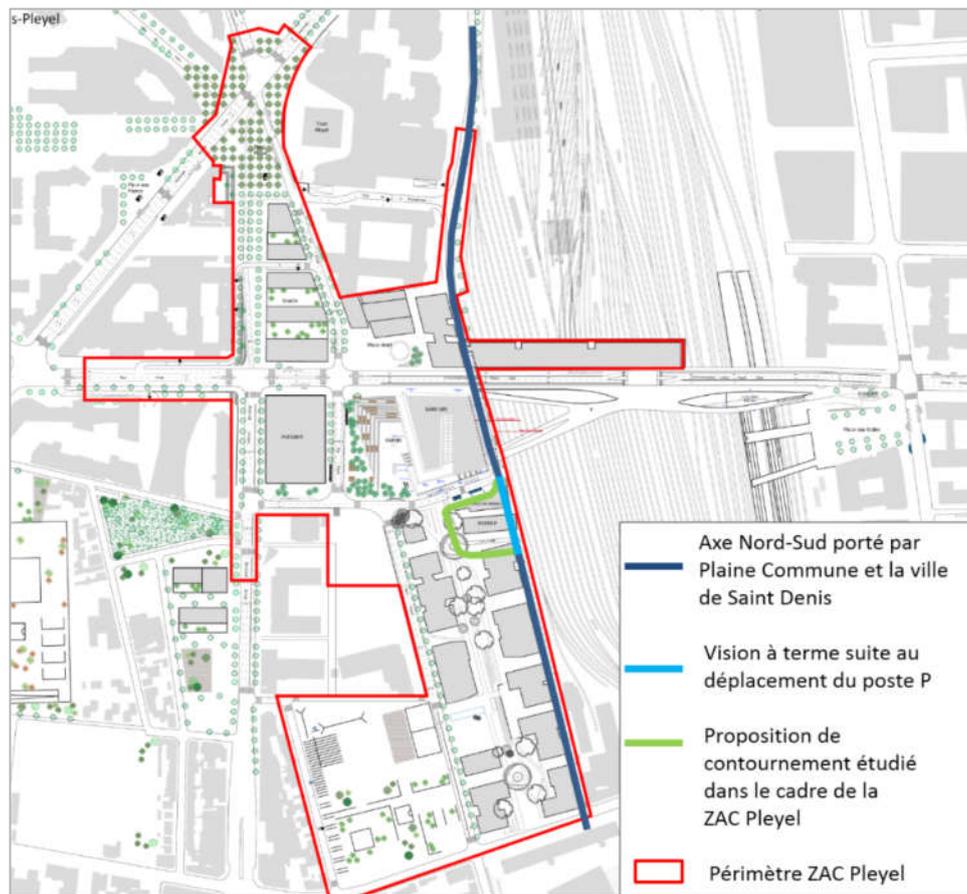


Figure 42 : Schéma de principe de l'aménagement de la rue Poulbot

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

Dans un secteur en forte évolution, la mise à jour des matrices de trafic apparaît effectivement essentielle pour disposer d'une vision d'ensemble la plus pertinente possible. Ce qui explique très certainement les questions posées. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage permettent de comprendre le fonctionnement des matrices utilisées et souvent contestées.

Le projet mis à enquête a fait l'objet d'une mobilisation importante des acteurs du territoire et des riverains, tout particulièrement au niveau de l'échangeur Pleyel, questionnant la place de la voiture au cœur d'un quartier en pleine mutation et fortement marqué par la présence de grandes infrastructures de transport.

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

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

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

Plus globalement, l'arrivée prochaine de la gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express, future grande gare d'interconnexion du réseau du Grand Paris (lignes 15, 16, 17 et 14 Nord), qui s'ajoute au RER (D) et à la ligne 13, ou encore le tramway T8, ainsi que la reconfiguration du réseau de bus, vont profondément modifier l'accessibilité des quartiers Pleyel et Porte de Paris dans les années à venir, favoriser un report modal et réduire ainsi la pollution atmosphérique.

La commission d'enquête considère que la desserte par plusieurs modes de transports collectifs de grande capacité va se révéler tout à fait majeure pour le territoire, entraînant des effets indéniablement positifs sur les conditions de desserte locale et métropolitaine et sur l'amélioration des conditions de vie et la santé de ses habitants.

### Question :

Suite question 1 du Collectif Pleyel à venir (obs)n°83) :

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 Maître 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 Maître 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 ?***

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

#### ***EN BREF***

Les chiffres présentés dans l'observation portent sur les voiries du secteur Lamaze et sont cohérents avec ceux présentés dans le dossier d'enquête publique. Les bretelles de Lamaze étaient en partie utilisées pour accéder à l'A1 et sortir (ou entrer) par les bretelles de la Porte de Paris. La fermeture des bretelles de la porte de Paris supprime un trafic local qui n'avait aucune raison de circuler sur le réseau routier magistral. Ce report de trafic est donc cohérent avec l'objectif de hiérarchisation des réseaux porté par le projet.

En global, la nouvelle répartition des flux de trafic conduit à une augmentation des circulations de 6% sur le secteur Lamaze avec plus de 20% de diminution du trafic sur les bretelles de l'échangeur.

Autour du boulevard Anatole France, les évolutions de trafics peuvent être synthétisées dans les cartes

Les flux de trafic sur le secteur Lamaze sont représentés sur la carte ci-dessous, extraite de la pièce H du dossier d'enquête publique.

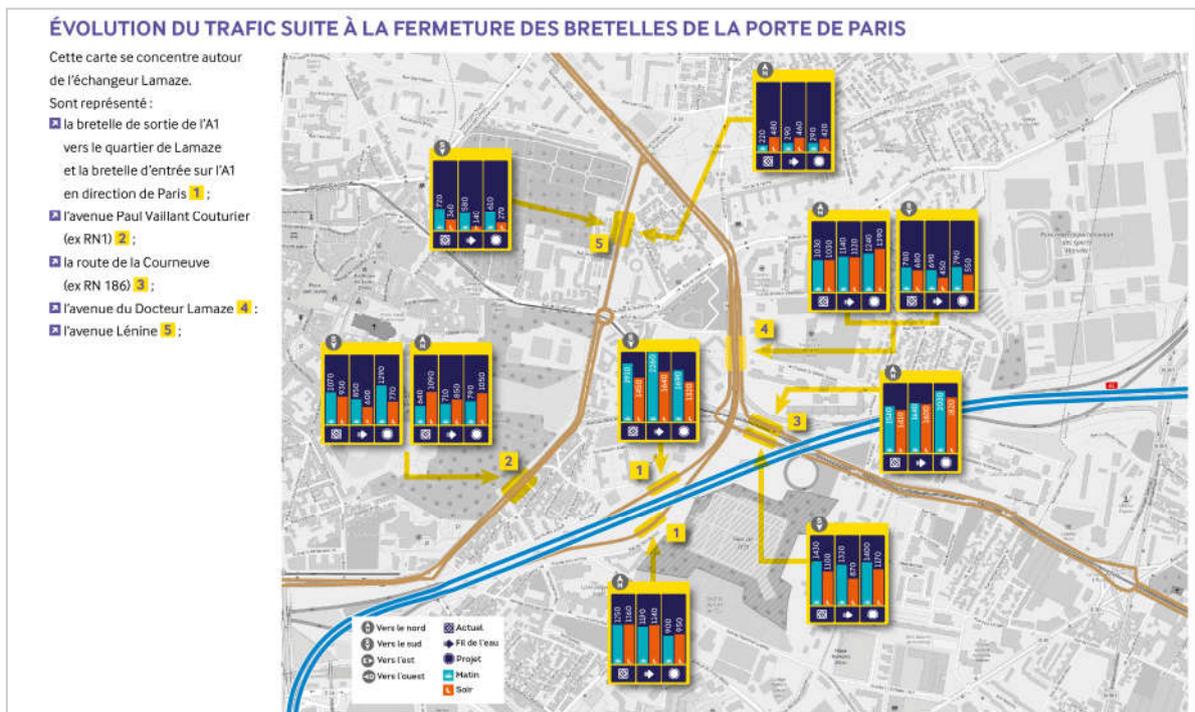


Figure 49 : Flux de trafic, secteur Lamaze, actuel, et à l'horizon 2030 avec et sans projet, en HPM (vert) et HPS (orange)

HPM+HPS en UVP/h, 2 sens confondus	Trafic fil de l'eau 2030	Trafic avec projet 2030	Ecart en véhicules	Ecart en pourcent
Avenue Paul Vaillant Couturier	3 010	3 900	890	30 %
Route de la Courneuve	5 430	6 420	990	18 %
Avenue du Docteur Lamaze	3 400	3970	570	17 %
Avenue Lénine	1 470	1590	120	8 %
Bretelle Lamaze entrée sur A1	3 900	3 010	-890	-23 %
Bretelle Lamaze sortie sur A1	2 430	1 850	-580	-24 %
<b>Total</b>	<b>19 640</b>	<b>20 740</b>	<b>1 100</b>	<b>6 %</b>

Figure 50 : Tableau d'évolution du trafic avec et sans projet à l'horizon 2030 dans le secteur Lamaze

L'observation du collectif évoque le trafic autour de l'école Anatole France alors que les rues évoquées sont situées dans le secteur Lamaze. Nous avons donc du mal à interpréter l'observation.

Cependant, les chiffres indiqués sont cohérents avec ceux présentés dans le dossier d'enquête publique.

Les bretelles de Lamaze étaient en partie utilisées pour accéder à l'A1 et sortir (ou entrer) par les bretelles de la Porte de Paris. La fermeture des bretelles de la porte de Paris supprime un trafic local

qui n'avait aucune raison de circuler sur le réseau routier magistral. Ce report de trafic est donc cohérent avec l'objectif de hiérarchisation des réseaux porté par le projet.

En global, la nouvelle répartition des flux de trafic conduit à une augmentation des circulations de 6% sur le secteur Lamaze avec une nette diminution du trafic sur les bretelles de l'échangeur (-20%). La gestion des feux aux carrefours en sortie d'autoroute permet de gérer le léger report de trafic.

La seconde partie de l'observation concerne une synthèse des trafics par axe. Elle est présentée ci-dessous sous forme de cartes.

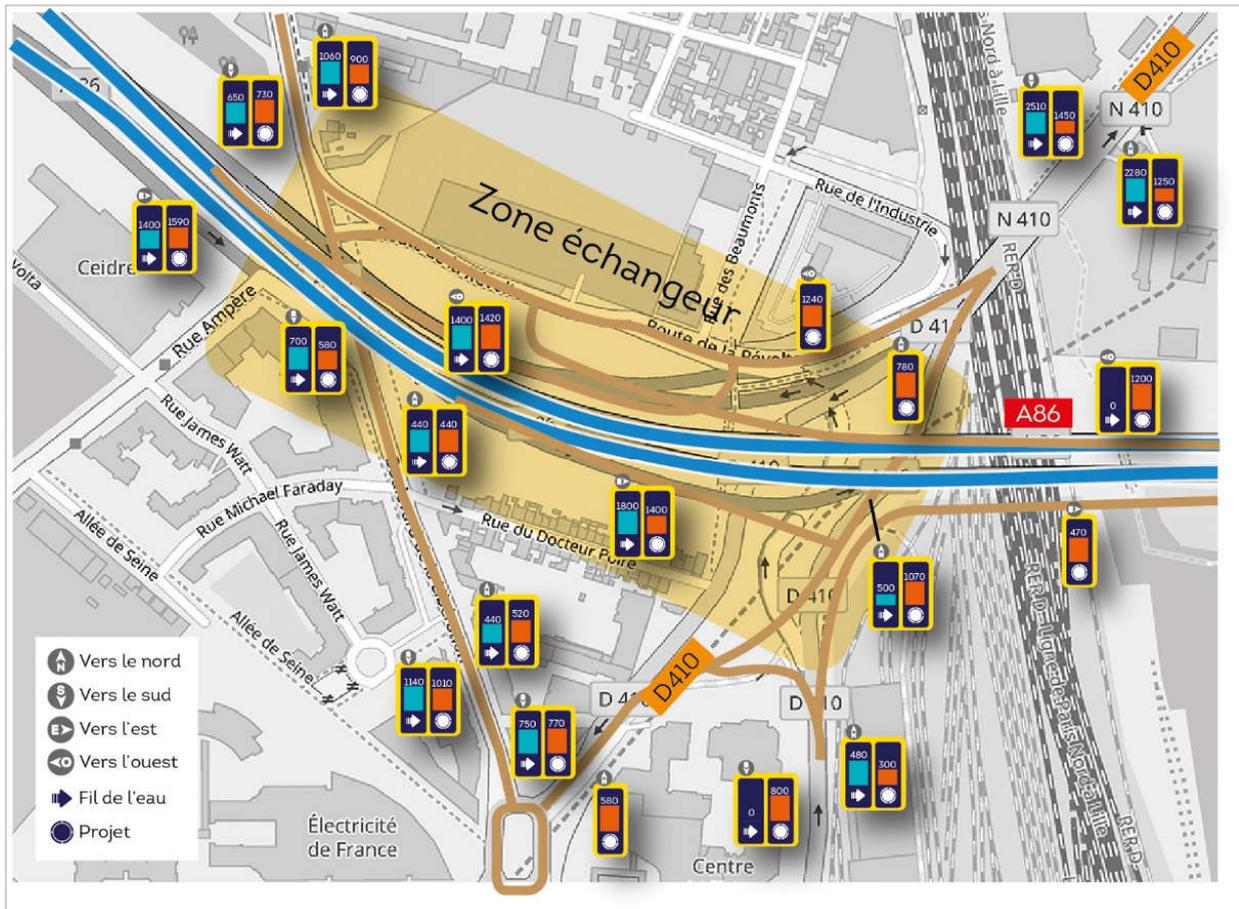


Figure 51 : Synthèse de l'évolution du trafic sur le secteur Pleyel en HPM, horizon 2030



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

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. Cette notion est donc peu appropriée pour des prévisions et n'est de plus pas utile pour dimensionner une route dans une zone congestionnée. Les données de trafic à regarder pour cela sont celles de l'heure de pointe, là où le trafic est maximum. C'est pourquoi la maîtrise d'ouvrage présente et travaille avec les cartes heure de pointe matin (HPM) et heure de pointe du soir (HPS).

Dans la suite de la réponse, les cartes de trafic dans le périmètre d'influence du projet sont présentées à l'HPM.

*Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. Dans le cas présent, il s'agit de modélisations de trafic et nous ne disposons pas de cartes avec les TMJA prévus. Les TMJA, ni les véhicules-jours, ne sont pas utiles pour dimensionner une route dans un secteur congestionné ; il faut pour cela examiner ce qui se passe en heure de pointe, là où le trafic est maximum. C'est pourquoi nous présentons et travaillons avec les cartes heure de pointe matin (HPM) et heure de pointe du soir (HPS).*

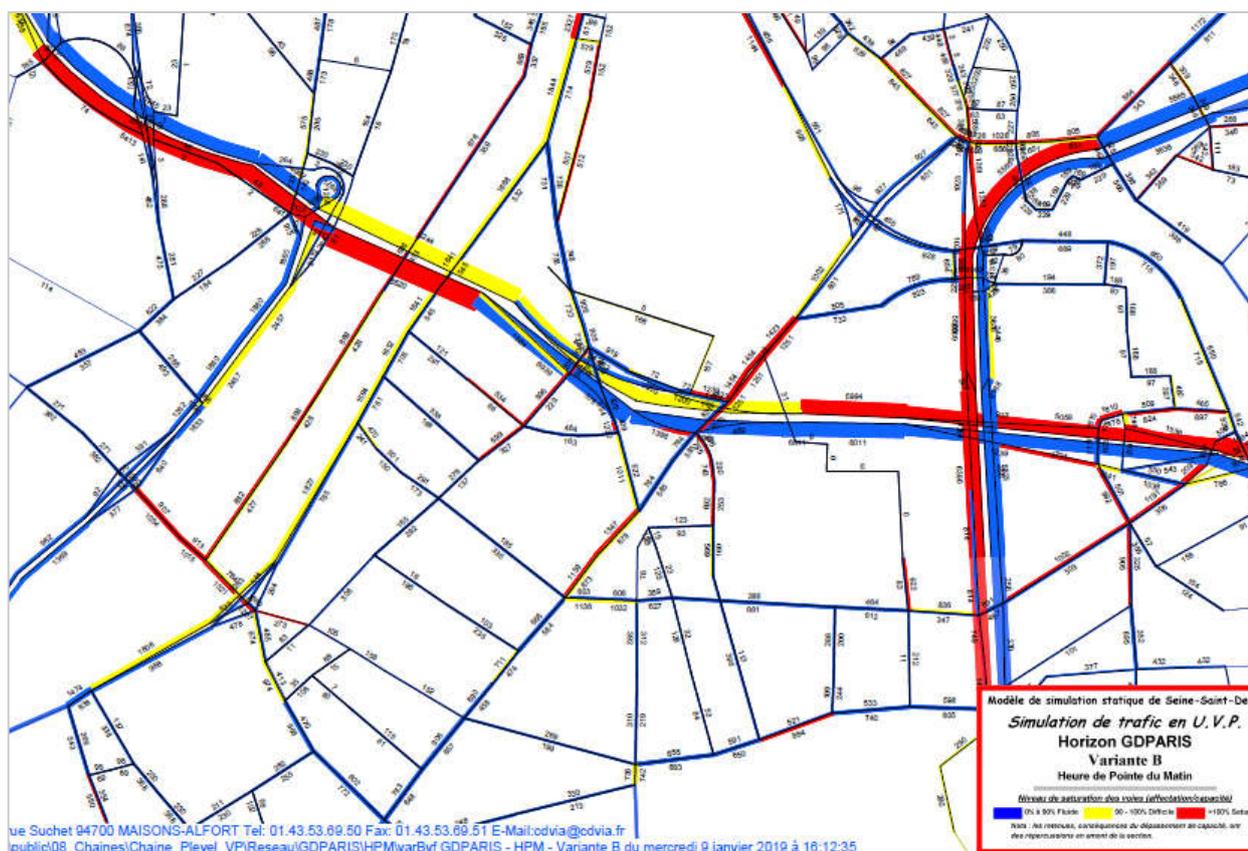


Figure 43 : Carte de trafic scénario avec projet à l'horizon 2030 en HPM

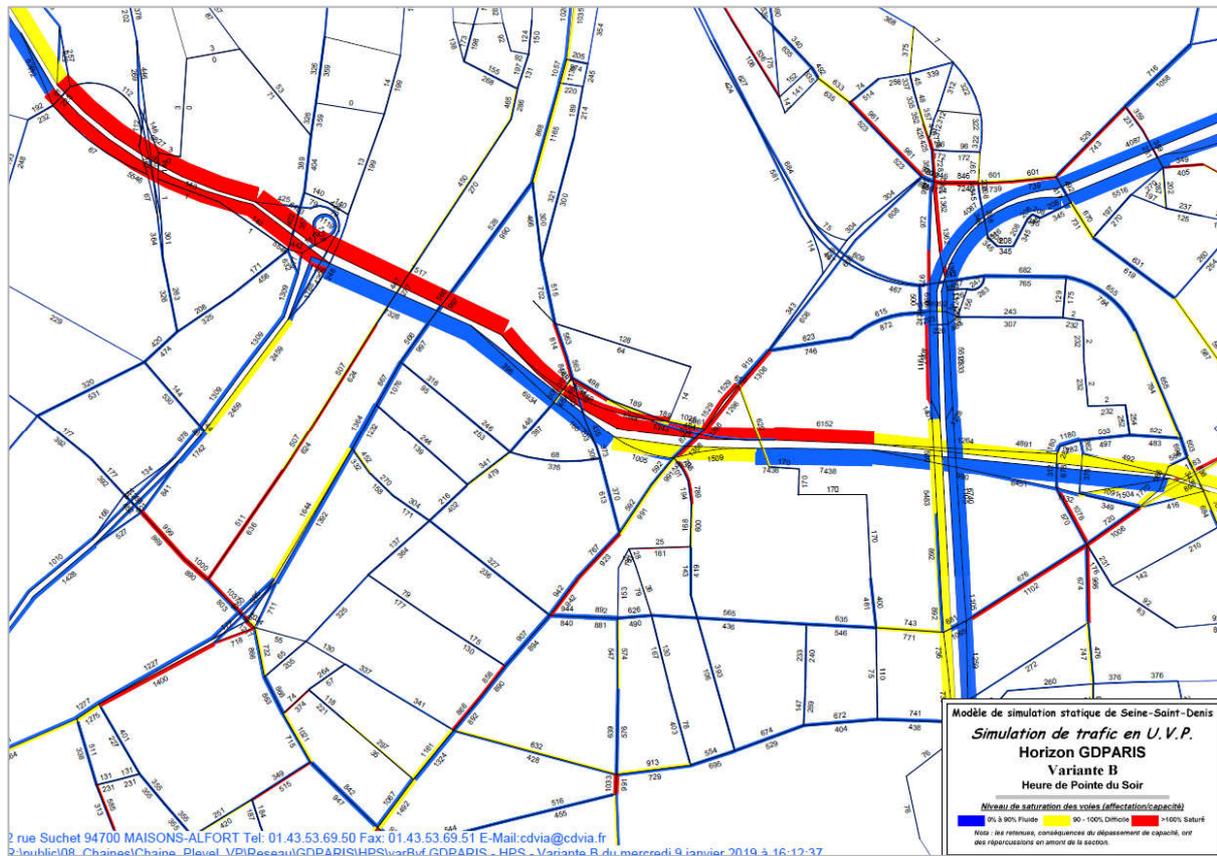


Figure 44: Carte de trafic scénario avec projet à l'horizon 2030 en HPS

#### Question :

Suite question 1 du Collectif Pleyel à venir (obs) n°83 :

- 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.**

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

Les cartes de trafic présentées jusqu'ici par la maîtrise d'ouvrage ne couvrent qu'un périmètre restreint. Cependant, le modèle utilisé est en effet un modèle départemental. A chaque fois qu'une carte est présentée, il s'agit en réalité d'un extrait du modèle de trafic utilisé.

Les 795 UVP/h sur la rue Poulbot proviennent :

- Pour 48 % de la bretelle 8b,
- Pour 28 % du boulevard Anatole France Nord,
- Pour 24 % du boulevard Anatole France Sud.

*La modélisation est réalisée à partir du modèle de trafic mis à disposition par le Département de Seine-Saint-Denis pour l'occasion. Ce modèle est basé sur un découpage à l'IRIS<sup>5</sup> en Seine-Saint-Denis et au modus (Modèle DRIEA) sur le reste de l'Île-de-France. Les matrices actuelles sont celles produites par le DRIEA.*

*L'Île-de-France est une région particulière car très dense en termes de réseau de transport. Un aménagement du réseau, même éloigné du secteur d'étude, peut parfois avoir un impact significatif dans la zone d'étude. C'est pourquoi le modèle utilisé est un modèle départemental. A chaque fois qu'une carte est présentée, il s'agit en réalité d'un extrait du modèle de trafic utilisé qui englobe tout le réseau d'Île-de-France. Il n'est donc pas juste d'indiquer que le modèle de trafic est trop succinct.*

*Concernant plus spécifiquement la rue du docteur Poulbot, les 795 UVP / h (soit unité de véhicule particulier par heure avec 1 véhicule léger = 1 uvp, 1 poids-lourd = 2 uvp et 1 deux-roues = 1/3 uvp) évoqués par le collectif Pleyel sont des usagers qui descendent vers le Sud par la rue Poulbot en heure de pointe du matin (HPM), comme on peut le voir sur la carte suivante qui présente les origines/destinations avec le scénario projet à l'horizon 2030.*

---

<sup>5</sup> Le découpage IRIS est réalisé par l'INSEE : « Les communes d'au moins 10 000 habitants et la plupart des communes de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en IRIS. Ce découpage, maille de base de la diffusion de statistiques infracommunales, constitue une partition du territoire de ces communes en "quartiers" dont la population est de l'ordre de 2 000 habitants. »



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

Seul le réseau de transport est modifié entre le fil de l'eau et le scénario de projet. Les données d'entrée de demande de déplacement (flux zone à zone), issues de projections des emplois et populations, sont identiques dans l'analyse des scénarios avec et sans projet en 2030 afin de pouvoir les comparer. Ainsi, l'ensemble des 1 168 projets recensés sur la région représente à horizon 2030 une augmentation de 1 157 566 habitants (+10% vs. actuel) et de 1 304 359 emplois (+25% vs. actuel).

Le réseau de transport modélisé évolue en tenant compte des principaux projets de transport (route, transport en commun) prévus entre les horizons actuels et 2030.

*Les données d'entrée utilisées sont bien sur identiques entre le scénario fil de l'eau et le scénario avec projet, afin de pouvoir les comparer. Les hypothèses démographiques sont les mêmes et les réseaux de transport ne diffèrent que dans la mise en œuvre, ou non, du projet.*

*La constitution des scénarios futurs repose sur :*

- *Le modèle statique TC du département de Seine-Saint-Denis ;*
- *La liste des générateurs projets, issue du modèle du CD93 sur le secteur du Seine-Saint-Denis et de CDG ainsi que la liste des générateurs issus du travail de récolement de l'Institut d'Aménagement Urbain d'Île-de-France (IAUIDF) ;*
- *Les évolutions réseau VP issues du modèle du CD93 ;*
- *Les évolutions du réseau TC (Grand Paris).*

*Les hypothèses d'évolution du réseau de transport sont listées ci-après. Il s'agit de la liste des principales évolutions du réseau entre les horizons actuels et 2030 :*

- *Tramway des Maréchaux jusqu'à la Porte d'Asnières ;*
- *Prolongement du T1 jusque Val-de-Fontenay ;*
- *TCSP Ex-RN3 ;*
- *Echangeur A1/A3/Ex-RN370/RD370 ;*
- *BIP ;*
- *Avenue du Parisis ;*
- *A86 ;*
- *RN315 ;*
- *T8 ;*
- *RD28p et franchissement Babeuf ;*
- *Traitements ponctuels bus (65, 143, 150, 152, 153, 170, 173 et Audonienne) ;*
- *Porte de Paris.*

*Les matrices origines- destinations à 2030 sont constituées à partir des projets recensés sur la région à partir de deux sources : le modèle du département pour les projets générateurs de déplacement du 93 et l'IAU-IDF pour les projets générateurs de déplacement des autres départements.*

*Une fois recensés, les projets sont convertis en nombre d'emplois et d'habitants qui sont à leur tour transformés en générateurs de trafic (émission ou réception d'un flux). Au total, l'ensemble des 1 168 projets recensés sur la région représente une augmentation de 1 157 566 habitants (+10% vs. actuel) et de 1 304 359 emplois (+25% vs. actuel).*

Les cartes suivantes présentent les flux de trafic en juxtaposant les chiffres avec le scénario "fil de l'eau" et les chiffres avec le scénario projet, à l'horizon 2030.

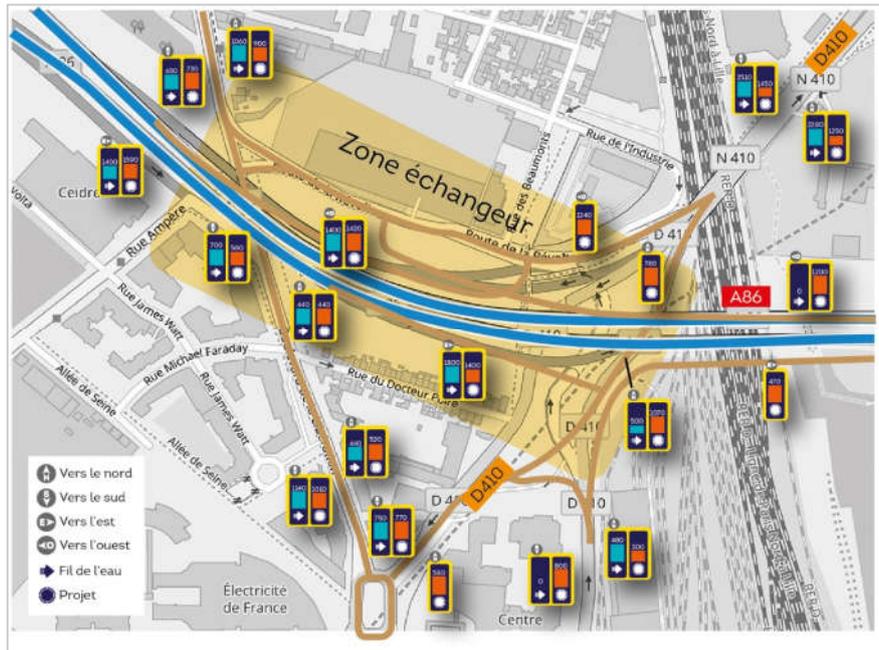


Figure 51 : Synthèse de l'évolution du trafic sur le secteur Pleyel en HPM, horizon 2030

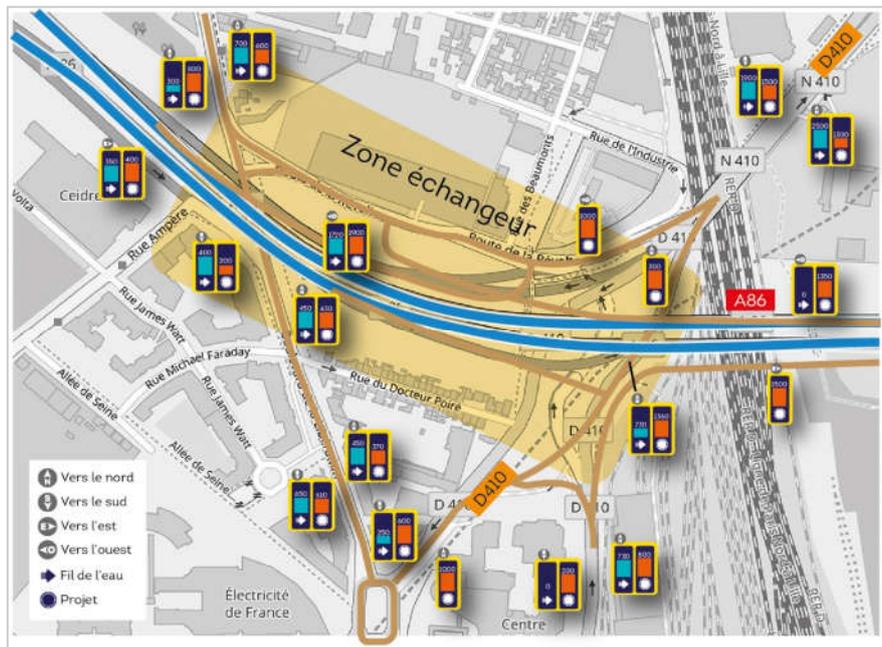


Figure 52 : Synthèse de l'évolution du trafic sur le secteur Pleyel en HPS, horizon 2030

**Question :**

Suite question 1e du Collectif Pleyel à venir (obs )n°83) :

**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 a 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.*

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

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. Cette notion est donc peu appropriée pour des prévisions et n'est de plus pas utile pour dimensionner une route congestionnée. Les données de trafic à regarder pour cela sont celles de l'heure de pointe, là où le trafic est maximum. C'est pourquoi la maîtrise d'ouvrage présente et travaille avec les cartes heure de pointe matin (HPM) et heure de pointe du soir (HPS).

Dans la suite de la réponse, les cartes de trafic dans le périmètre d'influence du projet sont présentées à l'HPM. Ces cartes étant issues d'une modélisation, ce ne sont pas tant les chiffres indiqués que les tendances qu'il convient de regarder.

*Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée. Dans le cas présent, il s'agit de modélisations de trafic et nous ne disposons pas de cartes avec les TMJA. Les TMJA, ni les véhicules-jours, ne sont pas utiles pour dimensionner une route congestionnée ; il faut pour cela examiner ce qui se passe en heure de pointe, là où le trafic est maximum. C'est pourquoi nous présentons et travaillons avec les cartes en heure de pointe matin (HPM) et heure de pointe du soir (HPS).*

Nous présentons ci-dessous les cartes de trafic dans le périmètre d'influence du projet, en HPM. Ces cartes étant issues d'une modélisation, ce ne sont pas tant les chiffres indiqués que les tendances qu'il convient de regarder. Les voiries en rouge sont saturées, en jaune l'écoulement du trafic est difficile et en bleu fluide.

Concernant les émissions de polluant des véhicules, il est à noter que l'outil COPERT V, utilisé pour la réalisation de l'étude qualité de l'air retenue par le maître d'ouvrage, prend en compte l'effet de la vitesse sur les quantités d'émission.

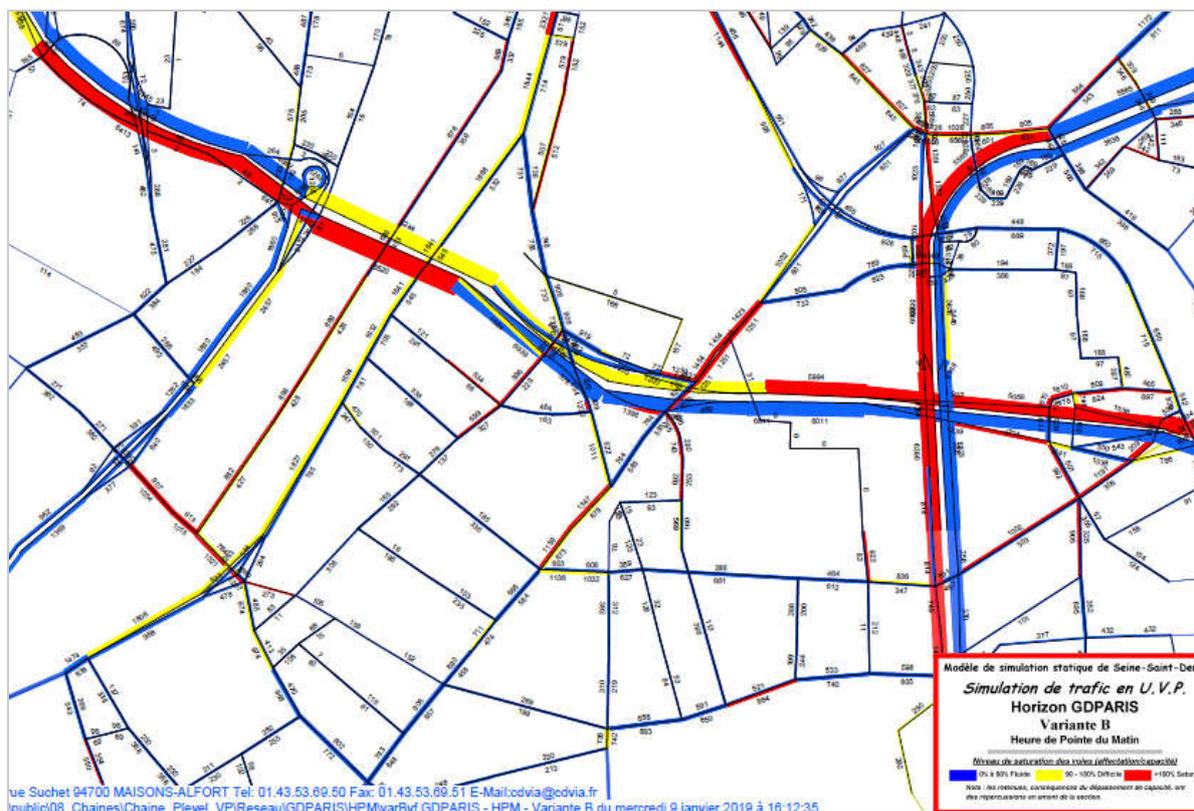


Figure 43 : Carte de trafic scénario avec projet à l'horizon 2030 en HPM

## Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête considère que les réponses très détaillées faites par la DiRIF répondent aux interrogations des riverains. Elle reconnaît que les résultats des modèles de trafic méritent des explications pour bien en appréhender toutes les nuances.

Elle rappelle que le maître d'ouvrage a bien suivi la recommandation de l'autorité environnementale jugeant le modèle utilisé obsolète

### Question :

- 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

**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 – 204

*(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 ?*

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

#### **EN BREF**

La SOLIDEO indique qu'elle sera en mesure de déployer en septembre 2019 une feuille de route et une méthodologie de participation/communication chantier à l'échelle des ouvrages olympiques et paralympiques qu'elle supervise. Pour les autres projets du territoire de Plaine commune, le comité de suivi « Faites vos Jeux » a pour vocation d'informer les habitants sur l'ensemble des projets du territoire (JOP + Pleyel + FUP...). Le prochain aura lieu en septembre sur le sujet de la coordination des chantiers à l'échelle du territoire.

La Ville est porteuse de la création d'un lieu hybride au cœur du quartier, répondant à la fois à la fonction de maison des projets et de lieu d'appui aux associations et initiatives habitantes, dans la perspective de création d'un espace physique de valorisation et d'échanges autour des projets d'aménagement, en cœur de quartier. Il a été réuni à deux reprises lors de l'enquête publique du projet de système d'échangeur pour alimenter la contribution de la ville de Saint-Denis et de Plaine Commune. Il sera réuni dès cet automne pour aborder la question des espaces publics de la ZAC

### Réponse et commentaires apportés par la SOLIDEO :

*La SOLIDEO travaille sur l'élaboration d'une feuille de route et d'une méthodologie de participation/communication chantier à l'échelle des ouvrages olympiques et paralympiques qu'elle supervise. L'équipe Participation et communication chantier, ainsi que son AMO, seront en mesure de déployer cette méthodologie en septembre 2019. Le rôle de la SOLIDEO consistera à coordonner les démarches d'information et de concertation auprès du grand public pour les ouvrages en supervision, tout en laissant le maître d'ouvrage des infrastructures et bâtiments piloter la démarche de participation et communication chantier. La SOLIDEO travaille à une carte interactive et à un site internet des projets qui sortira à l'automne 2019, et donnera une vision globale des projets olympiques sur le territoire.*

### Réponse et commentaires apportés par Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis :

*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 2024, couvrant une part importante des mutations urbaines à venir. Le prochain aura lieu en septembre sur le sujet de la coordination des chantiers à l'échelle du territoire.*

*La Ville est porteuse de la création d'espaces de partage et de concertation sur l'ensemble des transformations du Grand Pleyel, 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. Ce comité de suivi Pleyel est le lieu privilégié pour échanger avec l'ensemble des acteurs du quartier de sa transformation. Il a été réuni à deux reprises lors de l'enquête publique du projet de système d'échangeur pour alimenter la contribution de la ville de*

*Saint-Denis et de Plaine Commune. Il sera réuni dès cet automne pour aborder la question des espaces publics de la ZAC Pleyel*

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

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

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

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

La commission d'enquête fait de cette mesure une recommandation dans le cadre de l'avis émis sur le projet.

### **Question :**

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.*

### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage:**

#### **EN BREF**

Le projet pour lequel l'étude d'impact a été réalisée n'est pas le projet finalisé mais une version maximisant les impacts potentiels. Le dossier d'enquête publique intègre ainsi plusieurs possibilités d'optimisations.

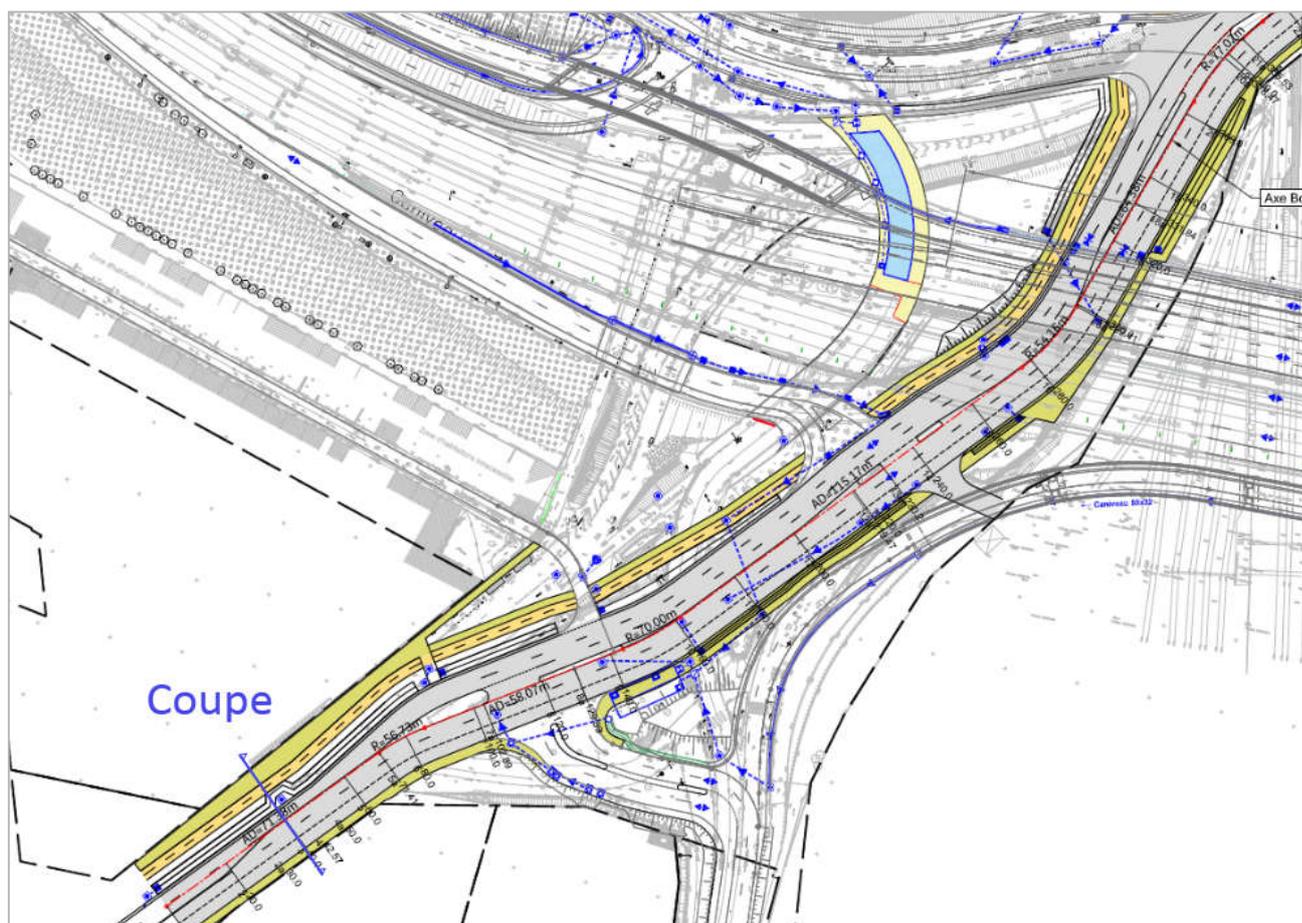
Sur le boulevard Anatole France, la largeur des voies sur Anatole France va être diminuée par rapport à la largeur intégrée dans le dossier d'enquête publique, en accord avec le Département.

La demande de Plaine Commune de réduire d'une voie le boulevard Anatole France est une des optimisations proposées dans le dossier d'enquête publique. Elle sera réalisée, sans impact sur la bretelle

*Il est nécessaire de rappeler que le projet pour lequel l'étude d'impact a été réalisée n'est pas le projet finalisé mais une version maximisant les impacts potentiels. Le dossier d'enquête publique intègre ainsi plusieurs possibilités d'optimisations et le maître d'ouvrage a toujours eu comme objectif d'intégrer dès la phase de conception la recherche d'optimisation des tracés au sein des emprises existantes.*

*En accord avec le Département, la largeur des voies va être diminuée par rapport à ce qui était prévu dans le dossier d'enquête publique. Grâce à cette diminution ainsi qu'à un travail de reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 intérieure, l'axe de la voie Anatole France peut être décalé vers l'est par rapport au projet présenté en enquête publique. La place gagnée côté ouest, le long de l'école, permettrait d'installer un écran végétal qui filtrerait en partie la pollution liée aux particules. Cet écran végétal serait constitué d'une trame arborée de haut jet ainsi que d'une trame d'arbustes mixte persistants et non persistants. Le décalage à l'est permettra de retravailler les girations et donnera un tracé plus régulier au boulevard Anatole France.*

*Concernant le boulevard Anatole France et la distance de la voie à l'école. Le plan présenté ci-dessous intègre la demande de Plaine Commune de réduction d'une voie en sortie du carrefour Pleyel, la diminution des largeurs de voies ainsi que le décalage vers l'Est de l'axe de la voie. Sur le tracé en plan, la coupe permet de voir qu'en cette situation le bord de voie est à minima situé à 11 m du front de l'école (3,6 m de trottoirs minimum, 3m de piste cyclable, 5 m de végétation).*



*Figure 56 : Tracé en plan optimisé par la suppression d'une voie sur le boulevard Anatole France devant l'école*

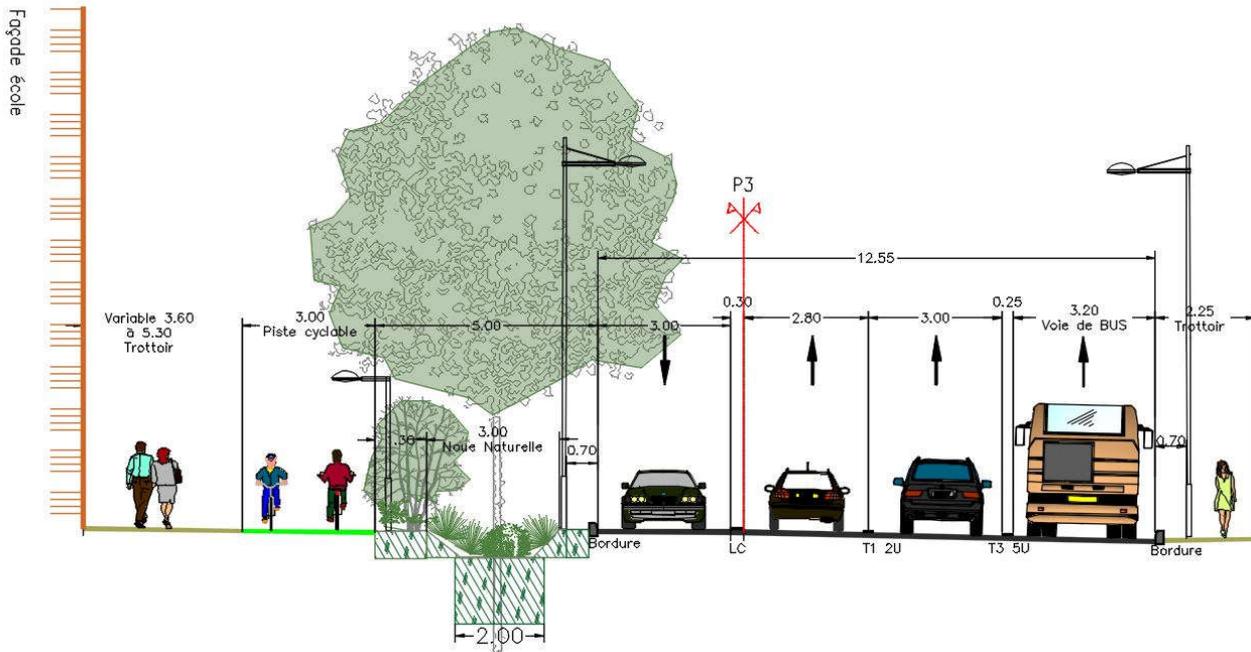


Figure 57 : Profil en travers devant l'école du boulevard Anatole France optimisé (coupe)

### Question :

Suite question 3 :

- 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.

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

Le projet pour lequel l'étude d'impact a été réalisée n'est pas le projet finalisé mais une version maximisant les impacts potentiels. Le dossier d'enquête publique intègre ainsi plusieurs possibilités d'optimisations.

Le dossier d'enquête publique présente un dimensionnement maximisant à 2x2 voies sur le boulevard de la Libération.

En accord avec le Conseil Départemental, une voie dans le sens Nord-Sud sera supprimée. Dans le sens Sud-Nord, les 2 voies seront conservées seulement en sortie du carrefour afin de permettre le retour à un profil 2 x 1 voie bien avant les premières habitations.

Le carrefour Révolte/Libération a été retravaillé pour réduire l'emprise routière de l'aménagement, selon une optimisation envisagée dans le dossier d'enquête publique.

*Le dossier d'enquête publique présente une mise à 2x2 voies du boulevard de la Libération tel qu'illustré sur l'extrait de plan ci-dessous.*



Figure 58 : Tracé en plan du boulevard de la Libération au nord de l'A86

*En accord avec le Conseil Départemental, une voie dans le sens Nord-Sud sera supprimée.*

*Dans le sens Sud-Nord, les 2 voies seront conservées sur 20 m, afin de permettre aux véhicules de quitter le carrefour. Au-delà des 20 m, le profil du boulevard de la Libération seront donc de 2 x 1 voie.*

*Les habitations situées au 30 boulevard de la Libération se trouvent à une centaine de mètre du carrefour Révolte/Libération. Le boulevard de la Libération sera donc à 2x1 voie bien avant les premières habitations.*



Figure 59 : Distance entre le 30 boulevard de la Libération et la route de la Révolte

La deuxième demande concernant le boulevard de la Libération fait référence à sa partie sud. Le dossier d'enquête publique présente une configuration maximisante (cf. figure ci-dessous, à gauche) ainsi que plusieurs optimisations possibles.

En accord avec le Conseil Départemental et Plaine Commune, ces optimisations sont intégrées dans les études détaillées et seront réalisées.

La configuration du boulevard de la Libération optimisé au sud de l'A86 est représentée à droite dans la figure ci-dessous.

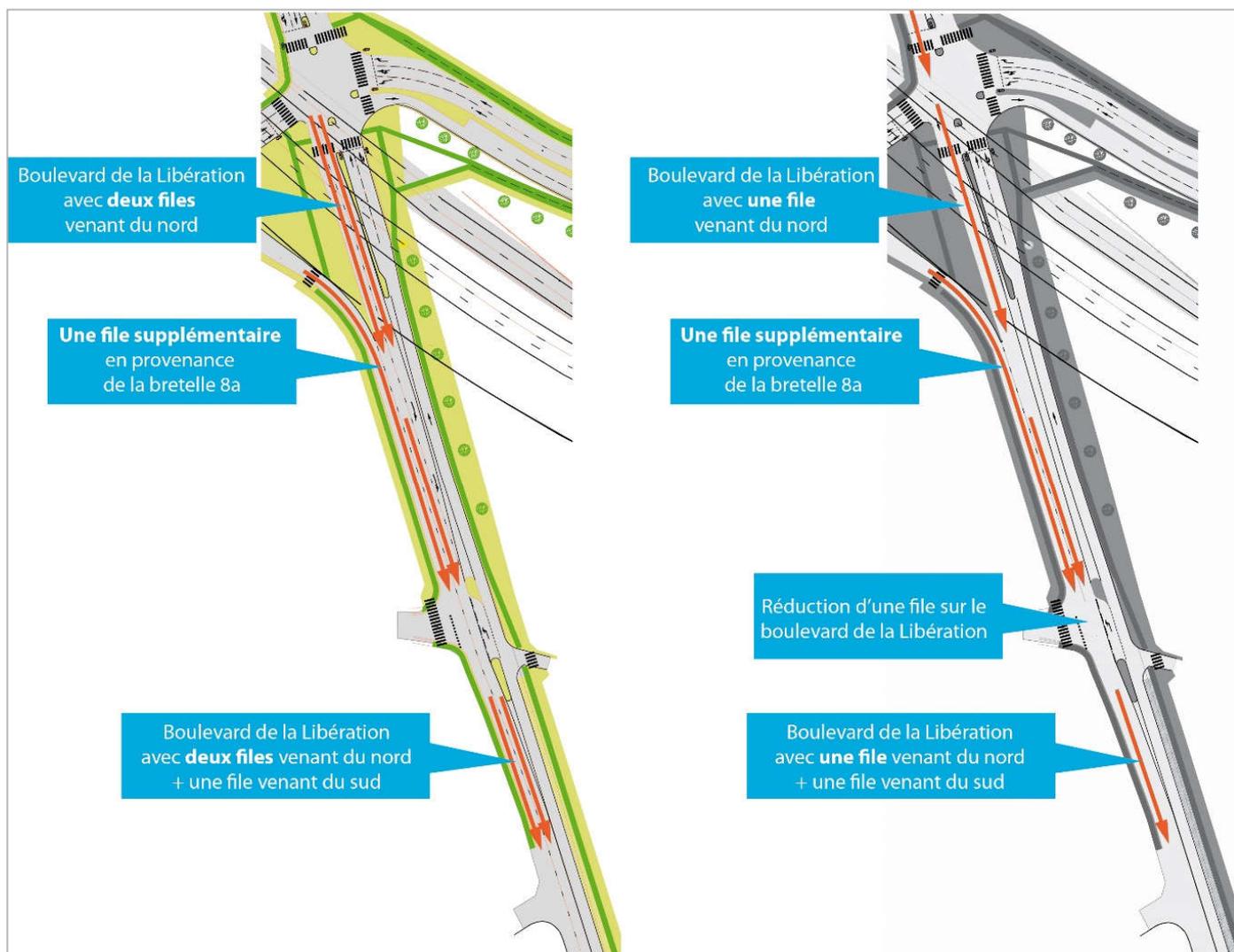


Figure 60 : Boulevard de la Libération au sud de l'A86. A gauche, la conception étudiée dans le dossier d'enquête publique, à droite, le profil intégrant les optimisations présentées dans le dossier d'enquête publique

Concernant le carrefour Révolte/Libération, le projet initial prévoyait un tourne-à-droite sur le boulevard de la Libération et deux voies d'entrée soit 5 voies au total, comme illustré ci-dessous.

Le carrefour Révolte/Libération a été retravaillé pour réduire l'emprise routière de l'aménagement. Le tourne-à-droite et une voie d'entrée sur la route de la Révolte ont ainsi été supprimés. L'emprise du carrefour est nettement réduite.

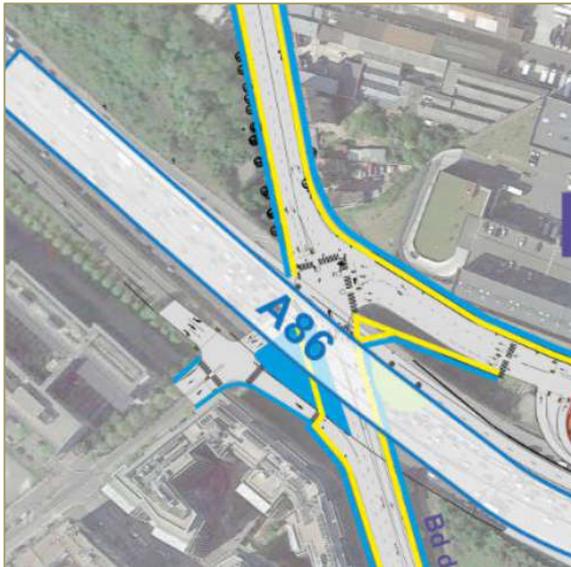


Figure 61 : Tourne-à-droite entre la route de la Révolte et le boulevard de la Libération

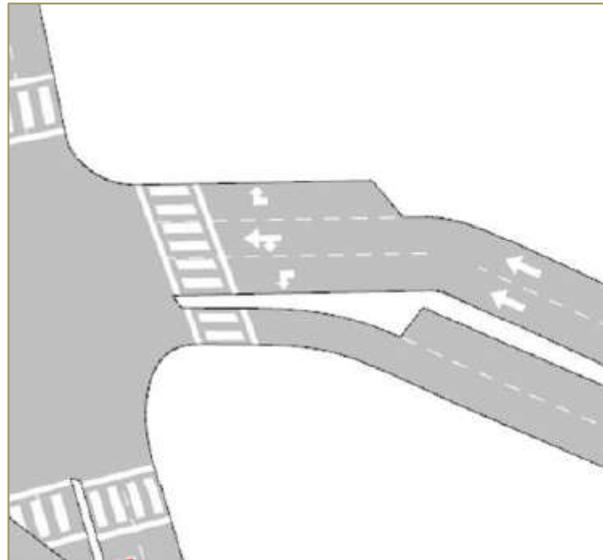


Figure 62 : Optimisation du carrefour entre la route de la Révolte et le boulevard de la Libération

#### Question :

Suite question 3 :

- 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.*

#### Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

##### ***EN BREF***

Le projet actuellement présenté dans le dossier d'enquête publique n'est pas le projet finalisé mais une version maximisant les impacts potentiels.

Le carrefour Révolte/Libération a été retravaillé pour réduire l'emprise routière de l'aménagement, selon une optimisation envisagée dans le dossier d'enquête publique.

Au niveau du carrefour Révolte / Anatole France, le nombre de voie pour les véhicules est déjà optimisé et ne peut pas être diminué sans remettre en question les voies bus souhaitées par les collectivités.

*Concernant le carrefour Révolte/Libération, le projet initial prévoyait un tourne-à-droite sur le boulevard de la Libération et deux voies d'entrée soit 5 voies au total, comme illustré ci-dessous.*

*Le carrefour Révolte/Libération a été retravaillé pour réduire l'emprise routière de l'aménagement. Le tourne-à-droite et une voie d'entrée sur la route de la Révolte ont ainsi été supprimés. L'emprise du carrefour est nettement réduite.*

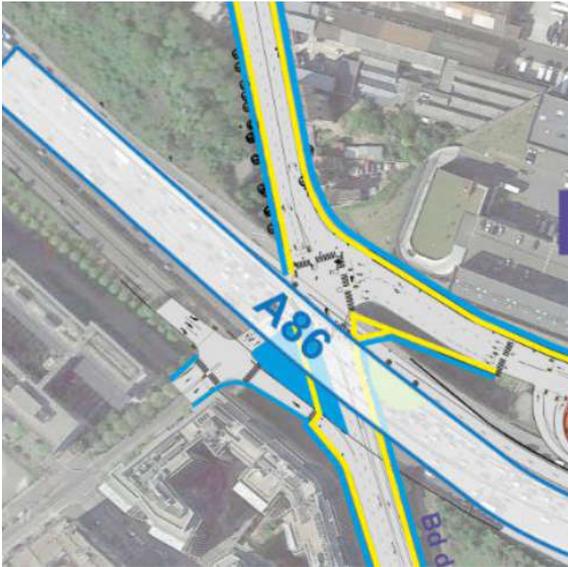


Figure 61 : Tourne-à-droite entre la route de la Révolte et le boulevard de la Libération

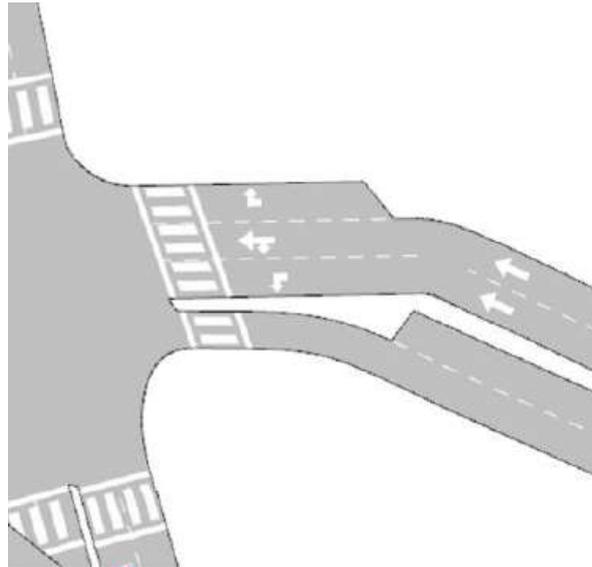


Figure 62 : Optimisation du carrefour entre la route de la Révolte et le boulevard de la Libération

Concernant le carrefour Révolte/Anatole France, le projet prévoit la configuration représentée ci-dessous :

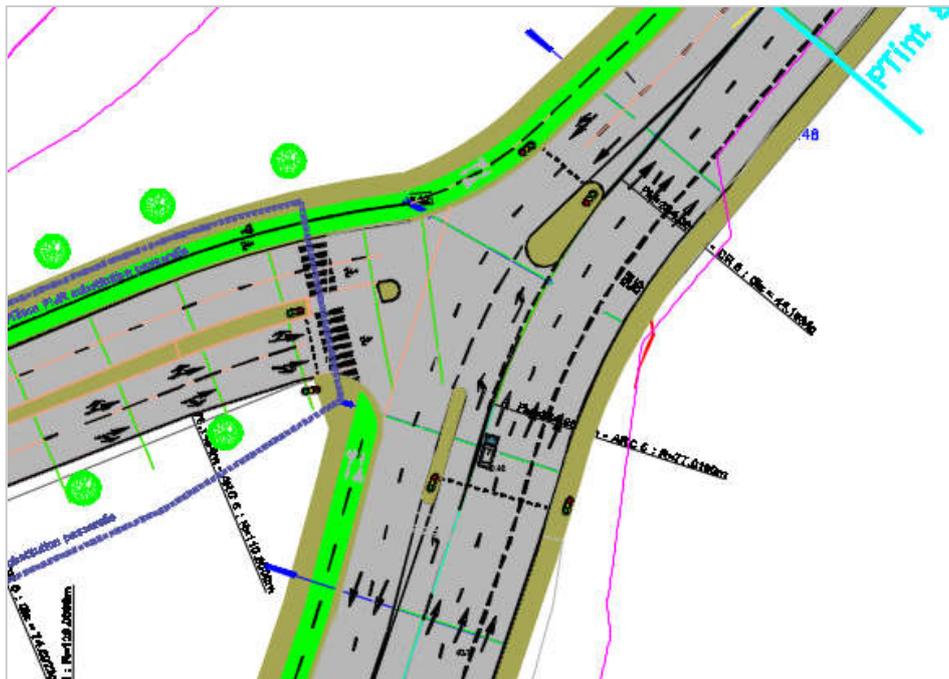
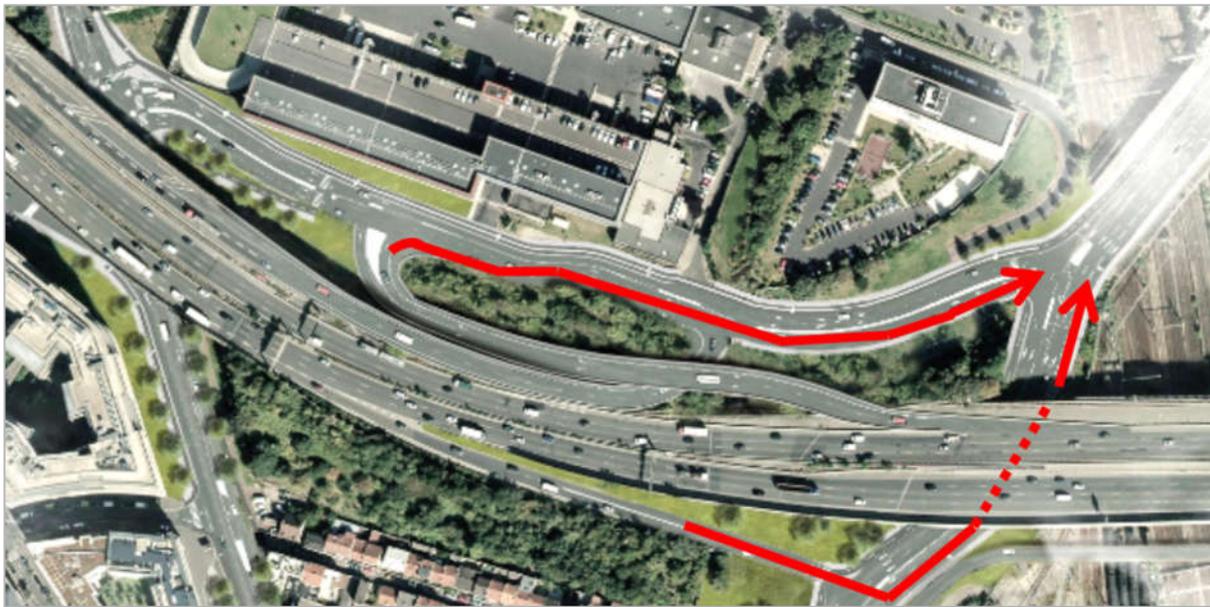


Figure63: Carrefour entre la route de la Révolte et le boulevard Anatole France

Le carrefour Révolte/Anatole France doit être dimensionné de manière à permettre l'écoulement des flux de trafic car il a un double impact direct sur la sécurité des usagers de l'A86 :

- Par sortie de l'A86 intérieure via la bretelle 8b,
- Par la nouvelle sortie de l'A86 extérieure.

*Un blocage de ce carrefour peut entraîner une remontée de file sur A86 comme illustré ci-dessous.*



*Figure 64 : Risque de remontée de file sur A86 : sorties d'autoroute à fluidifier*

*Le nombre de voie pour les véhicules au niveau du carrefour Révolte / Anatole France est déjà optimisé et ne peut pas être diminué. Seule la suppression de la voie bus à ce carrefour pourrait permettre la réduction du nombre de voies souhaitée par Plaine Commune.*

**Complément de réponse apporté par le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis :**

*A ce stade de la connaissance du département de l'offre bus sur cette section, une voie dédiée ne nous semble pas justifiée au regard de la réduction potentielle d'emprise de chaussée que sa non réalisation permettrait. Néanmoins, si l'EPT et la ville portent cette option avec une vision plus prospective et plus ambitieuse sur l'évolution de l'offre bus du secteur, le Département y souscrit et valide le principe de voie bus sur cette section.*

**Complément de réponse apporté par la Ville de Saint-Denis et Plaine Commune :**

*La voie de bus prévue sur le boulevard Anatole France est identifiée dans l'étude de pôle de la gare Pleyel, à ce titre elle doit être conservée dans le projet. Sur la base de cette étude, 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.*

**Question :**

Suite question 3 :

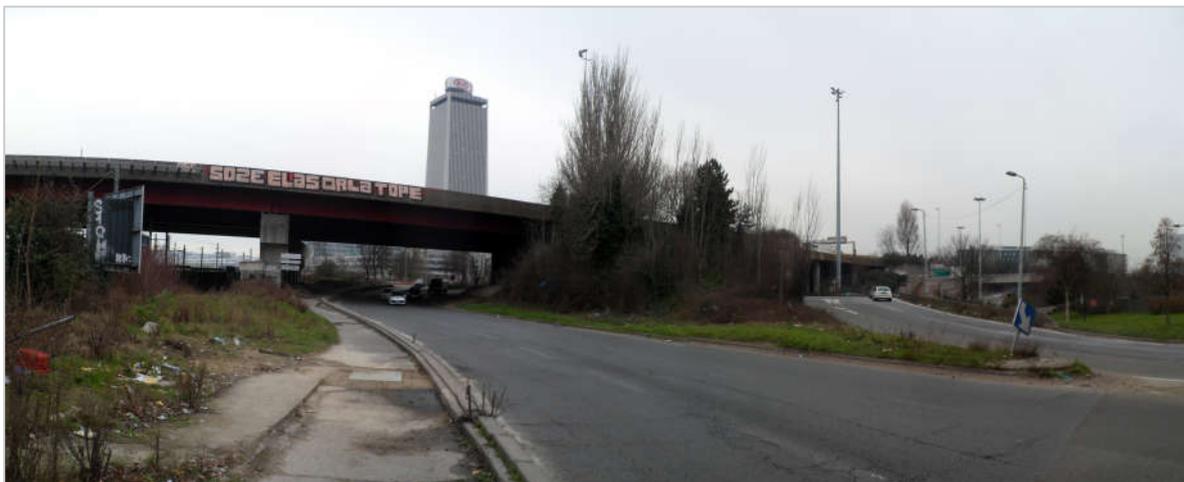
- d. L'ensemble de ces mesures doit se traduire par des cheminements piétons significativement plus confortables et sécurisés, de part et d'autre de l'infrastructure et pour sa traversée nord-sud.*

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

La demande de Plaine Commune correspond parfaitement aux objectifs de l'opération. La création de trottoirs ainsi que la sécurisation des traversées par des feux de circulation et des zones refuges en milieu des voies larges participeront à la réalisation de cet objectif. De plus, quelle que soit la solution qui sera finalement retenue pour la création du cheminement piéton traversant Nord-Sud l'A86 et la route de la Révolte, elle permettra une traversée sécurisée et accessible à tous.

*La demande de Plaine Commune correspond parfaitement aux objectifs de l'opération.*

*Rappelons par l'illustration ci-dessous comment se fait aujourd'hui la traversée Nord-Sud via Anatole France pour les modes actifs.*



*Figure 45: Traversée Nord-Sud actuelle coté Anatole France, vue depuis le Nord*

*Les pistes cyclables dans le secteur Pleyel incluses dans le projet sont présentées en jaune sur la carte ci-dessous. Toutes les voies reconfigurées dans le cadre du projet, soit Anatole France, Révolte et Libération, seront équipées d'une piste cyclable bidirectionnelle ou de deux pistes cyclables unidirectionnelles. La possibilité, non validée à ce jour par les acteurs locaux, de réaliser une nouvelle passerelle piétonne pourrait ajouter un itinéraire cyclable sécurisé dans le secteur.*

*Les itinéraires cycles sur les mouvements Est-Ouest et Nord-Sud seront donc assurés et sécurisés grâce à une séparation de la chaussée voiture. Des traversées de carrefours seront parfois nécessaires selon les itinéraires empruntés : ceux-ci seront sécurisés par des feux spécifiques, voisins des passages piétons.*



Figure 46 : Localisation des emprises pour les modes actifs - Extraits de la pièce B du dossier d'enquête publique

Les trottoirs et itinéraires piétons intégrés au projet sont représentés en bleu et vert sur la carte ci-dessus. La largeur des trottoirs sera partout maximisée selon les possibilités offertes par l'emprise du domaine public routier et sera dans la plupart des cas élargies à 2m lorsque l'emprise de la voie le permet. A l'exception des traversées piétonnes à l'est et à l'ouest de la rue du Docteur Poiré, l'ensemble des traversées piétonnes seront situées sur des carrefours à feu. Pour les voies larges, des zones refuges en milieu de chaussées seront intégrées afin de permettre une traversée en deux temps. La multiplication des itinéraires permettant d'optimiser les parcours en termes de traversées piétonnes pourra de plus améliorer la sécurisation des cheminements piétons.

Concernant plus particulièrement le cheminement piéton traversant Nord-Sud l'A86 et la route de la Révolte, la volonté de la maîtrise d'ouvrage est de présenter au choix des habitants des solutions viables et de qualité selon 3 scénarios envisagés :

- Une nouvelle passerelle piétonne dont la pente sera plus faible par rapport à l'existante afin de la rendre accessible à tous ;
- Une traversée à plat de la rue de la Révolte, au niveau d'un carrefour à feu ;
- Un scénario alternatif à faire émerger lors de la concertation avec les habitants.

L'ensemble des scénarios envisagés permettra une traversée de l'axe de l'A86 et de la rue de la Révolte sécurisée et accessible à tous. En termes de comparaison des solutions, il est utile d'indiquer que la passerelle pourrait augmenter les temps de trajet de certains usagers, selon leurs itinéraires, tout en garantissant un niveau de sécurité que ne peut atteindre une traversée piétonne dans un carrefour à feu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces différents points évoqués et travaillés à l'issue de l'enquête, montrant la mobilisation de l'ensemble des acteurs du territoire pour apporter des réponses coordonnées aux attentes exprimées par la population riveraine, apparaissent tout à fait majeurs et la commission d'enquête formule à leur sujet des recommandations en ce sens dans le cadre de son avis rendu sur le projet.

### Question :

Suite question 3 :

- « 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. »*

### Réponse de la maîtrise d'ouvrage:

#### ***EN BREF***

Le choix des implantations de radars revient à la Direction de la Sécurité Routière (DSR) du ministère de l'Intérieur qui valide les demandes, finance et gère la pose et la maintenance des appareils. Il appartiendra aux gestionnaires de voirie d'adresser leurs demandes au service instructeur de la DRIEA, le Service Circulation, Education et sécurité Routière (SCESR) de Seine-Saint-Denis (UD 93 DRIEA).

*La logique du contrôle automatisé répond à une logique de sécurisation globale du département, qui s'appuie sur :*

- *La modernisation de radars existants ou*
- *Le déploiement de nouveaux sites.*

*Le choix des implantations revient à la Direction de la Sécurité Routière (DSR) du ministère de l'Intérieur qui valide les demandes, finance et gère la pose et la maintenance des appareils. Ces radars n'ont aucun coût pour les gestionnaires et collectivités. Des prestataires assurent la pose et la maintenance, dans le cadre d'un marché avec la DSR. Un service de l'Etat, le Service Circulation, Education et sécurité Routière (SCESR) de Seine-Saint-Denis (UD 93 DRIEA), assure la coordination du dispositif et la visite de terrain avec les prestataires.*

*Les gestionnaires de voirie pourront ainsi adresser leurs demandes au service instructeur (SCESR) avec un exposé du projet d'installation et sa représentation graphique. Pour la pose de nouveaux appareils, la proposition doit être adaptée. Il existe en effet :*

- *Plusieurs types d'équipements possibles, multi-infractions, pouvant contrôler de 1 à 5 voies, avec une fonction double sens 2x2 avec terre-plein central, double sens 2x2 voies avec vitesse limitée autorisée, franchissement de feux tricolores, discriminant véhicules légers/poids lourds, et de nouvelles fonctions prévues à terme : contrôle de la ceinture et de l'usage du téléphone, remontées et mise à disposition de données de trafic.*
- *Des critères environnementaux à respecter, comme par exemple l'obligation de situer les équipements à plus de 100 mètres des lignes à haute tension 225 000 volts et 400 000 volts, des ponts et ouvrages routiers.*

*La demande devra être faite le plus en amont possible compte-tenu de délais de réponse qui peuvent être de plusieurs mois selon la complexité du projet.*

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

La commission d'enquête prend note de la réponse apportée.

#### **Question :**

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.*

#### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

*Concernant le carrefour Révolte/Libération, le projet initial prévoyait un tourne-à-droite sur le boulevard de la Libération et deux voies d'entrée soit 5 voies au total, comme illustré ci-dessous.*

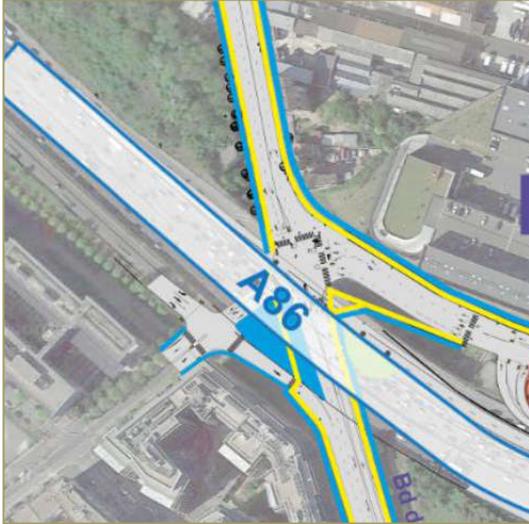


Figure 61 : Tourne-à-droite entre la route de la Révolte et le boulevard de la Libération

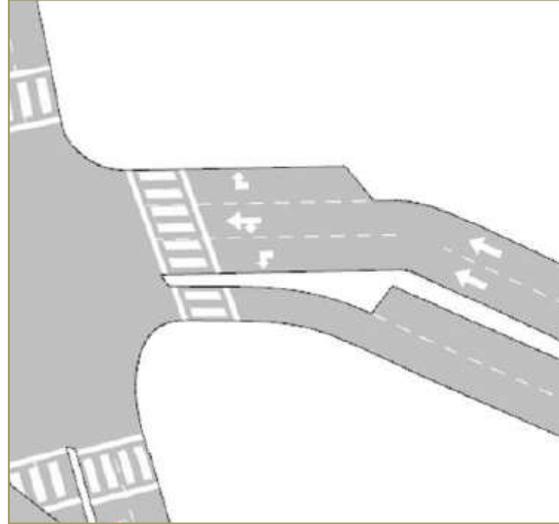


Figure 44 : Optimisation du carrefour entre la route de la Révolte et le boulevard de la Libération

*Le carrefour Révolte/Libération a été retravaillé pour réduire l'emprise routière de l'aménagement. Le tourne-à-droite et une voie d'entrée sur la route de la Révolte ont ainsi été supprimés. L'emprise du carrefour est nettement réduite.*

#### **Question :**

Suite question 4 :

- b. une réduction de capacité sur le boulevard de la Libération (RD14) au nord et au sud de l'autoroute A86.*

#### **Réponse de la maîtrise d'ouvrage**

Le dossier d'enquête publique présente une mise à 2x2 voies du boulevard de la Libération tel qu'illustré sur l'extrait de plan ci-dessous.