

Commentaires de la commission d'enquête

La réponse à la question sur la définition de l'aire d'étude et la bande d'étude a été donnée d'une façon très claire puisqu'il s'agit de définitions qui émanent de textes officiels. Un plan a été fourni dans le cadre de cette réponse qui montre la bande d'étude et le positionnement des points sensibles.

Pour ce qui concerne les véhicules, s'il est exact que le nombre de véhicules calculés au « fil de l'eau » augmente pour les trois horizons (2023, 2030 et 2043) il est intéressant de noter que pour chacun de ces horizons le nombre de véhicules avec projet est toujours inférieur à ce qu'il est sans projet.

Pour ce qui concerne les chiffres de la population, à la demande de la commission qui relayait les observations recueillies lors de l'enquête, le maître d'ouvrage a fort heureusement intégré dans les chiffres initiaux ceux provenant des programmes décidés et en cours de réalisation (à l'horizon 2030). Les résultats obtenus pour les indices d'exposition de la population à la pollution (IPP) sont plus élevés mais il est intéressant de noter que ces indices dans la situation avec projet sont inférieurs de 15% à ceux de la situation sans projet.

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q2 : 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

L'objectif du projet est de supprimer le trafic de liaison Est-Ouest entre l'A1 et l'A86 afin de pacifier une partie des axes locaux, ce n'est pas d'empêcher l'ensemble des échanges A1-A86 via le réseau local. Le projet ne vise ainsi pas à interdire les liaisons en provenance de l'Ouest Parisien vers la Porte de la Chapelle (Sud) qui s'effectuent via la rue Jules Saulnier.

Cet itinéraire sera donc possible avec le projet mais sera peu attractif. En effet, les conditions de circulation seront ralenties par l'installation de 3 croisements à feux supplémentaires entre la sortie de l'A86 sur le boulevard de la Révolte et l'entrée de l'A1 sur le boulevard Wilson. Cette nouvelle difficulté explique la diminution des trafics sur la rue Jules Saulnier par la mise en œuvre du projet.

L'opération d'aménagements des échangeurs Pleyel A86 et de la Porte de Paris A1 vise à atteindre plusieurs objectifs mais pas celui de réaliser un échangeur complet entre A1 et A86. La complétion de l'échangeur A86 Pleyel est réalisée pour d'une part rétablir les échanges entre le réseau local et le Réseau Routier National qui sont supprimés par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, et d'autre part de supprimer la circulation de transit entre l'Ouest Parisien (en particulier Hauts-de-Seine) et l'Est Parisien (destination Roissy-Charles-de-Gaulle).

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.

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)

Les cartes ci-dessous montrent les mouvements en UVP/h (unité de véhicule particulier / heure) 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.

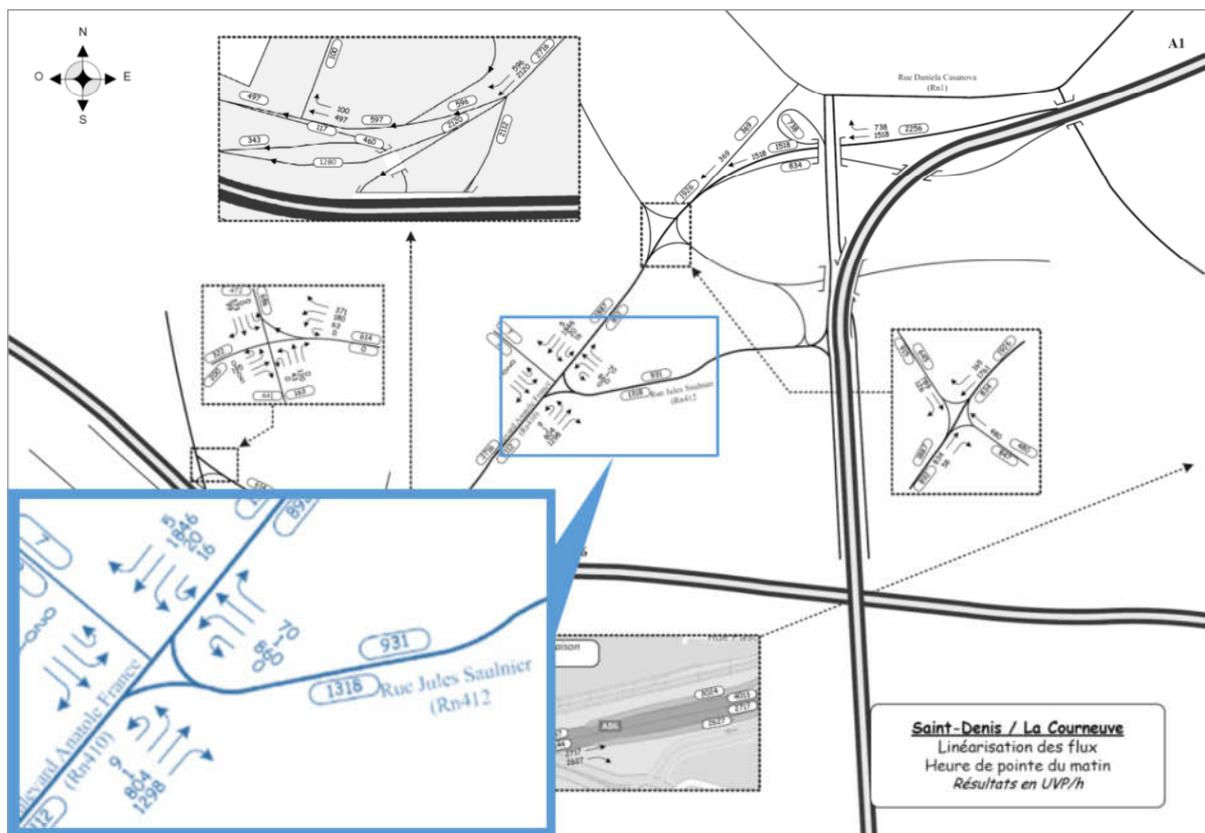


Figure 41 : Carte des mouvements en UVP/ h au carrefour Anatole France / Jules Saulnier (HPM)

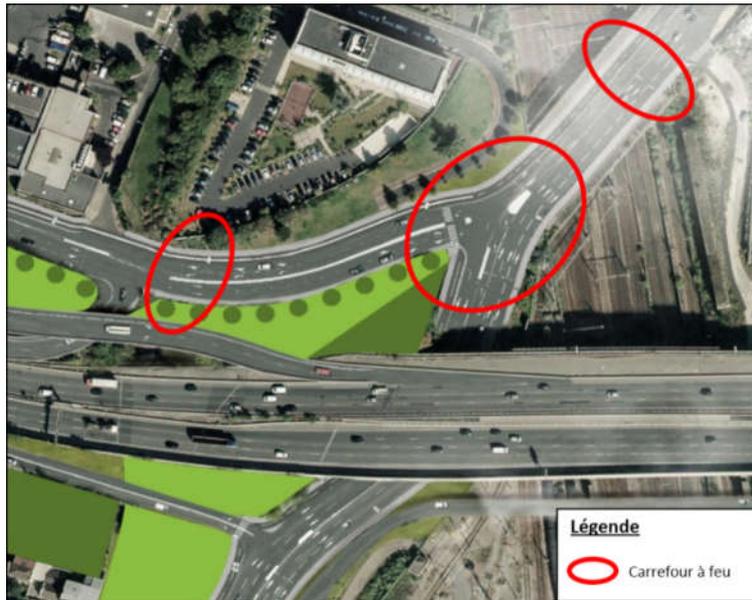


Figure 114 : 3 nouveaux carrefours à feux

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-après 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 valeur indiquée correspond au trafic avec projet moins le trafic fil de l'eau. La couleur verte correspond à une diminution du trafic et la couleur rouge une augmentation du trafic. 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.

En résumé, la variante B optimisée permettra d'apaiser la rue Jules Saulnier dans des proportions très importantes :

- **HPM :**
 - 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).

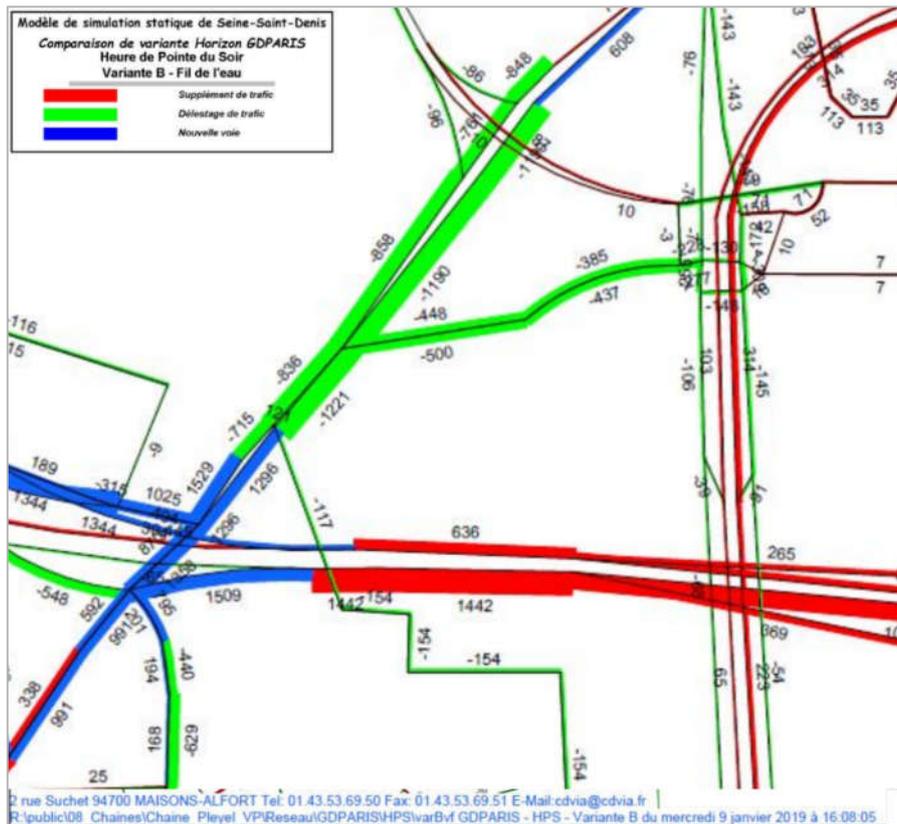


Figure 116 : Comparaison de la Variante B avec le Fil de l'eau, Horizon GD Paris, HPS

Commentaires de la commission d'enquête

La commission juge convaincante la démonstration effectuée par le maître d'ouvrage pour justifier la baisse de fréquentation de la rue Jules Saulnier, malgré une augmentation générale du trafic. Le temps de parcours restant un critère de choix important pour les automobilistes.

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q3 : 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 ?

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 –

306

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-A86 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. figure ci-dessous), sont en cours d'installation par les services de la DiRIF. Ces panneaux ont été posés en lien avec l'installation 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 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, ...).



Figure117 : Localisation des panneaux à message variable installés par la DiRIF et du système de contrôle d'accès à l'A86 extérieure

Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête juge la réponse claire et de nature à rassurer les riverains

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 –

307

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q12 : A ce titre, comment se fait-il que l'opposition systématique faite à nos demandes est «ne rien faire serait pire» ? D'après l'ensemble des documents, pour le territoire de Saint-Denis, le bénéfice du projet d'un point de vue de notre santé n'est pas avéré.

Q13 : _ Nous demandons à la commission d'enquête d'interroger la DIRIF afin qu'elle réponde aux questions suivantes : le projet entraîne-t-il une exposition des habitants à des concentrations supérieures à celles du fil de l'eau et ce jusqu'au Stade de France et le secteur Lamaze ?

Q14 : Quelles mesures précises envisage la DIRIF pour empêcher ce phénomène ?

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

Le projet permettra une amélioration significative de la qualité de l'air par rapport au fil de l'eau pour 9 sites sensibles.

Le projet étudié dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique peut être amélioré par les propositions d'optimisation présentées également dans le dossier ainsi que dans le présent mémoire en réponse.

Le maître d'ouvrage mettra en œuvre trois mesures principales :

- Éloignement des voies de circulation de l'école Anatole France,
- Mise en place d'un écran végétal,
- Utilisation de matériaux dépolluants.

Le projet d'aménagement du système d'échangeur de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) a fait l'objet d'une étude impact dont le volet « air et santé » a été mis à jour suite à une recommandation de l'Autorité environnementale (Ae). En conséquence, les résultats extraits de la pièce C02 repris dans cette contribution ne sont plus utilisés par la maîtrise d'ouvrage qui ne retient que l'étude mise à jour présente dans la pièce H du dossier d'enquête et dont elle souhaite rappeler ici les principaux résultats.

Sur la zone d'étude, le projet va induire une diminution de l'ordre de -10 % des consommations de carburant. En conséquence, le projet induira une amélioration en ce qui concerne les émissions atmosphériques du transport routier.

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

Pour autant, en lien avec une réorganisation des circulations dans la zone d'étude liée à la mise en œuvre du projet, les impacts en termes de qualité de l'air ne sont pas uniformes sur l'ensemble de la

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)

zone d'étude. Une analyse plus nuancée de la zone d'étude a été menée sur la base de l'étude spécifique de 26 sites dits sensibles situés dans la zone d'étude. Cette analyse révèle que les variations de concentration sont très différentes selon les zones du périmètre d'études. Pour 14 sites sensibles, la différence entre les situations avec et sans projet est suffisamment faible pour entrer dans le domaine d'incertitude du modèle ($<1\mu\text{g}/\text{m}^3$). Sur les 12 autres, les impacts du projet sont nuancés, et tout particulièrement concernant la pollution au NO_2 . Tandis que trois sites (deux sites scolaires ainsi qu'une crèche) présenteraient des concentrations plus fortes avec le projet que sans le projet, neuf sites bénéficient d'une diminution de ces concentrations.

Une mise en perspective de ces résultats est nécessaire à ce point. Il est en effet important de noter que la qualité de l'air pour l'ensemble des sites sensibles identifiés s'améliorera dans les années à venir, avec ou sans le projet. En effet, les progrès des motorisations et le renouvellement du parc automobile évoluent vers une diminution générale et importante des émissions du transport routier dans les années à venir. La mise en œuvre d'une zone de faible émission (ZFE) dans le secteur dont la décision appartient aux collectivités pourrait également accélérer les choses. Pour mémoire, une ZFE est destinée à protéger les populations dans les zones denses les plus polluées. Elle est reconnue comme particulièrement efficace pour réduire les émissions provenant du trafic routier, l'une des principales sources de pollution en ville. Son principe est d'encourager la circulation des véhicules les plus propres. Pour circuler dans une ZFE, la vignette Crit'Air doit être apposée au pare-brise. Elle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus pollués et les « non classés » ne pourront pas rouler dans la ZFE sur certaines plages horaires.

Les concentrations de polluant en situation avec et projet aux alentours sites sensibles calculées pour des horizons différents (2023, 2030 et 2043) affichent des niveaux bien inférieurs aux concentrations actuelles, mettant en perspective l'impact réel du projet. L'amélioration de la qualité de l'air autour des sites sensibles ne sera jamais annulée mais sera, dans certains cas, un peu freinée, et dans d'autres cas, accélérée. Il s'agira pour le maître d'ouvrage de développer des solutions afin de réduire le plus possible ce frein.

Le maître d'ouvrage a identifié en amont la problématique de qualité de l'air et s'est ainsi fixé comme objectif d'intégrer dès cette phase de conception la recherche d'optimisation des tracés, des aménagements et des matériaux dans le but de diminuer les impacts négatifs du transport routier sur la qualité de l'air. De plus, afin d'accompagner cette démarche, le maître d'ouvrage a confié à son maître d'œuvre (groupement composé de Ingerop Conseil et Ingénierie et STRATES OA) une mission spécifique relative à la recherche de solutions d'amélioration de la qualité de l'air. Ce dernier doit proposer, à l'horizon de la livraison des études de conception, des scénarios de mise en œuvre des solutions qu'il aura trouvées suite à son étude bibliographique.

Les solutions porteront tout d'abord sur la mise à distance des voies par rapport à l'école Anatole France. En concertation avec le Département, la largeur des voies va être diminuée par rapport à la largeur intégrée 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 constitué d'une trame arborée de haut jet ainsi que d'une trame d'arbustes mixte persistant et non persistants ce qui permettrait de filtrer en partie la pollution liée aux particules.

Les premières propositions du maître d'œuvre de l'opération portent sur un écran végétal comportant différents niveaux de strates végétales de manière à mettre en place une barrière utile et efficace :

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)

- Une strate basse et moyenne composée de plantes qui atteindront entre 0,50m et 1m de hauteur en moyenne. Les plantations envisagées croissent rapidement et prendraient tout leur effet dès la deuxième année.
- Une haie arbustive de taille moyenne composée d'essences permettant d'obtenir un effet compact et dense de la base jusqu'à trois et quatre mètres de haut. Ces arbres seront plantés densément afin de créer une concurrence les incitant à monter pour gagner en hauteur.
- Une strate arborée pouvant atteindre 20 m de haut, composée de deux alignements d'arbres en quinconce de deux types de gros sujets plantés chacun tous les 10 mètres (les deux alignements d'arbres combinés feront que les arbres seront seulement distants de 5 mètres les uns des autres).

Les essences choisies seront particulièrement résistantes à la pollution, et présenteront des feuillages permettant de capter la pollution. Les tailles des plantes seront choisies pour que ces dernières puissent s'acclimater facilement à leur milieu et leur garantir les meilleures chances de reprise.

La combinaison du choix des strates, des essences et leur implantation a pour but de créer un premier obstacle visible dès la plantation. Les plants seront choisis de telle sorte qu'il présente la maturité suffisante pour produire, dès leur mise en terre, leurs effets sur la capacité de captation de polluants.

Par ailleurs, l'utilisation de matériaux dépolluants est envisagée et pourrait se décliner par le biais de revêtements photocatalytiques. Ces matériaux permettront d'envisager une réduction de la pollution de NO_x lors des épisodes de pointes de trafic.

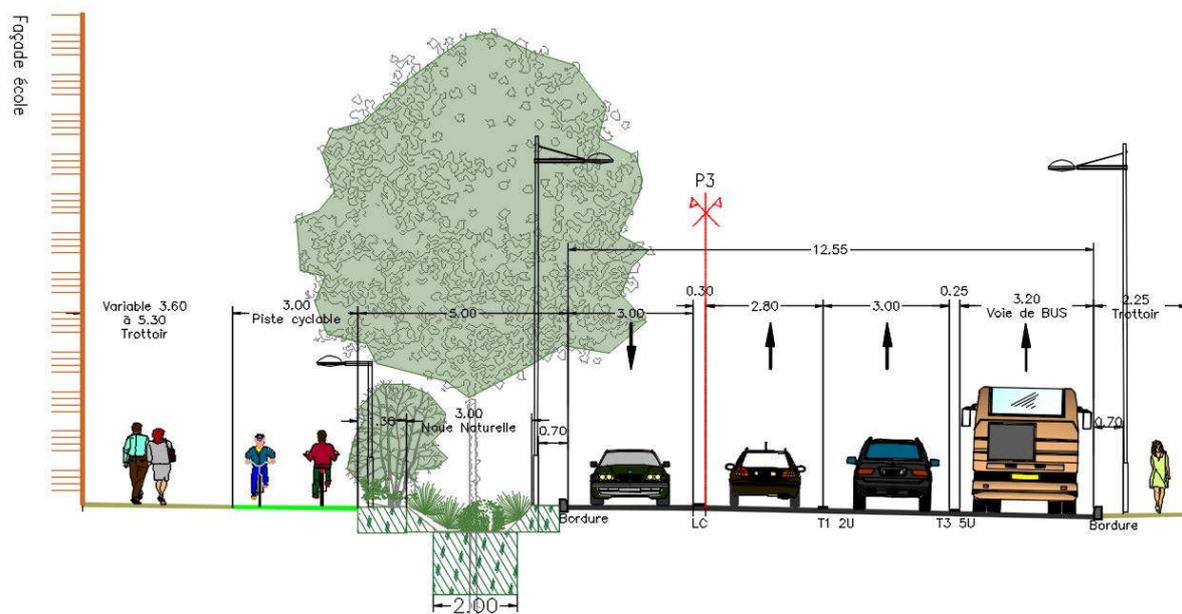


Figure 57 : Profil en travers devant l'école du boulevard Anatole France intégrant la proposition d'écran végétal de 5m d'épaisseur (coupe 1)



Figure 118 : Vue du boulevard Anatole France optimisé au sud de l'A86.

L'ensemble des solutions mises en œuvre résultera en une approche innovante de la gestion de la problématique de la qualité de l'air pour un projet routier mais dont les résultats ne peuvent être anticipés. Le maître d'ouvrage réalisera ainsi sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales. Le maître d'ouvrage participera au financement des nouvelles installations de mesures éventuellement nécessaires. Les modalités d'information et d'association du public seront également définies dans ce protocole.

Complément de réponse commun de l'Etat, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis :

L'étude d'impact a fait le constat de l'amélioration sur l'ensemble du secteur de la qualité de l'air avec la réalisation du projet. En revanche certains sites (minoritaires) parmi l'ensemble des sites sensibles répertoriés dans le quartier Pleyel pourront connaître une situation de moindre amélioration sur le plan de la qualité de l'air.

De nombreuses collectivités sont confrontées à cette question et sont à la recherche de solutions sinon éprouvées à tout le moins de process déjà expérimentés. L'échelle des mutations urbaines sur le secteur du Grand Pleyel rend ce secteur pertinent pour mener ce travail à différents horizons temporels.

Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des partis concernés en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

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)

Au sein de ce protocole seront évoquées des mesures concernant la qualité de l'air et le bruit. Des actions concourant à la diminution des nuisances seront envisagées, notamment l'adoption de mesures de gestion de circulation, l'aménagement des espaces publics et paysagers et des actions portant sur les sites sensibles.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Ainsi, il convient de suivre les sites sensibles bien identifiés et plus globalement de faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et le bruit en :

- mesurant la qualité de l'air et le niveau de bruit dans le quartier ;*
- définissant une stratégie d'action partenariale ;*
- agissant, entre autre en expérimentant des mesures innovantes en matière de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.*

Les actions engagées dans le cadre de ce protocole incluront notamment les mesures décrites ci-avant en matière de qualité de l'air et d'acoustique au titre du présent projet d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et de la Porte de Paris .

Complément de réponse apporté par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental pourra faire partie de ce protocole en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Compléments apportés par la Ville de Saint-Denis :

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

Commentaires de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage a regroupé les questions Q12 à Q14 car les réponses ont déjà été données à la suite des questions 1 et 2 qui portaient sur l'actualisation des études sur les concentrations des polluants calculées avec le nouveau modèle COPERT V et l'évaluation des impacts sanitaires (1) ainsi que l'exposé des mesures que le maître d'ouvrage comptait prendre pour réduire les risques sanitaires (2).

La commission relève que les réponses à ces questions sont très complètes et qu'elles ont donné lieu à une forte mobilisation des acteurs locaux pour accompagner le maître d'ouvrage dans sa démarche.

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)

Les réflexions collectives du maître d’ouvrage, de Plaine Commune, de la Ville de Saint-Denis et du Département ont permis de définir les grandes lignes des mesures qui ont été décidées :

- éloignement des voies de circulation de l’école A France ;
- mise en place d’un écran végétal efficace dès sa plantation ;
- utilisation de matériaux dépolluants.

La commission note aussi positivement la volonté des différents acteurs de s’engager dans le suivi de la qualité de l’air et du bruit en formalisant cet engagement dans un protocole. Il est prévu que ce protocole mette en place un comité de suivi de la qualité de l’air qui pourra s’appuyer sur les expertises d’AIRPARIF et BRUITPARIF.

L’association des représentants des habitants parmi les conseils existants (conseil citoyen, association...) à ce comité de suivi apparaît également essentiel à la commission d’enquête.

La commission d’enquête tient à saluer la mobilisation du maître d’ouvrage et des acteurs locaux pour apporter des réponses concrètes sur plusieurs points du dossier, mais également sur des actions nécessairement plus globales. Ce point fait l’objet d’une recommandation assortissant l’avis rendu sur le projet.

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

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

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

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

Il articulera ainsi dans le temps :

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

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

La commission d’enquête tient à souligner le travail de réflexion collégiale engagé pour agir de manière construite et concrète sur ce territoire et invite les acteurs à formaliser rapidement et à mettre

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)

en œuvre ce protocole d'accord. La formalisation du protocole et l'installation du comité de suivi pourra être piloté par l'État, en la personne du préfet de département.

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q15 : Dans l'éventualité où le projet actuel n'irait pas à son terme et entre maintenant et l'horizon 2030, que prévoient la DIRIF, le ministère de la transition écologique, la ville de Saint-Denis et Plaine Commune pour surveiller et rétablir une qualité de l'air compatible avec un état de bonne santé ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

L'Etat s'engage pour la qualité de l'air en Ile-de-France notamment par le biais du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), introduit par la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) en 1996. Le PPA définit des objectifs à atteindre ainsi que les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, qui permettront de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires. En Ile-de-France, il est élaboré conjointement par l'ensemble des Préfets de département de l'agglomération, par le Préfet de police et par le Préfet de région.

Le premier PPA d'Île-de-France portait sur la période 2006-2011. Une version révisée (PPA 2013-2016) de ce plan a été approuvée en mars 2013. Le PPA actuel (2018-2025) a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 31 janvier 2018. Il contient des mesures pour réduire les émissions dans tous les secteurs d'activité et notamment sur les transports.

En outre, le 29 mars 2018, la feuille de route pour la qualité de l'air francilienne dont l'élaboration a été copilotée par l'Etat et le Conseil régional d'Ile-de-France a été approuvée. Associant les départements, les EPCI, les EPT, la métropole du Grand Paris et la Ville de Paris, cette feuille de route regroupe des actions concrètes et mises en œuvre à court terme par les collectivités franciliennes pour reconquérir la qualité de l'air.

Les actions de l'Etat se retrouvent également dans la mise en œuvre de la ZFE à l'échelle métropolitaine. Dans les villes concernées, les restrictions de circulation sont appliquées sur les routes relevant de l'Etat sur les axes radiaux reliant l'A86 au périphérique.

A l'échelle plus macroscopique, l'engagement de l'Etat pour l'amélioration de la qualité de l'air se traduit également, en Île-De-France particulièrement, dans l'investissement massif aux côtés des collectivités pour le développement et le renforcement du réseau de transport en commun.

Commentaires de la commission d'enquête

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

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

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)

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q17 : Nous demandons donc au maître d'ouvrage de financer des mesures et un monitoring des pics de concentrations sur la bande d'étude, à commencer par le secteur Pleyel.

Q18 : Nous souhaitons également un discours plus explicite sur l'impact du projet, avec la présentation de valeurs absolues qui permettent d'identifier clairement les améliorations et dégradations imputables au projet et celles inhérentes aux autres mesures (motorisation, ZFE, report modal).

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

Répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales

L'apport de la ZFE n'est pris en compte dans aucun scénario, ce qui permet une comparaison en toute objectivité. L'étude d'impact montre une amélioration significative de la qualité de l'air globale sur le périmètre du projet et des impacts sanitaires qui diminuent avec le projet par rapport au fil de l'eau et à l'état actuel.

En note liminaire, la maîtrise d'ouvrage précise que ces questions émergent de l'analyse de l'étude air/santé de la pièce C02 du dossier d'enquête publique. Ce volet « air et santé » de l'étude d'impact a été mis à jour suite à une recommandation de l'Autorité environnementale (Ae). L'étude mise à jour est présentée dans la pièce H du dossier d'enquête et remplace les résultats de qualité de l'air de la pièce C02 sur lesquels se fondent les questions 17 et 18.

L'objet de l'étude d'impact porte sur la comparaison des situations futures avec et sans projet à plusieurs horizons temporels. Afin de permettre la comparaison, les scénarios futurs modélisés reposent sur des éléments de perspectives identiques en situation projet et fil de l'eau. Dans le cas présent, les évolutions de motorisation sont intégrées aux scénarios futurs, de même que les hypothèses de report modal utilisées dans l'étude de trafic et qui tiennent compte des projets du Grand Paris. La ZFE n'a pas été incluse, ni dans le scénario avec projet, ni dans le scénario fil de l'eau.

La comparaison de la situation avec projet à la situation actuelle est généralement ajoutée comme élément de mise en perspective des résultats de l'étude d'impact.

Ces éléments et les résultats présentés dans les graphiques ci-dessous permettent au maître d'ouvrage de conclure que l'évolution des motorisations va porter une amélioration de la qualité de l'air dans la zone d'étude dans les années à venir. Dans ce contexte, la mise en œuvre du projet améliorera légèrement la situation.

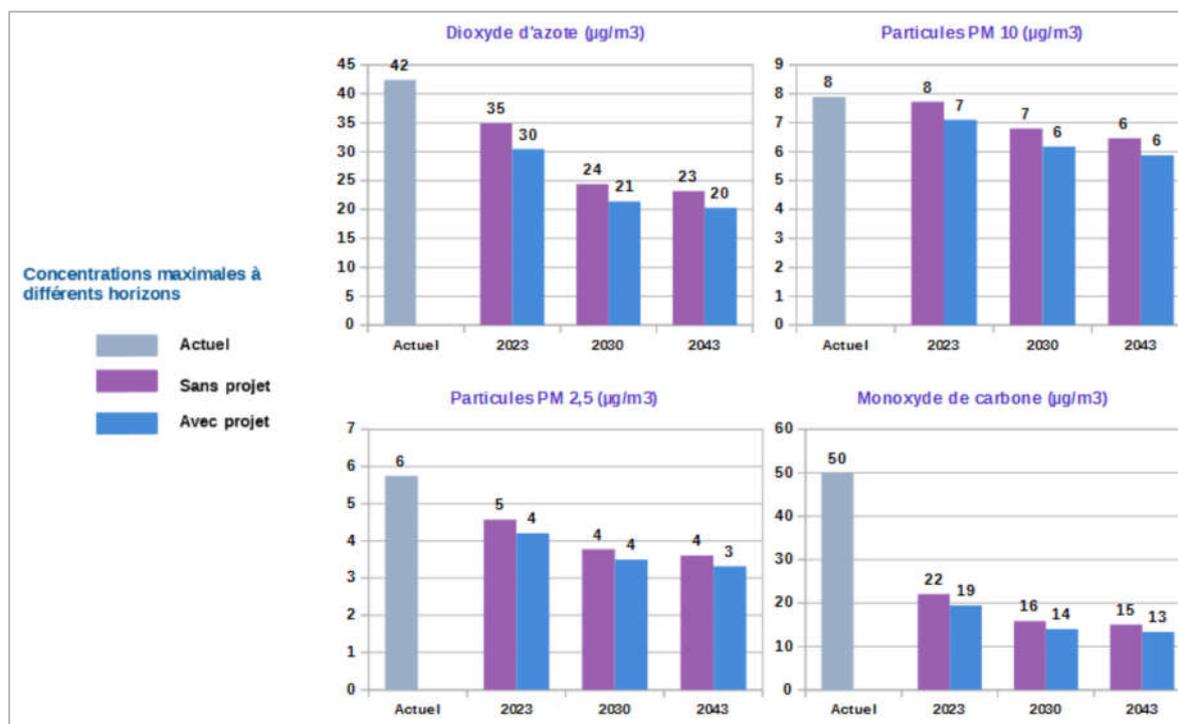


Figure 105 : Concentrations maximales de divers polluants selon les scénarios

Concernant le suivi de la qualité de l'air, répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales. Le maître d'ouvrage participera au financement des nouvelles installations de mesures éventuellement nécessaires. Les modalités d'information et d'association du public seront également définies dans ce protocole.

Complément de réponse commun de l'Etat, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis :

L'étude d'impact a fait le constat de l'amélioration sur l'ensemble du secteur de la qualité de l'air avec la réalisation du projet. En revanche certains sites (minoritaires) parmi l'ensemble des sites sensibles répertoriés dans le quartier Pleyel pourront connaître une situation de moindre amélioration sur le plan de la qualité de l'air.

De nombreuses collectivités sont confrontées à cette question et sont à la recherche de solutions sinon éprouvées à tout le moins de process déjà expérimentés. L'échelle des mutations urbaines sur le secteur du Grand Pleyel rend ce secteur pertinent pour mener ce travail à différents horizons temporels.

Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

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)

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des partis concernés en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

Au sein de ce protocole seront évoquées des mesures concernant la qualité de l'air et le bruit. Des actions concourant à la diminution des nuisances seront envisagées, notamment l'adoption de mesures de gestion de circulation, l'aménagement des espaces publics et paysagers et des actions portant sur les sites sensibles.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Ainsi, il convient de suivre les sites sensibles bien identifiés et plus globalement de faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et le bruit en :

- mesurant la qualité de l'air et le niveau de bruit dans le quartier ;*
- définissant une stratégie d'action partenariale ;*
- agissant, entre autre en expérimentant des mesures innovantes en matière de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.*

Les actions engagées dans le cadre de ce protocole incluront notamment les mesures décrites ci-avant en matière de qualité de l'air et d'acoustique au titre du présent projet d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et de la Porte de Paris

Complément de réponse apporté par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental pourra faire partie de ce protocole en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage reprend les réponses qu'il a déjà exposées précédemment dont les éléments principaux sont les suivants :

- les simulations montrent bien que les situations futures seront plus favorable du fait de l'évolution des motorisations et d'une façon générale les scénarios avec projet donnent de meilleurs résultats que ceux sans projet ;
- les acteurs locaux s'engagent à mettre en place, avec la participation du public, un protocole partenarial qui permettra de suivre l'efficacité des mesures adoptées pour améliorer certaines situations où le projet freine l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction du bruit.

La commission note positivement la volonté des différents acteurs de s'engager dans le suivi de la qualité de l'air et du bruit en formalisant cet engagement dans un protocole. Il est prévu que ce protocole mette notamment en place un comité de suivi de la qualité de l'air qui pourra s'appuyer sur les expertises d'AIRPARIF et BRUITPARIF.

L'association des représentants des habitants parmi les conseils existants (conseil citoyen, association...) à ce comité de suivi apparaît également essentiel à la commission d'enquête.

La commission d'enquête tient à saluer la mobilisation du maître d'ouvrage et des acteurs locaux pour apporter des réponses concrètes sur plusieurs points du dossier, mais également sur des actions nécessairement plus globales. Ce point fait l'objet d'une recommandation assortissant l'avis rendu sur le projet.

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

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

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

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

Il articulera ainsi dans le temps :

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

Un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupera l'ensemble des signataires et pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUIPARIF et pourra associer – notamment - des

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)

représentants des habitants, le conseil de développement, des associations concernées par le projet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

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

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q20 : Nous souhaitons donc des précisions sur les trois points suivants:

- Le détail de la bande d'étude prise en compte (barreau de la Courneuve ? Rue Saulnier ?) ;*
- Une analyse fine et récente de la prévision du chiffre de population exposée en lien avec les autres projets d'aménagements ;*
- Un mémo pédagogique pour expliquer comment des IPP peuvent être augmentés par le projet (par rapport au fil de l'eau) et permettre malgré tout de conclure que le projet améliorerait la situation par rapport au fil de l'eau.*

Q21 : Nous demandons au Maître d'ouvrage de communiquer les chiffres corrigés des IPP pour les différents composants à l'horizon projet 2030 avec la mise à jour du chiffre de population de 44 000 habitants. Si ce chiffre n'est pas considéré comme exact par le maître d'ouvrage, nous demandons que le calcul qui l'amène à un chiffre différent soit détaillé avec l'ensemble des programmes immobiliers implantés sur une carte à l'échelle du projet. Nous souhaitons que la désignation de chaque bâtiment soit précisée (hôtels, équipements sensibles, bureaux, habitations...) et qu'une matérialisation de l'impact sanitaire (bruit et pollutions de l'air) de chaque route soit ajouté.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

L'aire d'étude d'un projet est définie selon une circulaire interministérielle. Compte-tenu des remarques du public et des acteurs locaux quant aux chiffres de population, le maître d'ouvrage a procédé à une actualisation de l'IPP (seul indicateur qui tient compte du nombre d'habitants). Les acteurs locaux ont réfléchi à l'implantation des zones d'habitations en fonction du schéma directeur de déplacement (en particulier le PLUI de Plaine Commune, qui vise à préserver des poches de tranquillité pour les futurs projets. L'IPP mis à jour confirme ces réflexions et traduit l'apaisement de la circulation par une diminution de 15% grâce au projet.

En note liminaire, la maîtrise d'ouvrage précise que ces questions émergent de l'analyse de l'étude air/santé de la pièce C02 du dossier d'enquête publique. Ce volet « air et santé » de l'étude d'impact a été mis à jour suite à une recommandation de l'Autorité environnementale (Ae). L'étude mise à jour est présentée dans la pièce H du dossier d'enquête et remplace les résultats de qualité de l'air de la pièce C02 sur lesquels se fondent les questions 20 et 21.

L'aire d'étude du projet pour la prise en compte des effets sur la santé a été déterminée selon la circulaire interministérielle N°DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Cette circulaire indique que le domaine d'étude à considérer est « composé du projet et de l'ensemble du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la réalisation du projet ». Le schéma ci-dessous représente les segments routiers étudiés dans le présent cas : il est possible d'y reconnaître l'A1 et le boulevard Wilson (encadré droit), le secteur de la Porte de Paris, le boulevard Anatole France ainsi que l'A86 et le triangle Pleyel. Ce réseau permet de déterminer la bande d'étude qui s'étend, selon le trafic, sur 200 m à 300 m de part et d'autre de l'axe de la voie des segments identifiés dans le réseau d'étude.

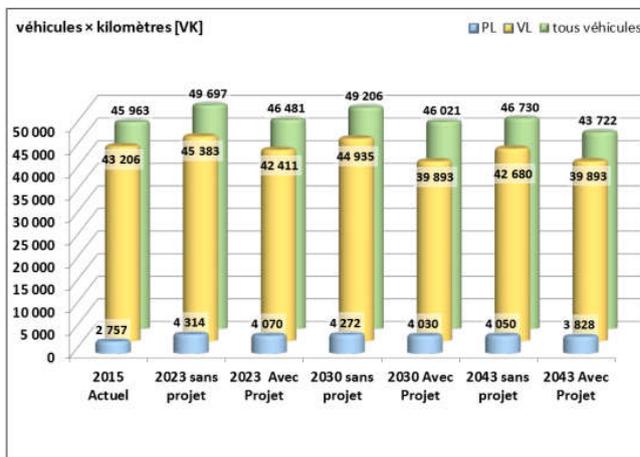


Figure 119 : Estimation des véhicules x kilomètres (VK) selon les scénarios)

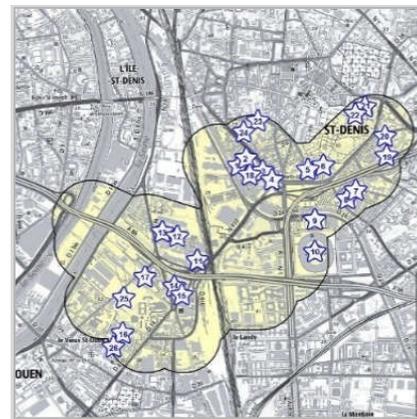


Figure 103 : Bande d'étude utilisée pour l'étude de la qualité de l'air (les étoiles localisent les sites sensibles)

L'estimation des flux de trafic est réalisable avec l'indicateur « Véhicules-Kilomètres », un indice qui prend en considération non seulement le nombre de véhicules (trafic), mais également le trajet réalisé par ces mêmes véhicules. D'après les résultats obtenus, l'indice VK diminue avec la mise en place du projet par rapport au scénario sans projet. Cela s'explique par le fait que le projet va se traduire par une réduction des kilomètres parcourus dans la zone d'étude.

L'indice pollution populations (IPP) repose sur le croisement des concentrations en polluants avec les données de population INSEE, permettant d'apprécier l'exposition de la population à la pollution issue du trafic routier.

Le résultat du calcul des IPP fait apparaître l'impact sanitaire positif du projet sur la bande d'étude, avec des IPP associés à la situation avec projet inférieurs de 10 % aux IPP de la situation sans projet. Ce résultat est valable pour les 4 polluants considérés (benzène, NO₂, PM10 et PM2,5), permettant de conclure que la mise en œuvre du projet permet de diminuer l'exposition de la population de la bande d'étude aux polluants issus du trafic routier.

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)



Figure 106 : IPP de différents polluants selon les scénarios - Extrait de la pièce H du dossier d'enquête

Les populations envisagées aux différents horizons futurs (2023, 2030 et 2043) ont été obtenues selon la méthodologie indiquée dans l'annexe de la circulaire interministérielle N°DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Le pourcentage d'évolution de la population du département de la Seine-Saint-Denis entre le recensement de 2010 et les projections de population (2013-2050) départementale pour 2023, 2030 et 2043 (données Insee) a été appliqué à la population actuelle (recensement 2015) de la zone d'étude (cf. tableau ci-dessous).

	2015	2023	2030	2043
Population estimée dans le domaine d'étude	16 273	16 421	16 626	16 966

Figure 120 : Evolution probable de la population locale entre 2015 et 2043

Ces chiffres ne sont donc pas accord avec les chiffres de population connus sur la zone d'étude en 2018 (dernier recensement INSEE) et dans les horizons futurs. Et en effet ces chiffres, utilisés dans le calcul de l'Indice Pollution Population (IPP), ne tiennent pas compte des projets d'aménagements locaux grâce auxquels la population de Saint-Denis suit des taux de croissance supérieurs à ceux du département.

Plusieurs de ces projets se trouvent pourtant dans la zone d'étude, à l'horizon 2030 :

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)

- La ZAC Saulnier avec 1640 habitants ;
- Le nord de la ZAC Pleyel (Goutte notamment) avec 830 habitants ;
- Le Village Olympique avec 2350 habitants à Saint-Denis et 2800 habitants à Saint-Ouen ;
- Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) de Porte de Paris avec 530 habitants.

Les cartes ci-dessous permettent de situer ces projets et la pollution routière à laquelle les habitants seront soumis à l'horizon 2030 en scénario fil de l'eau et avec projet.

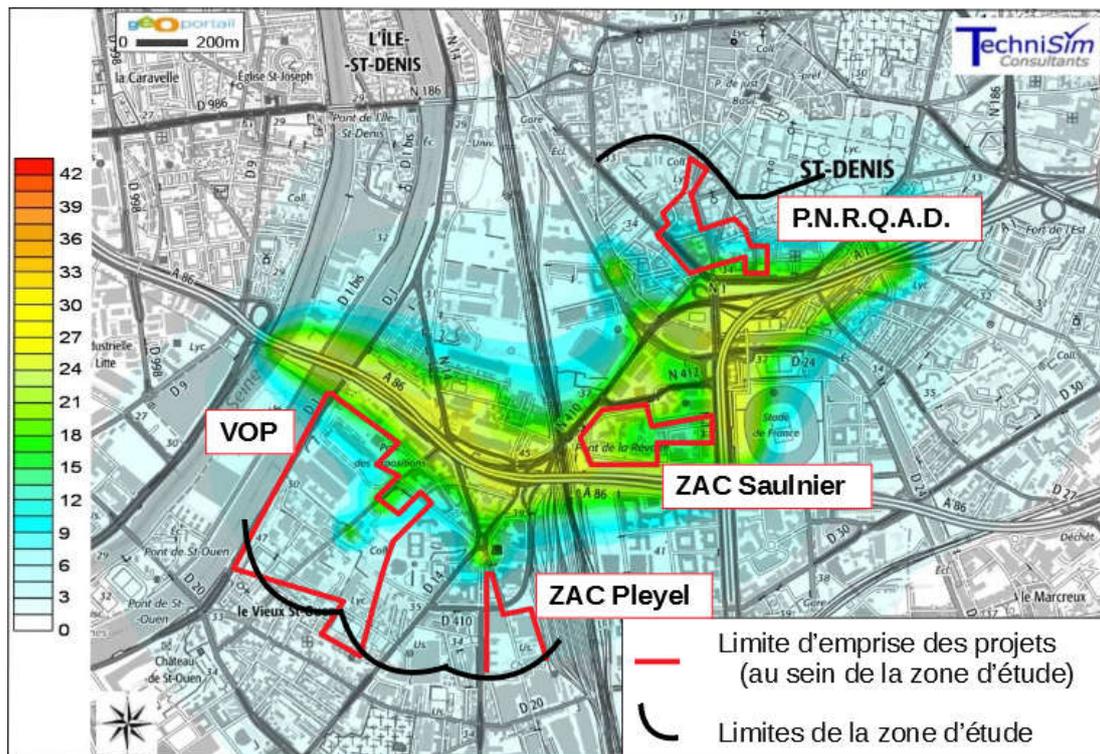


Figure 61 : Concentration de NO₂ (µg/m³) en 2030 sans projet - Localisation des projets d'aménagement

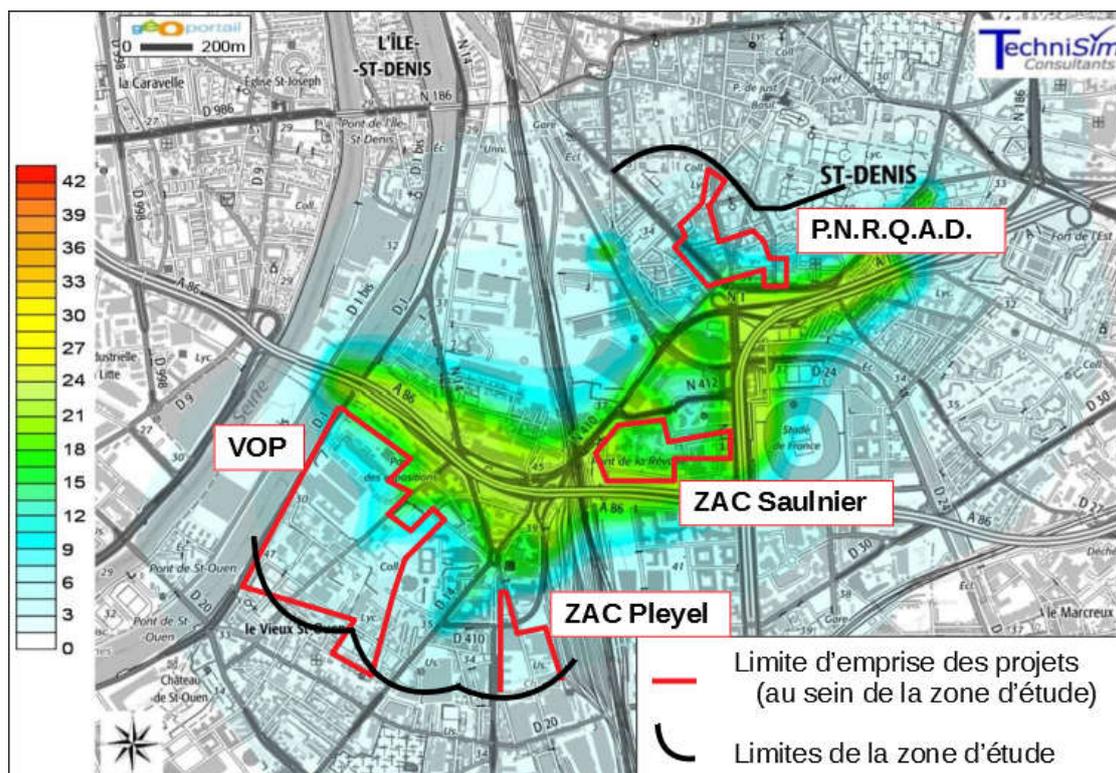


Figure 62: Concentration de NO₂ (µg/m³) en 2030 avec projet - Localisation des projets d'aménagement

Il apparaît que ces projets d'aménagement sont cohérents avec la mise en œuvre du projet car ils se situent tous dans des zones où les concentrations de NO₂ seront moindres ou à minima inchangées dans la situation projet. Ainsi, l'IPP recalculé avec la prise en compte de l'accroissement de la population dû à l'installation de ces projets d'aménagement présente une dégradation dans les scénarios avec et sans projet car plus de personnes sont exposées. Toutefois, le scénario avec projet reste plus favorable que la situation sans projet car il réduit alors l'indice exposition de la population de 15% :

En 2030	Population (habitants)	IPP – NO ₂ Sans projet	IPP – NO ₂ Avec Projet	% évolution avec/sans
Calcul présent dans la pièce H	16 626	165 536	147 190	-11%
Calcul avec les projets d'aménagement	24 774	237 061	201 465	-15%

Figure 111 : Calcul de l'IPP avec et sans projet à l'horizon 2030 et prise en compte des projets d'aménagement

Enfin, la matérialisation de l'impact sanitaire (bruit et pollutions de l'air) de chaque route est difficile voire impossible, méthodologiquement, à réaliser. La maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler que les études d'impacts sur les projets routiers sont menées conformément à des circulaires interministérielles. Les études du volet air et santé ont ainsi été menées selon le guide méthodologique annexé à la Circulaire interministérielle N°DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact

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)

des infrastructures routières⁸. Concernant le bruit, il s'agit de la circulaire du ministère chargé de l'équipement n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national, prise en application de l'arrêté interministériel du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage reprend les réponses qu'il a déjà exposées précédemment (question Q1)

La réponse à la question sur la définition de l'aire d'étude et la bande d'étude a été donnée d'une façon très claire puisqu'il s'agit de définitions qui émanent de textes officiels. Un plan a été fourni dans le cadre de cette réponse qui montre la bande d'étude et le positionnement des points sensibles.

Pour ce qui concerne les véhicules, s'il est exact que le nombre de véhicules calculés au « fil de l'eau » augmente pour les trois horizons (2023, 2030 et 2043) il est intéressant de noter que pour chacun de ces horizons le nombre de véhicules avec projet est toujours inférieur à ce qu'il est sans projet.

Pour ce qui concerne les chiffres de la population, à la demande de la commission qui relayait les observations recueillies lors de l'enquête, le maître d'ouvrage a fort heureusement intégré dans les chiffres initiaux ceux provenant des programmes décidés et en cours de réalisation (à l'horizon 2030). Les résultats obtenus pour les indices d'exposition de la population à la pollution (IPP) sont plus élevés qu'actuellement, mais il est intéressant de noter que ces indices dans la situation avec projet sont inférieurs de 15% à ceux de la situation sans projet.

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q23 : Nous demandons donc des analyses plus fine de ces moyennes par tronçon de rue afin d'évaluer la dangerosité du projet dans le détail et ainsi pouvoir prendre les contre-mesures adéquates pour chaque zone. Par exemple, nous souhaitons connaître l'ERI (excès de risque individuel) pour les 700 enfants du groupe scolaire A.France/ Pleyel à l'horizon actuel (2019), au fil de l'eau en 2030 et avec projet (B optimisée) en 2030. Nous pourrions ainsi mieux appréhender si le projet génère un risque ou un mieux pour ce groupe scolaire. Nous souhaitons que ces mêmes calculs soient publiés pour les riverains de la rue du Dr Poiré, pour le Bd Anatole France au niveau de la Place des pianos, du Bd de la Libération au niveau du croisement avec la rue Calon et de tous les établissements sensibles identifiés. Nous demandons un monitoring de la qualité de l'air via des capteurs nouvelle génération et une plateforme en temps réel (coût d'environ 300 000 euros).

⁸La mise à jour de la circulaire en février 2019 a été trop tardive par rapport à la réalisation des études pour permettre sa prise en compte dans l'élaboration du dossier d'enquête publique. Les méthodes et notamment le périmètre d'étude n'est cependant pas modifié par la nouvelle circulaire.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Dans le cadre de la mise à jour du volet air et santé de l'étude d'impact du projet a été air, les ERI ont été calculés selon 3 scénarios : « enfant », « résident », et « résident à vie » (70 ans), calculés à l'échelle de la zone d'étude.

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

Répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales

L'évaluation de l'excès de risque individuel (ERI) constitue une partie des résultats de l'Évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS). L'EQRS permet de calculer soit un pourcentage de population susceptible d'être touchée par une pathologie, soit un nombre de cas attendus de maladie. Cette évaluation est menée en considérant que la population est soumise au cours de sa vie à parmi les plus hauts recensés dans la zone d'étude, c'est-à-dire :

- *Aux centiles 90 des concentrations relevées dans la bande d'étude⁹ quand les résidents sont chez eux ou au travail,*
- *Aux concentrations maximales recensées sur des établissements de santé quand les résidents sont hospitalisés ;*
- *Aux concentrations maximales recensées sur des terrains de sports quand les résidents font du sport ;*
- *Plus spécifiquement pour les enfants, dans la journée, aux concentrations maximales recensées sur les crèches de la bande d'études pour les enfants en bas âges et de manière similaire aux concentrations maximales recensées sur les établissements scolaires selon l'âge (écoles maternelles, écoles primaires, collèges, lycées).*

Dans le cadre de la mise à jour du volet air et santé de l'étude d'impact du projet a été air, les ERI ont été calculés selon 3 scénarios : « enfant », « résident », et « résident à vie » (70 ans), calculés à l'échelle de la zone d'étude.

Seuls les chiffres de l'ERI « résident à vie » avaient été publiés dans le dossier d'enquête publique (pièce H). Ces chiffres sont représentés ci-dessous. Ils sont complétés à la suite par des graphiques similaires présentant les deux autres scénarios.

Ces deux nouveaux graphiques permettent de montrer que dans la comparaison des situations actuelles et futures, avec et sans projet, les équilibres restent sensiblement les mêmes entre les trois scénarios de calcul d'ERI :

⁹ 90% des concentrations calculées dans la zone d'étude sont inférieures ou égale à ce niveau de concentration.

- L'excès de risque individuel tend à diminuer dans le futur par rapport à une situation actuelle dégradée (ERI > 1E-05)
- La mise en œuvre du projet tend à diminuer le risque cancérigène pour la population, qu'il s'agisse des enfants ou des résidents (adultes)
- Le gain apporté par le projet est faible au regard des seuils considéré et ne permet pas de ramener l'excès de risque individuel à une valeur résiduelle.

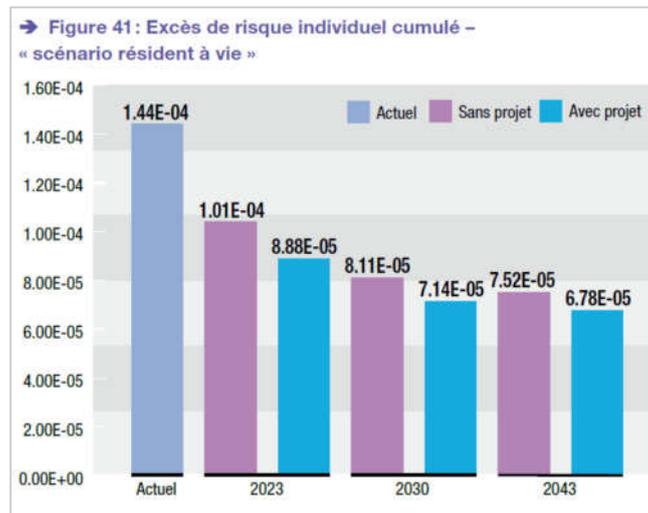


Figure 121: ERI cumulé calculé pour le scénario "résident à vie" avec et sans projet, à différents horizons - Extrait de la pièce H du dossier d'enquête

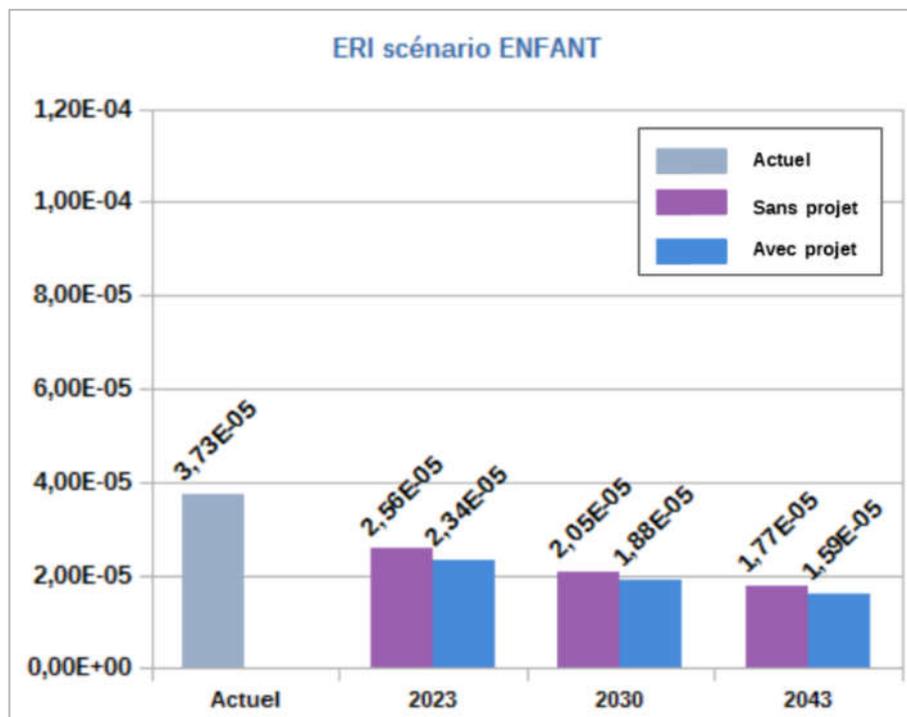


Figure121: ERI cumulé calculé pour le scénario "ENFANT", avec et sans projet, à différents horizons

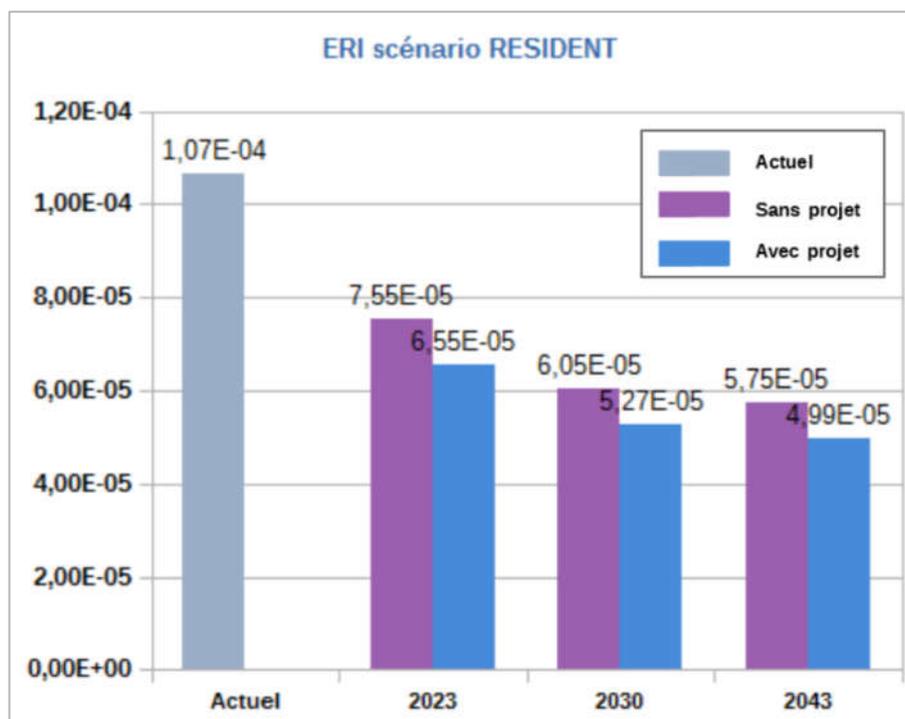


Figure122: ERI cumulé calculé pour le scénario "RESIDENT", avec et sans projet, à différents horizons

Concernant enfin le suivi de la qualité de l'air, répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales. Le maître d'ouvrage participera au financement des nouvelles installations de mesures éventuellement nécessaires. Les modalités d'information et d'association du public seront également définies dans ce protocole.

Complément de réponse commun de l'Etat, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis :

L'étude d'impact a fait le constat de l'amélioration sur l'ensemble du secteur de la qualité de l'air avec la réalisation du projet. En revanche certains sites (minoritaires) parmi l'ensemble des sites sensibles répertoriés dans le quartier Pleyel pourront connaître une situation de moindre amélioration sur le plan de la qualité de l'air.

De nombreuses collectivités sont confrontées à cette question et sont à la recherche de solutions sinon éprouvées à tout le moins de process déjà expérimentés. L'échelle des mutations urbaines sur le secteur du Grand Pleyel rend ce secteur pertinent pour mener ce travail à différents horizons temporels.

Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

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)

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des partis concernés en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

Au sein de ce protocole seront évoquées des mesures concernant la qualité de l'air et le bruit. Des actions concourant à la diminution des nuisances seront envisagées, notamment l'adoption de mesures de gestion de circulation, l'aménagement des espaces publics et paysagers et des actions portant sur les sites sensibles.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Ainsi, il convient de suivre les sites sensibles bien identifiés et plus globalement de faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et le bruit en :

- mesurant la qualité de l'air et le niveau de bruit dans le quartier ;*
- définissant une stratégie d'action partenariale ;*
- agissant, entre autre en expérimentant des mesures innovantes en matière de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.*

Les actions engagées dans le cadre de ce protocole incluront notamment les mesures décrites ci-avant en matière de qualité de l'air et d'acoustique au titre du présent projet d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et de la Porte de Paris

Complément de réponse apporté par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental pourra faire partie de ce protocole en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage reprend les réponses qu'il a déjà exposées précédemment (question Q1)

En effet les réponses aux questions se rapportant à l'évolution des indices calculant les ERI (excès de risque individuel) ont été traitées à la suite de la question 1.

On peut noter que ces résultats ont été complétés puisque deux scénarios ont été étudiés : un scénario « enfant » et un scénario « résident » pour compléter le scénario « résident à vie » qui avait été développé précédemment. Dans les tableaux qui reprennent les résultats de ces calculs il apparaît à nouveau que les indices sont meilleurs avec le projet que sans celui-ci.

La commission note, à nouveau, que les acteurs locaux s'engagent à mettre en place le protocole partenarial dont il a déjà été question précédemment.

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)

Question :

Suite de la question 5 du collectif Pleyel :

Q24 : Nous souhaitons également que la proposition alternative portée à l'enquête publique par le collectif Pleyel À Venir puisse bénéficier de ce même calcul pour apprécier les forces et faiblesses des solutions proposées.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Il a été montré dans l'analyse du projet de collectif Pleyel que celui-ci n'était pas réalisable en raison des remontées de file qui seraient induites sur la bretelle 8a de l'A86. Il n'est donc pas nécessaire de réaliser le calcul complexe d'un indicateur résultant de plusieurs études et modélisations préalables (trafic, émissions, qualité de l'air) et nécessitant plusieurs mois dans l'hypothèse de ces propositions. Il faut en effet noter que le projet du collectif Pleyel vise à éloigner la circulation du triangle Pleyel et conduit à des reports au-delà du périmètre d'étude retenu par le maître d'ouvrage. De mesures de la qualité de l'air sur un nouveau périmètre seraient nécessaires et prendraient environ une année. Il faut également constater que la qualité de l'air serait dégradée sur d'autres zones comportant des bâtiments sensibles telles que des établissements scolaires et des habitations plus denses. Dans cette configuration, l'ERI et l'EQRS de la zone d'étude n'ont aucune raison d'être améliorés par le projet porté par le collectif Pleyel.

Commentaires de la commission d'enquête

Il ressort de cet examen que le projet proposé par le collectif Pleyel à venir comporte des aspects rédhibitoires qui empêchent d'envisager sa mise en œuvre (voir le tableau récapitulatif « analyse comparative des propositions alternatives à la variante B optimisée » Thème 1, Les propositions alternatives). Chaque proposition alternative déposée lors de l'enquête publique a en effet fait l'objet a été examiné

La commission pense que le refus du maître d'ouvrage d'effectuer les calculs demandés pour une hypothèse qui n'est pas viable est justifié.

Question :

6. *Pouvez-vous apporter des éléments de réponse à cette observation ? Obs 19 : « En réponse à la dirif et à tous les élus qui répandent cette fausse vérité que "ne rien faire serait pire" : annexe B, page 47, extrait de l'analyse socio-économique de l'enquête publique : "En revanche, le projet a un effet négatif sur la qualité de l'air. Les émissions de polluants génèrent un excès de risque individuel d'apparition de cancer de 2 pour 100 000 avec le projet, ce qui équivaut à la probabilité d'apparition de 2 cas de cancers supplémentaires liés au projet, parmi une population de 100 000 personnes exposées."*

Question pour la commission d'enquête : Pourriez-vous nous faire expliquer par le maître d'ouvrage, en des simples mais précis et vérifiables, comment le projet peut d'un côté "améliorer la qualité de l'air au global" comme soutenu par l'équipe dirif pendant la réunion publique et d'un autre côté avoir "un effet négatif sur la qualité de l'air" ? »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

L'étude socio-économique s'appuie sur les chiffres défavorables de l'étude COPERT IV. Malgré cela, le projet présente un bilan socio-économique positif.

L'étude d'impact sur la qualité de l'air a été mise à jour suite à la recommandation de l'Autorité environnementale. Elle montre une amélioration significative de la qualité de l'air globale sur le périmètre d'étude grâce au projet. Les impacts sanitaires diminuent avec le projet par rapport au fil de l'eau et à l'état actuel.

Le bilan socio-économique est de fait plus favorable après la mise à jour de l'étude d'impact sur la qualité de l'air.

Les valeurs d'entrée du calcul socio-économique sont présentées dans l'annexe D du dossier d'enquête publique, ainsi que dans la partie relative à cette pièce du résumé non technique (pièce B). Ces valeurs d'entrée intègrent une partie sur l'impact sanitaire du projet, basée sur l'indicateur d'excès de risque individuel (ERI) qui représente la probabilité de survenue d'une pathologie pour les individus exposés. En effet, il s'agit d'une conversion de l'ERI cumulé sur vie entière en risque de cancer pour 100 000 habitants, donné par l'ARS lors de la consultation interservices. Le chiffre retenu est donc issu de la première étude « air et santé » introduite dans le dossier d'enquête publique et soumise à l'avis de l'Ae.

Or, dans son avis rendu le 16 janvier 2019, l'Ae recommandait de mettre à jour l'étude sur l'air avec un nouveau modèle, ainsi que de mettre à jour l'analyse socio-économique pour prendre en compte cette évolution et quelques autres éléments mentionnés dans l'avis. Comme présenté dans le mémoire en réponse à l'Ae, la maîtrise d'ouvrage a mis à jour l'étude sur la qualité de l'air. Elle a également choisi de ne pas reprendre le calcul socio-économique, précisant que les révisions mentionnées par l'Ae, tant en termes de coûts du projet que des études sur les impacts ne viennent pas bouleverser les conclusions du bilan socio-économique du projet.

En conséquence, les données d'entrée du calcul socio-économique n'ont pas été mises à jour suite à l'avis de l'Ae et l'annexe D, ainsi que la partie relative à cette pièce du résumé non technique, n'ont pas fait l'objet du marquage indiquant une mise à jour des pièces.

Pour compléter cette information, la maîtrise d'ouvrage précise que dans le cadre de la nouvelle étude demandée par l'Ae, les ERI calculés affichent un indice de risque cancérigène global par inhalation significatif sur l'ensemble de la bande d'étude, dans les scénarios avec et sans projet. Avec les concentrations de polluants routiers relevées au sein de la bande d'étude, l'indice de risque cancérigène global par inhalation est significatif sur l'ensemble de la bande d'étude. La mise en œuvre du projet tend à diminuer le risque cancérigène pour la population, sans que cette diminution ne soit vraiment significative ni qu'elle permette de ramener l'excès de risque individuel à une valeur résiduelle.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission a examiné précisément la réponse du maître d'ouvrage : le maître d'ouvrage met en avant les résultats qui lui semblent les plus importants et qui ont déjà été développés. A l'examen des

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)

ERI calculés, il apparaît que la mise en œuvre du projet tend à diminuer le risque cancérigène pour la population, sans que cette diminution ne soit vraiment significative ni qu'elle permette de ramener l'excès de risque individuel à une valeur résiduelle.

Question :

7. *Pouvez-vous apporter des éléments de réponse à cette observation ? Obs 20 : « L'étude socio-économique de cette enquête publique se conclut en ces termes (annexe D page 81) : " L'observation des simulations montrent que le dimensionnement tel que défini dans la variante B est juste suffisant et qu'il n'est pas envisageable de diminuer le nombre de voies dédiées à la circulation générale à l'intérieur du triangle Libération/Anatole France/Révolte. "*

Pourquoi le Département conditionne publiquement la réalisation du projet d'échangeur à la réduction des voies sur sa maîtrise d'ouvrage alors que la dirif explique clairement que des remontées de files de 300 mètres sont envisagées sur le bd Anatole France et qu'on ne peut donc pas réduire ces voies?

Sur quels éléments scientifiques s'appuie Plaine Commune pour garantir aux populations locales (riverains, enfants et travailleurs) que sa réduction des voiries, à partir de la place Pleyel, apaisera les circulations alors que l'enquête publique semble dire le contraire ? Peut-elle partager précisément la méthodologie employée et la date de réalisation de ces études in situ qui confirmeraient un éventuel bénéfice avéré, basé sur des données pertinentes?

La dirif peut-elle explicitement répondre à ces questions :

- a. *va-t-elle répondre favorablement à la prescription du département sur une réduction du nombre de voies sur Bd Anatole France entre le carrefour Pleyel et la rue du Docteur Poiré, oui ou non ?*
- b. *Si oui, quel sera l'impact sur la qualité de l'air et sur l'exposition au bruit pour le groupe scolaire et les riverains par rapport au projet actuel ? Par rapport fil de l'eau ? - Quels seront les impacts sur le fonctionnement de la bretelle 8b ? -*
- c. *Si non, peut-elle décrire précisément la mise en œuvre des "solutions innovantes" dont elle parle ? Peut-elle donner des éléments scientifiques objectifs des effets de ces mesures sur la qualité de l'air et sur l'excès de risque individuel (ERI) pour les enfants du groupe scolaire ? pour les logements étudiants et pour les riverains ? (par rapport au projet actuel et par rapport au fil de l'eau) Je souhaite obtenir ces réponses avant la fin de l'enquête publique car ce sont des éléments inhérents à la notion de "toute connaissance de cause" à laquelle la dirif fait abusivement référence dans son courrier du 6 mai 2019. »*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Le projet présenté dans le dossier d'enquête publique peut être amélioré par les propositions d'optimisation présentées également dans le dossier.

Le maître d'ouvrage envisage de mettre en œuvre trois mesures principales :

- Éloignement des voies de circulation de l'école Anatole France,
- Mise en place d'un écran végétal,

Utilisation de matériaux dépolluants

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 –

331

Le maître d'ouvrage a identifié la problématique de qualité de l'air et s'est ainsi fixé comme objectif d'intégrer dès cette phase de conception la recherche d'optimisation des tracés, des aménagements et des matériaux dans le but de diminuer les impacts négatifs du transport routier sur la qualité de l'air. De plus, afin d'accompagner cette démarche, le maître d'ouvrage a confié à son maître d'œuvre (groupement composé de Ingerop Conseil et Ingénierie et STRATES OA) une mission spécifique relative à la recherche de solutions d'amélioration de la qualité de l'air.

Les solutions porteront tout d'abord sur la mise à distance des voies par rapport à l'école Anatole France. En concertation avec le Département, la largeur des voies va être diminuée par rapport à la largeur intégrée 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.

Réponses et compléments apportées par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental souhaite que chaque réduction de files possible sur son réseau, soit intégrée au projet. Les études trafic de la DRIEA indiquent que certaines sections (dont sur Anatole France) peuvent être réduites sans impacter le système autoroutier.

Notre souhait est que ces réductions présentées dans l'enquête publique, soient dans le projet final. Le Département assume aujourd'hui des remontées de files, si elles n'impactent que le réseau RD/communautaire de Plaine Commune. La limite à ne pas franchir est l'auto-blocage des carrefours.

La place gagnée côté ouest, le long de l'école, permettrait d'installer un écran végétal d'une épaisseur de 5 mètres ce qui permettrait de filtrer en partie la pollution liée aux particules. Les premières propositions du maître d'œuvre de l'opération portent sur un écran végétal comportant différents niveaux de strates végétales de manière à mettre en place une barrière utile et efficace :

- Une strate basse et moyenne composée de plantes qui atteindront entre 0,50m et 1m de hauteur en moyenne. Les plantations envisagées croissent rapidement et prendraient tout leur effet dès la deuxième année.
- Une haie arbustive de taille moyenne composée d'essences permettant d'obtenir un effet compact et dense de la base jusqu'à trois et quatre mètres de haut. Ces arbres seront plantés densément afin de créer une concurrence les incitant à monter pour gagner en hauteur.
- Une strate arborée pouvant atteindre 20 m de haut, composée de deux alignements d'arbres en quinconce de deux types de gros sujets plantés chacun tous les 10 mètres (les deux alignements d'arbres combinés feront que les arbres seront seulement distants de 5 mètres les uns des autres).

Les essences choisies seront particulièrement résistantes à la pollution, et présenteront des feuillages permettant de capter la pollution. Les tailles des plantes seront choisies pour que ces dernières puissent s'acclimater facilement à leur milieu et leur garantir les meilleures chances de reprise.

La combinaison du choix des strates, des essences et leur implantation a pour but de créer un premier obstacle visible dès la plantation. Les plants seront choisis de telle sorte qu'il présente la maturité suffisante pour produire, dès leur mise en terre, leurs effets sur la capacité de captation de polluants.

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)

Complément de réponse commun de l'Etat, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis :

L'étude d'impact a fait le constat de l'amélioration sur l'ensemble du secteur de la qualité de l'air avec la réalisation du projet. En revanche certains sites (minoritaires) parmi l'ensemble des sites sensibles répertoriés dans le quartier Pleyel pourront connaître une situation de moindre amélioration sur le plan de la qualité de l'air.

De nombreuses collectivités sont confrontées à cette question et sont à la recherche de solutions sinon éprouvées à tout le moins de process déjà expérimentés. L'échelle des mutations urbaines sur le secteur du Grand Pleyel rend ce secteur pertinent pour mener ce travail à différents horizons temporels.

Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des partis concernés en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

Au sein de ce protocole seront évoquées des mesures concernant la qualité de l'air et le bruit. Des actions concourant à la diminution des nuisances seront envisagées, notamment l'adoption de mesures de gestion de circulation, l'aménagement des espaces publics et paysagers et des actions portant sur les sites sensibles.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Ainsi, il convient de suivre les sites sensibles bien identifiés et plus globalement de faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et le bruit en :

- mesurant la qualité de l'air et le niveau de bruit dans le quartier ;*
- définissant une stratégie d'action partenariale ;*
- agissant, entre autre en expérimentant des mesures innovantes en matière de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.*

Les actions engagées dans le cadre de ce protocole incluront notamment les mesures décrites ci-avant en matière de qualité de l'air et d'acoustique au titre du présent projet d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et de la Porte de Paris.

Complément de réponse apporté par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental pourra faire partie de ce protocole en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage reprend les réponses qu'il a déjà exposées précédemment (question 2).

Cette réponse montre que la mobilisation des acteurs locaux a été très positive pour l'amélioration du projet.

La commission note à nouveau avec satisfaction l'engagement de ces acteurs de mettre en place le protocole partenarial qui permettra le suivi de l'efficacité des dispositions arrêtées.

Question :

8. *Il est demandé au MO d'étudier la demande exprimée par Plaine commune et la Ville de Saint-Denis «Plaine Commune et la Ville*
 - a. *soutiennent la limitation de la vitesse sur l'A86 à 70 km/h et l'évolution de son usage favorisant des modes de déplacements plus partagés par l'adoption par exemple de voies réservées*
 - b. *demandent la prise en compte de la perspective de création d'une zone à faible émission mobilités métropolitaine (ZFE);*
 - c. *demandent la mise en cohérence de l'ensemble des mesures impactant le réseau magistral en région parisienne, et notamment le boulevard périphérique dont l'évolution ne doit pas se traduire par un report de circulation sur l'A86. »*
 - d. *Enfin, ils demandent que Pleyel soit désigné comme site pilote au travers d'un protocole d'actions et de mesures, conduit par l'Etat et suivi par la collectivité locale et les acteurs du quartier :*
 - *Concernant le bruit : l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment ;*
 - *Concernant la qualité de l'air : un protocole d'action et de suivi public mobilisant des solutions techniques innovantes doit être proposé à court terme, a fin de mesurer l'évolution de la qualité de l'air des sites sensibles par rapport à la trajectoire actuelle de réduction des pollutions, dès maintenant et sur une période de 20 ans.*