

A ce stade des études, il n'est pas encore possible de préciser l'organisation du chantier de manière plus fine. Cette mission a été confiée au maître d'œuvre (groupement Ingerop Conseil et Ingénierie - STRATES OA) qui devrait proposer des éléments plus précis dans les mois à venir.

Compléments des services territoriaux de la DRIEA :

Compte tenu de la multiplicité des chantiers qui vont se dérouler sur un périmètre restreint et dans un calendrier contraint, les élus du territoire de Plaine Commune ont exprimé début 2019 leur attente d'une mise en place d'une forme de supervision de l'ensemble des chantiers qui vont être conduits concomitamment jusqu'aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

La SOLIDEO, qui a notamment pour objectif de livrer les ouvrages olympiques pour les Jeux, permettre le bon déroulement des chantiers, garantir leur soutenabilité et leur acceptabilité par les riverains, s'est dotée d'une assistance à maîtrise d'ouvrage en matière d'ordonnancement et de planification de chantier (OPC). Celle-ci intervient à l'échelle du projet dont la SOLIDEO assure la maîtrise d'ouvrage (le Village Olympique et Paralympique) et des autres projets jouxtant le Village Olympique et Paralympique (échangeurs, ZAC Pleyel, Franchissement urbain Pleyel, Grand Paris Express...).

L'opération de reconfiguration des échangeurs de Pleyel (A86) et la Porte de Paris (A1) est donc bien intégrée à cette démarche globale de coordination par la SOLIDEO, qui fait l'objet, depuis la mi-mai 2019, de comités techniques de site dédiés d'une part aux maîtres d'ouvrage, d'autre part aux gestionnaires de voirie et concessionnaires des réseaux, avec pour objectif :

- D'identifier précisément les sites et plannings des différents chantiers ;*
- D'assurer leur mise à jour régulière ;*
- De diagnostiquer les éventuels conflits d'usage ou de circulation ;*
- De proposer des mesures adaptées ;*
- De préparer les comités de site au sein desquels siègent l'Etat et les élus, pour restitution et arbitrages.*

L'État, en lien avec la SOLIDEO et le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, met par ailleurs en place une instance ad-hoc pour coordonner les chantiers qui se dérouleront dans un secteur plus large, en lien avec les grands opérateurs (SOLIDEO, SGP, SNCF, DIRIF, etc.) et les élus du territoire.

Commentaires de la commission d'enquête

Pour la commission, la coordination des nombreuses opérations en cours ou à venir doit être anticipée pour limiter l'impact des chantiers sur le fonctionnement des quartiers dans lesquels ils s'inscrivent. La réponse du maître d'ouvrage qui fait état d'une instance ad-hoc et de réunions entre les différents acteurs, montre que cet enjeu important est pris en compte au niveau du territoire, tandis que le Conseil départemental prévoit un outil de cartographie interactive à disposition de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et concessionnaires du département.

Les compléments d'information des services territoriaux de la DRIEA renseigne utilement sur le rôle de la SOLIDEO qui porte la démarche globale de coordination des chantiers. La société s'est dotée d'une assistance à maîtrise d'ouvrage en matière d'ordonnancement et de planification de chantier (OPC) qui intervient sur le projet du Village Olympique et Paralympique et des autres projets jouxtant (échangeurs, ZAC Pleyel, Franchissement urbain Pleyel, Grand Paris Express...).

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)

Ce pilotage, mené par les services de l'Etat, et l'anticipation qu'il appelle pour mettre en place des solutions ambitieuses, en particulier en matière de réduction des trafics liés à l'approvisionnement des chantiers et l'évacuation des déblais, apparaît tout à fait essentiel et ce point fait partie des recommandations formulées avec l'avis de la commission sur le projet.

Question :

Suite réponse 4 :

- b. *Pouvez-vous présenter les différentes modalités que vous allez mettre en œuvre pour limiter les impacts liés aux travaux de l'échangeur Pleyel et plus tard ceux de la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris : gestion des déblais pollués, charte chantier vert, référent chantier, informations vers la population, mise en place d'une commission d'indemnisation, plan de circulation, cheminement sécurisé pour les vélos et piétons, accessibilité aux équipements publics, commerces et logements, etc.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

De manière opérationnelle, l'État, en lien avec la SOLIDEO et le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, met par ailleurs en place une instance ad-hoc pour coordonner les chantiers qui se dérouleront dans un secteur plus large, en lien avec les grands opérateurs (SOLIDEO, SGP, SNCF, DIRIF, etc) et les élus du territoire.

Des réunions spécifiques ont déjà eu lieu et vont se poursuivre entre la maîtrise d'ouvrage, la Société du Grand Paris et la SEM Plaine Commune (maître d'ouvrage délégué du Franchissement Urbain Pleyel) et la SOLIDEO. L'objectif est d'identifier les flux de circulation de chantier, détecter d'éventuelle phase de travaux en conflit et apporter les solutions adéquates.

Il est trop tôt pour connaître les mesures qui seront prises en phase chantier afin de limiter les nuisances. De manière générale, la maîtrise d'ouvrage intègre des critères environnementaux dans le cahier des charges des entreprises afin d'optimiser la gestion des terres et assurer une bonne gestion des plannings et des horaires de chantier.

Un coordinateur environnemental sera associé afin de s'assurer de l'ensemble de ces prescriptions.

Le maître d'ouvrage, en collaboration avec les acteurs locaux, mettra en place un dispositif d'information continue :

- Lettres d'information de suivi de chantier*
- Informations ponctuelles relatives à une perturbation passagère*
- Explications techniques...*
- Dispositif spécifique pour les riverains.*

Enfin, en vue de réduire les nuisances de chantier, la maîtrise d'ouvrage a missionné son maître d'œuvre pour l'appuyer sur les thématiques suivantes :

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)

- *Maintien d'un cheminement piéton et cycle sécurisé*
- *Application de la charte environnementale d'organisation et de logistique chantier de la SOLIDEO*
- *Horaires de chantier fixés en concertation avec les acteurs du territoire*
- *Plan de circulation pour limiter le passage des camions sur le réseau local*
- *Choix de techniques constructives et d'engins de chantier les moins intrusives possibles (capotage ou confinement des machines de chantier, entretien et contrôle régulier des machines)*
- *Réflexions sur la mise en place de parois de coupure isolant les travaux en cours de leur environnement.*

Commentaires de la commission d'enquête

La commission comprend qu'il est trop tôt pour connaître les mesures prises pour limiter les nuisances. Elle prend bonne note des garanties que le maître d'ouvrage a néanmoins données : il s'engage à intégrer « des critères environnementaux dans le cahier des charges des entreprises afin d'optimiser la gestion des terres et assurer une bonne gestion des plannings et des horaires de chantier » et il s'engage à prendre un coordinateur environnemental et à mettre en place, en collaboration avec les acteurs locaux, un dispositif d'information continue de la population.

Question :

Suite réponse 4 :

- c. *Pouvez-vous indiquer les mesures prévues pour assurer une nécessaire coordination avec d'autres chantiers en cours et à venir dans le secteur.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Les pistes de travail déjà identifiées concernent :

- *Schéma de circulation des chantiers de la SGP : il prévoit une circulation via Anatole France. Lorsque les travaux seront en cours sur Anatole France, l'alternative simple est d'utiliser le boulevard de la Libération.*
- *Circulation à double sens sur Anatole France : le chantier du FUP prévoit de fermer la rue Poulbot ce qui induit de circuler sur Anatole France à double sens plus tôt que ne le prévoyait notre phasage initial. Notre phasage est en cours d'adaptation pour permettre la bonne réalisation des travaux des deux opérations.*
- *Accès pompier du technicentre SNCF du Landy utilisé par les véhicules de chantier du FUP : Notre phasage est en cours d'adaptation pour permettre la bonne réalisation des travaux des deux opérations.*

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)

Commentaires de la commission d'enquête

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

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

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

A ce titre, la commission d'enquête juge intéressant le fait que la DIRIF signale des pistes de travail déjà identifiées et des adaptations en cours.

Le stationnement

Questions posées par la commission d'enquête

Questions :

1. *Impact sur le stationnement résidentiel des riverains : quelles seront les possibilités de stationnement pour les riverains ?*
2. *Impact sur le stationnement professionnel : livraisons pour les commerces, les équipements,*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Impact sur le stationnement résidentiel des riverains : quelles seront les possibilités de stationnement pour les riverains ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le stationnement résidentiel ne devrait pas être impacté par l'opération.

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

Concernant l'opportunité de proposer un dépose minute devant l'école Anatole France, cette demande (outre qu'elle pose question quant à la sécurité et à son impact sur les profils de voirie) est contradictoire avec l'orientation générale partagée : éloigner les flux de véhicules, créer un écran végétal, privilégier l'espace piéton et les circulations cyclables au droit du groupe scolaire.

Question :

2. *Impact sur le stationnement professionnel : livraisons pour les commerces, les équipements,*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

A priori, seule l'Agence Nationale de Sécurité du Médicament (ANSM) est concernée par les livraisons. Le maximum sera entrepris pour assurer la desserte de l'ANSM.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le stationnement résidentiel ne devrait pas être impacté par l'opération, selon la DIRIF. Elle comprend que la Ville de Saint-Denis et Plaine Commune écarte l'hypothèse d'un dépose minute devant l'école Anatole France, car en contradiction avec la volonté générale partagée d'éloigner les flux de véhicules de l'établissement scolaire.

Quant au stationnement professionnel, a priori, seule l'Agence Nationale de Sécurité du Médicament (ANSM) est concernée par les livraisons. Le maximum sera entrepris pour assurer sa desserte.

Synthèse du thème 3

La commission d'enquête partage l'avis de l'Autorité environnementale sur la nécessité de disposer d'une vision globale de l'ensemble des chantiers allant se dérouler sur le secteur et formalise une recommandation en ce sens au niveau de son avis.

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

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

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

Thème 4 : La sécurité

La sécurité des piétons et des cyclistes dans le secteur Pleyel est l'une des préoccupations que les habitants ont exprimées lors de la réunion publique du 15 mai 2019 et dans les observations. Selon eux, la situation déjà difficile actuellement va être aggravée par le projet qui conduit à un afflux de voitures sur le secteur.

Le risque d'accident est souvent évoqué, en particulier aux abords du groupe scolaire Anatole France qui va se retrouver enserré entre deux grands axes, les boulevards Libération et Anatole France. Il l'est au même titre que des risques sanitaires (air et bruit), mais sans référence à des mesures. Les « normes » en la matière et les statistiques sont difficilement utilisables dans ce cadre. Pour les habitants, l'équation est simple : plus il y a de véhicules, plus il y a de risques d'accident.

Si les contraintes de sécurité dont la DiRIF doit elle-même tenir compte dans la gestion de son réseau, en particulier le problème des « remontées de file », sont parfois évoquées par les habitants, c'est bien la sécurité des piétons et cyclistes qui est mis en avant dans leurs observations. Celles-ci s'adressent à la DiRIF, mais concernent aussi les collectivités locales en charge de l'aménagement des voies.

La sécurité des piétons

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et question posée parla commission

La sécurité des enfants et des familles aux alentours du groupe scolaire Anatole France a été très souvent évoquée en réunion publique et sur les registres (observations 2, 5, 6, 7, 12, 15, 24, 46, 53, 61, etc.) où l'on voit une forte mobilisation des parents d'élèves et du collectif Pleyel Avenir. Mais la question se pose sur l'ensemble des voies.

L'Ae a recommandé de finaliser dans les meilleurs délais les partis pris d'aménagement des modes de déplacements actifs et de justifier les choix notamment au vu de leurs incidences environnementales. Pour leur part, Plaine commune et Saint-Denis préconisent dans une contribution, des mesures pour des cheminements piétons significativement plus confortables et sécurisés, de part et d'autre de l'infrastructure et pour sa traversée nord-sud

Pour rappel :

- réduction d'au moins une voie devant l'école et à la sortie du carrefour Pleyel, réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation générale, 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.
- 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, compression du carrefour boulevard de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements, 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.
- 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.

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)

Questions :

1. *Que pense la DiRIF de ces demandes des collectivités concernant les réductions de la place accordée à la voiture ?*
2. *Les incivilités et le non-respect du code de la route actuels par les conducteurs d'engins à moteur sont dénoncés par plusieurs habitants (vitesse excessive, feux rouges grillés...). Quelles mesures, compatibles avec les exigences autoroutières de sécurité, peuvent-elles être prises pour assurer aux piétons des trajets sécurisés ? Pendant les travaux et ensuite ?
Des limitation de vitesse avec des radars ? Des feux à chaque passage protégé, avec une traversée en une ou deux fois (comme le dispositif devant le passage La Harpe) ? Autres ?*
3. *La largeur des trottoirs est-elle suffisante dans les secteurs où les voies augmentent ?*
4. *Le projet de complétion de l'échangeur de Pleyel va-t-il conduire à augmenter la circulation automobile dans la rue Ampère et donc les risques d'accident ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Que pense la DiRIF de ces demandes des collectivités concernant les réductions de la place accordée à la voiture ?.*

Réponse de la maitrise d'ouvrage

EN BREF

Les demandes portées par les collectivités concernent principalement des optimisations présentées dans le dossier d'enquête publique. Les études de trafic ont démontré leur faisabilité. Le maître d'ouvrage s'engage à les mettre en œuvre avec l'accord des gestionnaires concernés.

Les demandes portées par les collectivités concernent principalement des optimisations envisagées dans le dossier d'enquête publique et dont l'étude de trafic a démontré la faisabilité.

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, ainsi que le décalage vers l'Est de l'axe de la voie. Associé à la coupe suivante, ces figures permettent de voir qu'en cette situation le bord de voie est a minima situé à 11 m du front de l'école (3,6 m de trottoirs minimum, 3m de piste cyclable, 5 m de végétation).

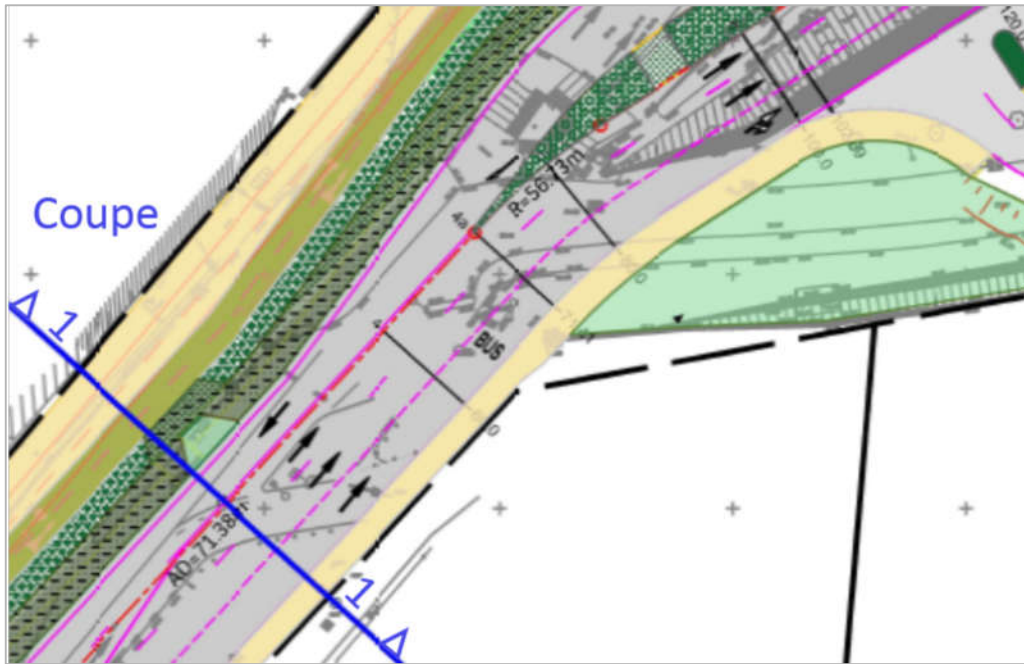


Figure 56 : Tracé en plan optimisé par la suppression d'une voie sur le boulevard Anatole France devant l'école

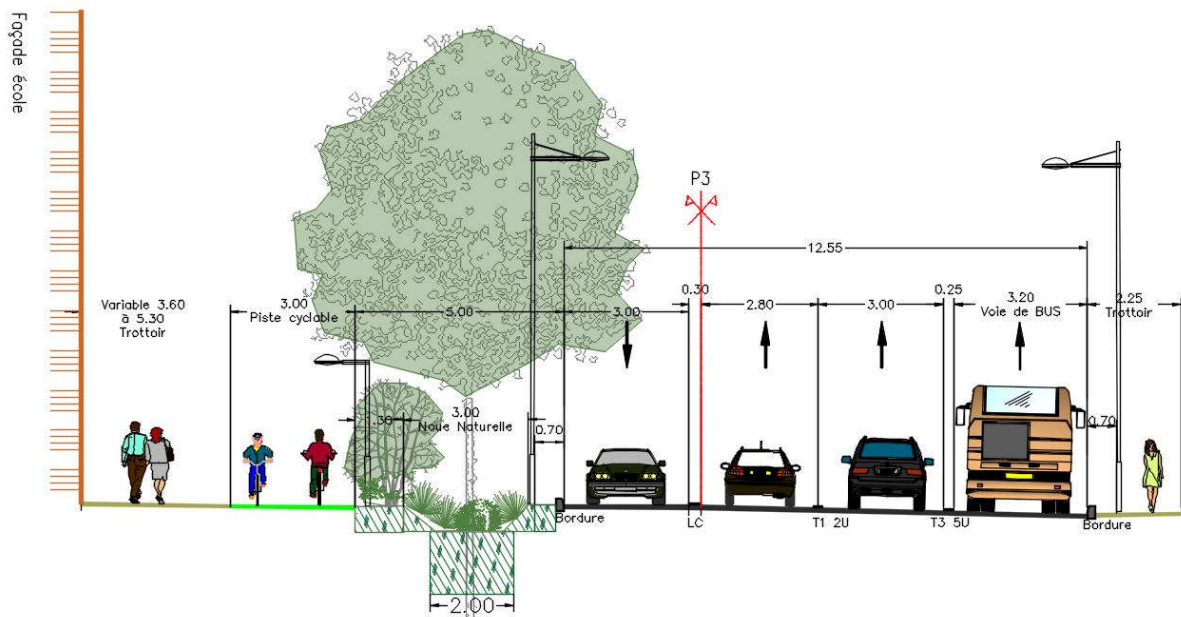


Figure 57 : Profil en travers devant l'école, boulevard Anatole France optimisé (coupe 1)

Concernant les autres demandes, le maître d'ouvrage n'a pas d'opposition à faire évoluer le projet en accord avec les collectivités locales dans des conditions où ces évolutions n'impactent pas le réseau autoroutier national.

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 –

379

Commentaires de la commission d'enquête

Saint-Denis et Plaine Commune ont préconisé, dans une contribution, des mesures pour réduire la place de la voiture. La DIRIF a fait faire des études de trafic qui ont montré leur faisabilité et elle s'engage à les mettre en œuvre. La commission enregistre avec intérêt les modifications apportées au projet à l'issue de l'enquête publique. Ces modifications qui sont détaillées et illustrées par des plans, apporte des réponses aux enjeux à la fois de sécurité et de pollutions atmosphériques et sonores. Elle note concernant d'autres demandes que le maître d'ouvrage n'a pas d'opposition à faire évoluer le projet en accord avec les collectivités locales dans la mesure où ces évolutions n'impactent pas le réseau autoroutier national.

Ces évolutions du projet sur lesquelles s'engagent la DiRIF constituent des avancées importantes selon la commission d'enquête. 2volutions qui seront par ailleurs complétées par des mesures plus globales, combinées et collectives, à différentes échelles et selon différentes temporalités pour en garantir le succès.

Question :

2. *Les incivilités et le non-respect du code de la route actuels par les conducteurs d'engins à moteur sont dénoncés par plusieurs habitants (vitesse excessive, feux rouges grillés...). Quelles mesures, compatibles avec les exigences autoroutières de sécurité, peuvent-elles être prises pour assurer aux piétons des trajets sécurisés ? Pendant les travaux et ensuite ? Des limitation de vitesse avec des radars ? Des feux à chaque passage protégé, avec une traversée en une ou deux fois (comme le dispositif devant le passage La Harpe) ? Autres ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Le projet permettra de donner un caractère beaucoup plus urbain au secteur Pleyel, ce qui encouragera la réduction des vitesses. Les largeurs de voies seront également réduites, ce qui conduit les usagers à limiter leur vitesse. Enfin, la mise en œuvre de carrefours à feux participera à la diminution des vitesses pratiquées et à la sécurisation des trajets piétons et cyclistes.

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).

Le caractère autoroutier du secteur Pleyel encourage les automobilistes à dépasser les vitesses réglementaires. Le projet permettra de donner un caractère beaucoup plus urbain au secteur Pleyel, ce qui encouragera la réduction des vitesses. Les largeurs de voies seront également réduites, ce qui conduit les usagers à limiter leur vitesse. Enfin, la mise en œuvre de carrefours à feux participera à la diminution des vitesses pratiquées.

A l'exception des traversées piétonnes à l'est et à l'ouest de la rue du Docteur Poiré, l'ensemble des traversées piétonnes sera situé 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. De plus, 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)

sécurisation des cheminements piétons pourra venir de la multiplication des itinéraires permettant d'optimiser les parcours en termes de traversées piétonnes.

Concernant l'installation de radars, la logique du contrôle automatisé répond à une logique de sécurisation globale du département, qui s'appuie sur :

- La modernisation de radars existants où*
- 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 bonne note de la réponse s'adressant aux gestionnaires des voiries concernées et appelle donc ces dernières à tout mettre œuvre pour pouvoir sécuriser l'ensemble des déplacements. Elle partage également le point de vue de la maîtrise d'ouvrage et estime que l'aménagement des voiries proposé par le projet devrait également participer à cet apaisement des flux, en limitant la place de la voiture et réalisant des cheminements cycles et piétons de qualité.

Question :

3. La largeur des trottoirs est-elle suffisante dans les secteurs où les voies augmentent ?

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

La plupart des trottoirs seront très nettement élargis grâce au projet et feront plus de 2 m de large. La largeur des trottoirs sera ponctuellement adaptée dans certaines emprises contraintes mais resteront supérieurs à 1m80. Entre les trottoirs et les voies se trouve une piste cyclable de 1,50m à 3m de large (unidirectionnelle ou bidirectionnelle)

Les voies augmentent sur la route de la Révolte et le boulevard Anatole France. Sur ces deux axes, la largeur de trottoir minimale recommandée de 1,80 m sera respectée sur l'ensemble des trottoirs. Sur la route de la Révolte, où l'emprise du domaine public routier est contrainte, cette largeur sera élargie à 2 m lorsque l'emprise le permet. Rappelons qu'actuellement, la largeur du trottoir sur la route de la Révolte est de l'ordre de 1m20. Le projet permettra d'améliorer très nettement les cheminements piétons. Sur le boulevard Anatole France, un trottoir de 2 m de large sera aménagé côté Est tandis que du côté Ouest, et notamment devant l'école Anatole, la largeur du trottoir pourra atteindre 5 m.

A noter que les trottoirs sont séparés des voies de circulation par les pistes cyclables. Ces pistes cyclables font 1m50 de large lorsqu'elles sont unidirectionnelles et 3 m de large lorsqu'elles sont bidirectionnelles. Les pistes cyclables sont elles-mêmes pour la plupart séparées des voies de circulation par une bordure et une bande végétale.

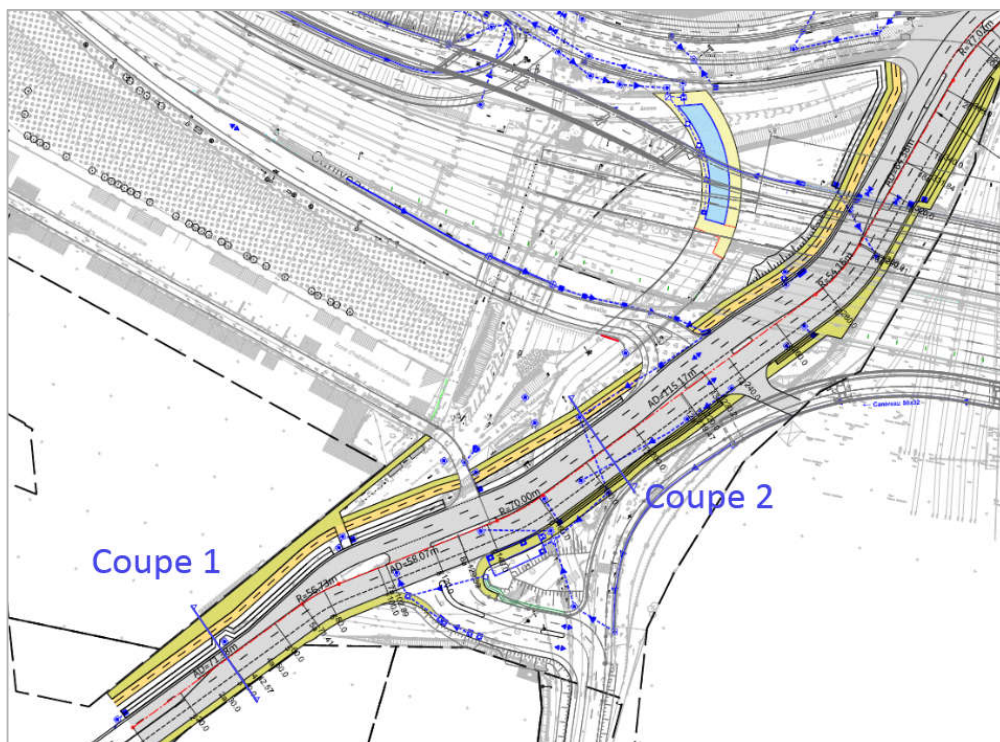


Figure 136: Boulevard Anatole France - plan de repérage des 2 profils en travers types présentés

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 –

382

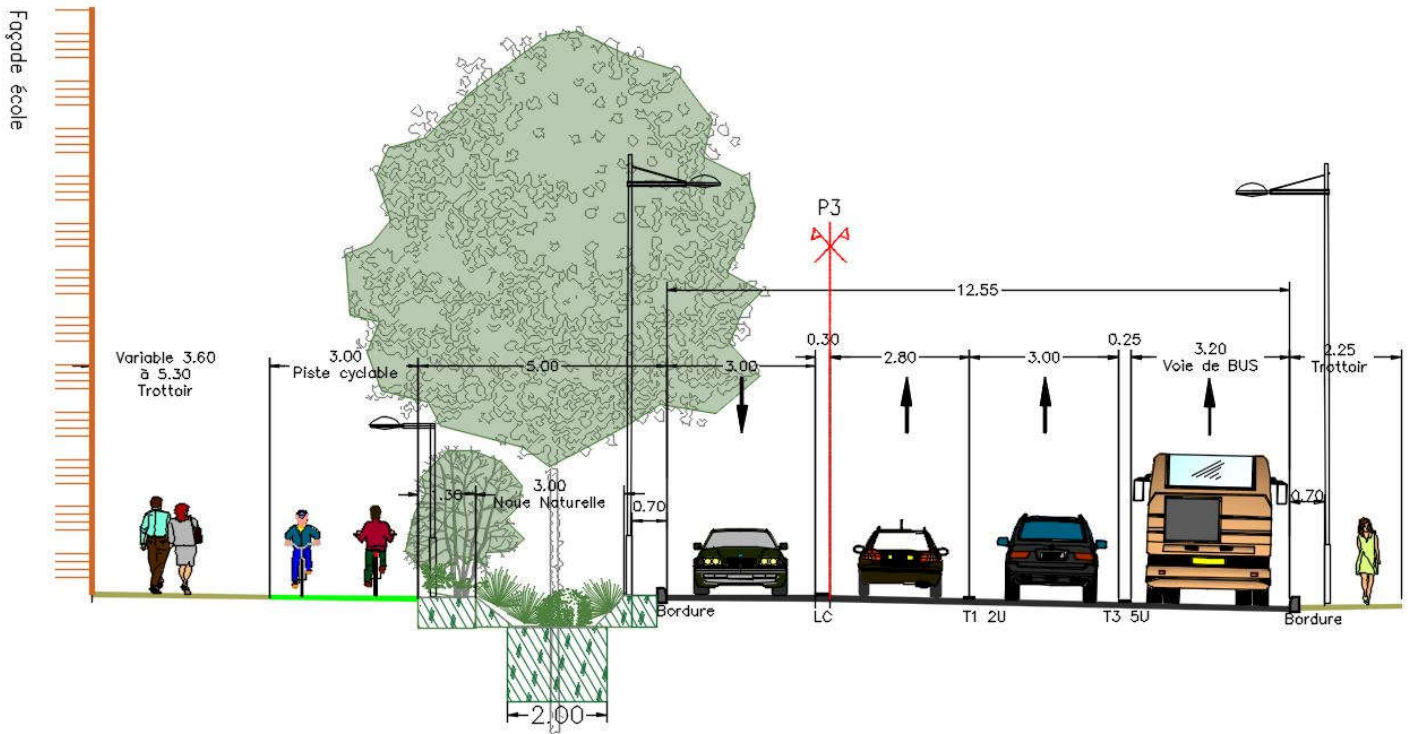


Figure 57: Profil en travers type (1) sur le boulevard Anatole France

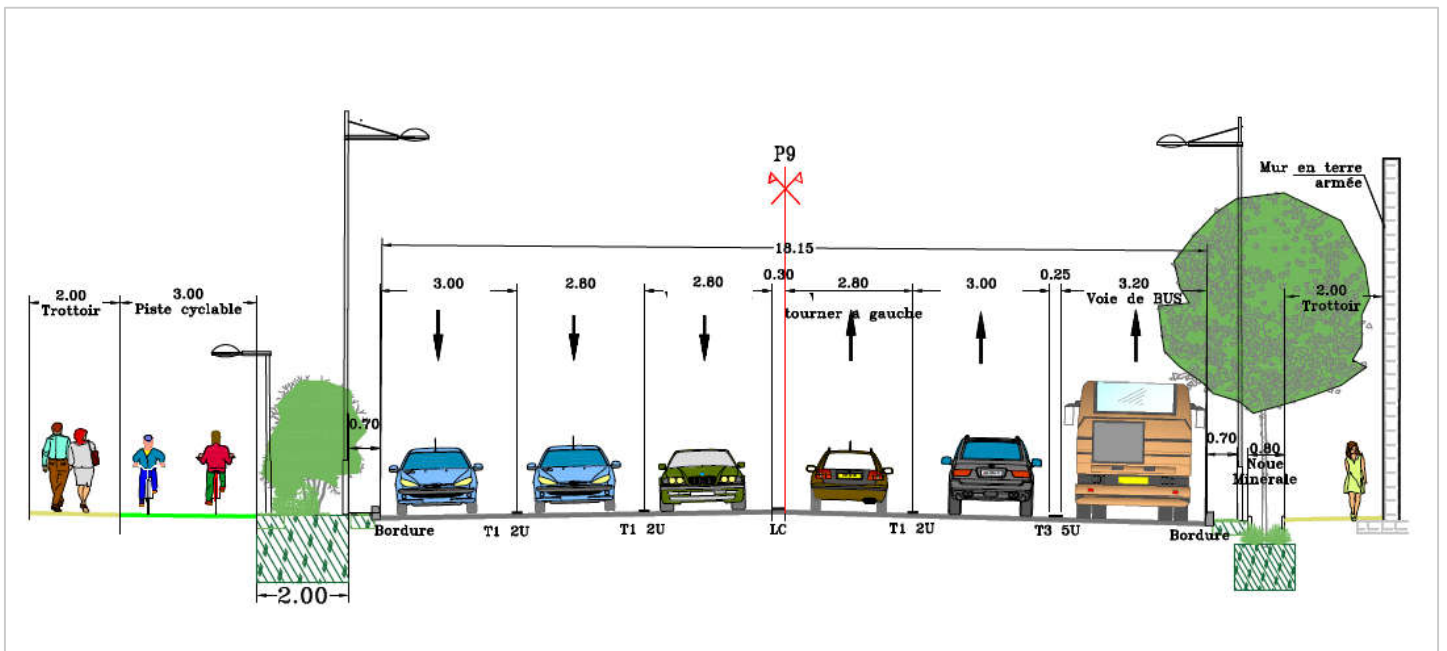


Figure 137 : Profil en travers type (2) sur le boulevard Anatole France

Commentaires de la commission d'enquête

Les profils en travers fournis pour illustrer la réponse sur la largeur des trottoirs permettent de se rendre compte de la distance entre les piétons et la première voie de circulation.

La commission considère ces évolutions positives pour une sécurisation effective des mobilités piétonnes et cyclistes, et la solution optimisée de recul des voies en raisons de l'ensemble des contraintes du quartier. Et des passages de feux sécurisés sur une voie roulante plus réduite constitueront

Question :

4. *Le projet de complétion de l'échangeur de Pleyel va-t-il conduire à augmenter la circulation automobile dans la rue Ampère et donc les risques d'accident ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Par rapport à la situation au fil de l'eau, la rue Ampère devant le collège Dora Maar sera dans les deux sens confondus, moins circulée à l'heure de pointe du matin (-125 véhicule/h pour un total de 415 à l'horizon 2030) et un peu plus circulée à l'heure de pointe du soir (+30 véhicules/h pour un total de 620 à l'horizon 2030). Il n'y a donc pas lieu de supposer une augmentation du risque d'accidents du fait du projet devant le collège.

La réorganisation des circulations suite à la complétion de l'échangeur Pleyel et en lien avec la desserte du Village Olympique et Paralympique (VOP) aura en effet un impact sur les circulations dans la rue Ampère. Ainsi, devant le collège Dora Maar, la rue Ampère devrait être, les deux sens confondus, un peu moins circulée à l'heure de pointe du matin (-125 véhicule/h pour un total de 415 à l'horizon 2030) et un peu plus circulée à l'heure de pointe du soir (+30 véhicules/h pour un total de 620 à l'horizon 2030).

Il n'y a donc pas lieu de supposer une augmentation du risque d'accidents du fait du projet devant le collège.

Commentaires de la commission d'enquête

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

.

La sécurité des cyclistes

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et question posée par la commission d'enquête

« Déjà à plusieurs reprises, j'ai risqué ma vie en voulant me déplacer en vélo ou à pieds d'un point à un autre du quartier, sans parler pour aller dans le centre ville de Saint-Denis », affirme un habitant (obs 26, 27) qui veut la preuve qu'au niveau du bd Anatole France entre le carrefour Pleyel et le bd Finot la vitesse des véhicules sera réduite.

Pour le collectif Pleyel A venir (pj de son obs 83 question 35), « le passage des mobilités douces n'est pas assuré par le projet en toute sécurité ».

Il estime que la reconfiguration de la bretelle 8b et la création en miroir de la nouvelle sortie A86 ouest empêche toute solution sécurisée et urbaine pour permettre le passage nord-sud des mobilités douces. De même le maintien d'un trafic de transit via la rue Jules Saulnier et le bd Anatole France et la fin de la fonctionnalité initiale de la rue Poulbot qui conduisent à un rabattement de toutes les circulations sur le carrefour Pleyel qui empêche les passages Est-Ouest en mobilités douces sur le territoire.

Questions :

1. *La Dirif partage-t-elle cette analyse ?*
2. *Plus généralement, qu'est-il prévu pour assurer des trajets sécurisés aux cyclistes, y compris dans les carrefours, point délicat des pistes cyclables.*
3. *Le dossier d'enquête reste assez peu précis quant aux itinéraires cyclables existants, permettant difficilement d'apprécier si les aménagements proposés permettront bien d'en assurer la continuité. Pouvez-vous présenter les itinéraires cyclables sur le territoire concerné avec vos aménagements ?*
4. *Paris en selle-Plaine commune : une piste cyclable est bien représentée en bi-directionnelle mais à côté de 6 voies de circulations, dans quelles conditions les cyclistes s'y déplaceront ? Dans un contexte de réduction de la place de la voiture, il serait temps d'être cohérent avec notre époque et de développer les modes de transports doux en priorisant les piétons.*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

1. *La Dirif partage-t-elle cette analyse ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

La situation actuelle du secteur Pleyel est dissuasive pour les modes doux et le projet permettra le développement des modes actifs inscrit au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables...)

Les pistes cyclables dans le secteur Pleyel dans le futur 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. De plus, la traversée Nord-Sud de cheminement piéton dont la définition sera discutée lors d'ateliers avec les citoyens pourrait être ouverte à la circulation cycliste. Cela pourrait alors ajouter un itinéraire cyclable sécurisé dans le secteur.



Figure 46 : Localisation des emprises pour les modes actifs - Extraits de la pièce B du dossier d'enquête publique
 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 : l'ensemble des carrefours, à l'exception des traversées à l'Est et à l'Ouest de la rue du Dr. Poiré seront équipées de feux de croisement permettant la sécurisation des circulations douces.

L'objectif du projet est de supprimer le trafic de liaison Est-Ouest entre l'A1 et l'A86, notamment via le boulevard Anatole France afin de pacifier une partie des axes locaux. La mise en œuvre de projet modifiera par ailleurs les conditions de circulation entre la Porte de Paris et l'échangeur Pleyel. Ceci aura un impact sur les usagers qui empruntent la rue Jules Saulnier en provenance de l'Ouest Parisien souhaitent se rendre à la Porte de la Chapelle.

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 –

386

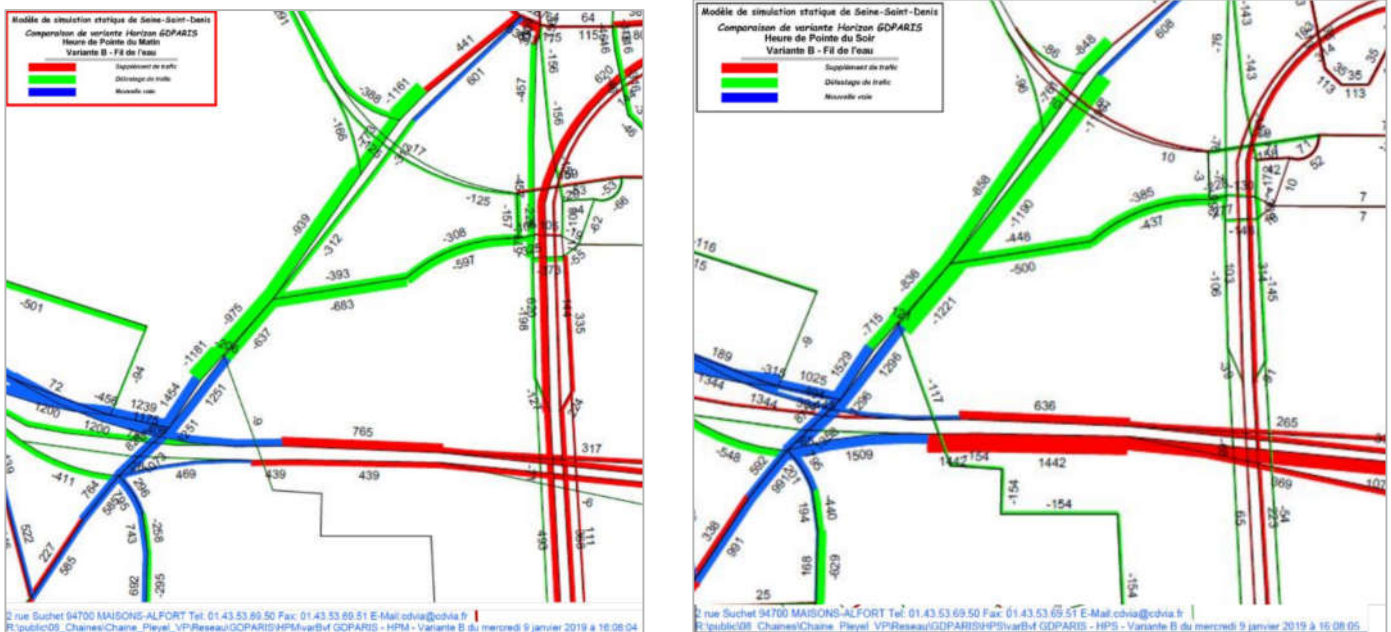


Figure 138 : Comparaisons du projet avec fil de l'eau en 2030 à l'heure de pointe du matin (gauche) et du soir (droite)

En effet, 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. Cette circulation de transit sera réduite d'environ 40% par rapport à la circulation actuelle.

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

Enfin, d'une manière générale, le projet permettra de donner un caractère beaucoup plus urbain au secteur Pleyel, ce qui encouragera la réduction des vitesses. Les largeurs de voies seront également réduites, ce qui conduit les usagers à limiter leur vitesse. Enfin, la mise en œuvre de carrefours à feux participera à la diminution des vitesses pratiquées et à la sécurisation des trajets piétons et cyclistes.

Question :

2. Plus généralement, qu'est-il prévu pour assurer des trajets sécurisés aux cyclistes, y compris dans les carrefours, point délicat des pistes cyclables.

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

La situation actuelle du secteur Pleyel est dissuasive pour les modes doux et le projet permettra le développement des modes actifs inscrits au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, dans le Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables...).

La continuité des itinéraires cycles sur les voiries locales du secteur Pleyel sera réalisé par l'implantation de pistes cyclables 1,50m à 3m de large selon qu'elles soient unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La mise en œuvre de carrefours à feux participera à la diminution des vitesses pratiquées et à la sécurisation des trajets piétons et cyclistes.

Les itinéraires cycles sur les mouvements Est-Ouest et Nord-Sud seront assurés et sécurisés grâce à une séparation de la chaussée voiture. Le choix de pistes cyclables plutôt que de simples bandes permet de sécuriser les cyclistes. Des traversées de carrefours seront parfois nécessaires selon les itinéraires empruntés : ceux-ci seront sécurisés par des feux spécifiques, voisins des passages piétons. Enfin, la traversée Nord-Sud de cheminement piéton dont la définition sera discutée lors d'ateliers avec les citoyens pourrait être ouverte à la circulation cycliste. Cela pourrait alors ajouter un itinéraire cyclable Nord-Sud sécurisé.

Question :

3. *Le dossier d'enquête reste assez peu précis quant aux itinéraires cyclables existants, permettant difficilement d'apprécier si les aménagements proposés permettront bien d'en assurer la continuité. Pouvez-vous présenter les itinéraires cyclables sur le territoire concerné avec vos aménagements ?*

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

La situation actuelle du secteur Pleyel est dissuasive pour les modes doux et le projet permettra le développement des modes actifs inscrit au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables...). Le projet permettra d'assurer la continuité Nord-Sud aujourd'hui impossible.

Comme l'a souligné le diagnostic cyclabilité réalisé par le Conseil Départemental en 2019, les pistes cyclables existantes sont très peu nombreuses dans le périmètre du projet. C'est pourquoi le dossier d'enquête publique les détaille peu.

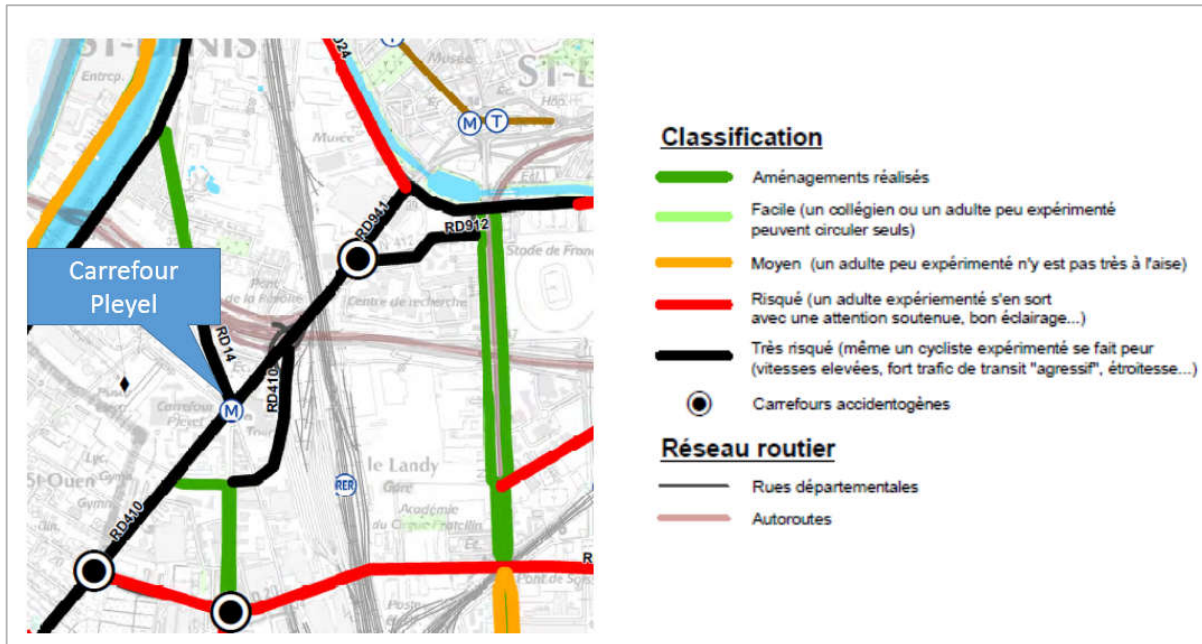


Figure 139 : Diagnostic de la cyclabilité du réseau départemental, mars 2019

Il est à noter que même si le réseau actuel n'est pas très développé, il est impératif d'intégrer dès à présent la création de tels aménagements dont la réalisation ultérieure pourrait s'avérer impossible, créant ainsi une discontinuité dans les futurs itinéraires.

Ainsi, le projet s'inscrit dans le plan Vélo du Conseil Départemental et la continuité des circulations est une des contraintes que le maître d'œuvre intégrera dans ses études de conception, ce tant du point de vue des circulations routières que des cheminements piétons et des circulations cyclables. L'intégration des itinéraires cycles créés dans le cadre du projet au schéma de circulation cycle du secteur sera donc assurée.

Le complément de réponse apporté ci-dessous par le Conseil Départemental permet de visualiser les aménagements cyclables existants et en projet autour du secteur Pleyel.

Complément de réponse apporté par le Département de Seine-Saint-Denis :

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

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 –

389

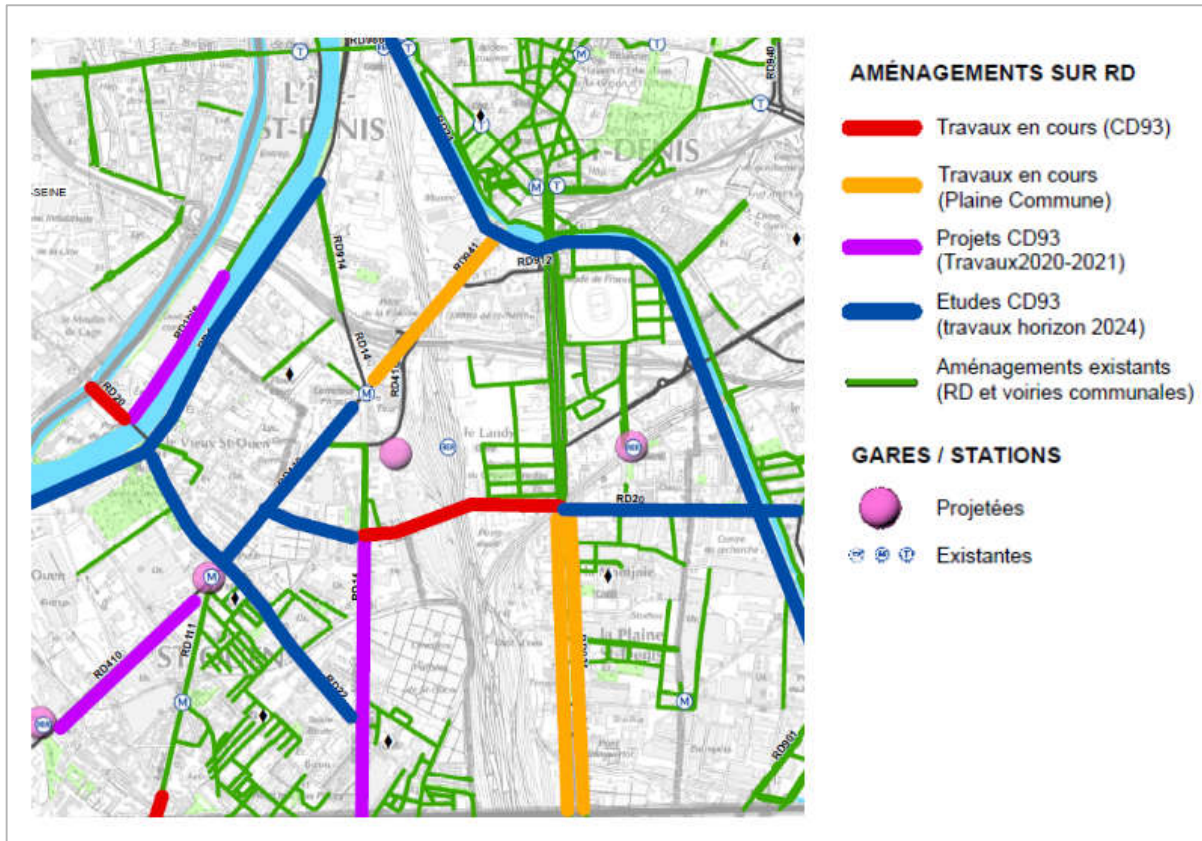


Figure 140 : Aménagements cyclables existants et en projet autour du secteur Pleyel

Question :

4. Paris en selle-Plaine commune : une piste cyclable est bien représentée en bi-directionnelle mais à côté de 6 voies de circulations, dans quelles conditions les cyclistes s'y déplaceront ? Dans un contexte de réduction de la place de la voiture, il serait temps d'être cohérent avec notre époque et de développer les modes de transports doux en priorisant les piétons.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

La situation actuelle du secteur Pleyel est dissuasive pour les modes doux et le projet permettra le développement des modes actifs inscrit au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables...)

Le projet permettra d'assurer la continuité Nord-Sud aujourd'hui impossible.

Il est très visible que les modes actifs ne sont pas aujourd'hui favorisés dans le secteur Pleyel.

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 –

390

Le projet prévoit la réalisation de pistes cyclables en adéquation avec les projets portés par les acteurs locaux. La carte ci-dessous rappelle les aménagements prévus.

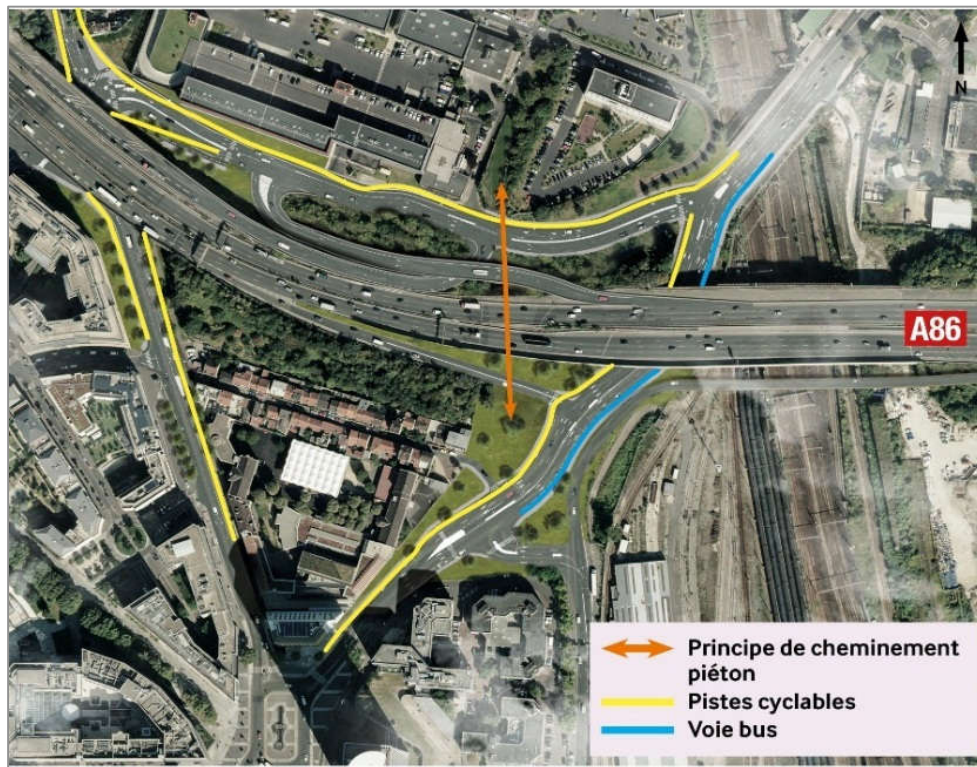


Figure 141 : Pistes cyclables sécurisées réalisées dans le cadre du projet

Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler qu'à aucun endroit du secteur Pleyel le projet ne prévoit la création d'une 2x3 voies. L'axe le plus large, Anatole France, comptera 3 voies descendante, 2 voies montantes et 1 voie bus.

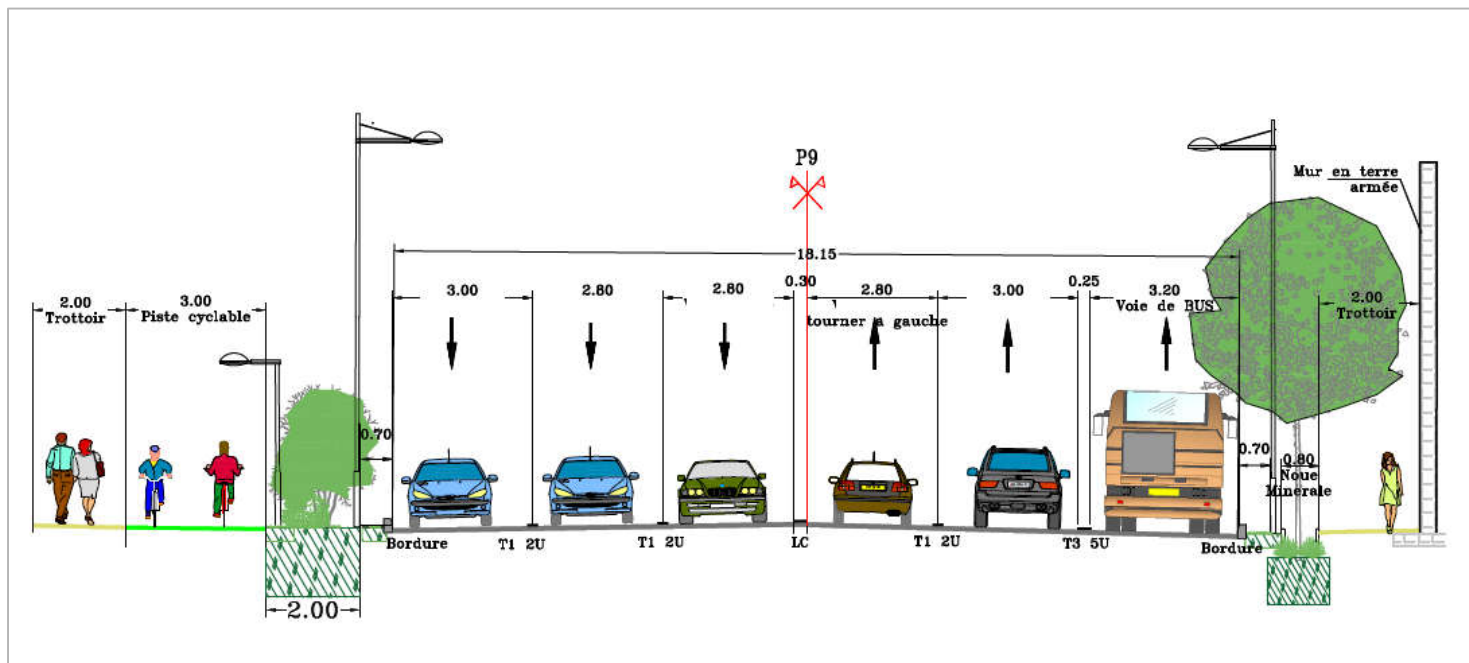


Figure 142: Profil en travers type sur le boulevard Anatole France (coupe 2).

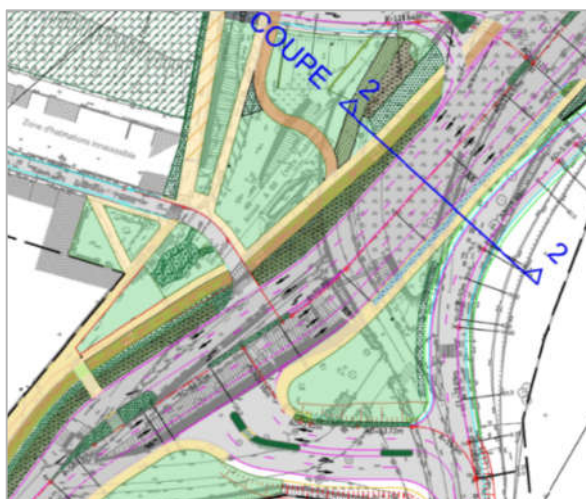


Figure 143: Boulevard Anatole France - plan de repérage du profil en travers ci-dessus

Concernant l'insertion des cyclistes dans ce boulevard, la piste cyclable bidirectionnelle sera, partout où l'emprise le permet, séparée de la chaussée circulée par une bande végétale. De plus, la réalisation de la traversée Nord-Sud pourrait s'effectuer autrement que le long du boulevard Anatole France, en ouvrant la possibilité aux cyclistes d'emprunter le cheminement piéton traversant et dont les caractéristiques seront arrêtées lors des ateliers de concertation.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission a pu vérifier que la situation actuelle est effectivement dissuasive pour les modes doux, même si des aménagements sont en cours. Le projet devrait permettre le développement des modes actifs inscrit au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et schéma directeur des itinéraires cyclable ...). Et notamment il devrait assurer la continuité Nord-Sud, aujourd'hui périlleuse. Avec la réalisation de pistes cyclable, la sécurité des cyclistes devrait s'en trouver améliorer.

Le cheminement piétons

Résumé des observations recueillies pendant l'enquête

Le principe d'un cheminement piétons en remplacement de l'actuelle passerelle qui passe sous l'A86 est acté dans le dossier d'enquête, mais son tracé et ses modalités sont laissés ouverts par la DirIF qui renvoie le choix à la concertation avec les riverains. La commission voudrait connaître les différentes formules envisagées à ce jour afin de régler cette question essentielle en particulier pour les enfants et leurs familles se rendant au groupe scolaire Anatole France.

Question : Quelles sont les différentes hypothèses de travail pour ce cheminement ? Leurs avantages et inconvénients en termes de sécurité, durée de trajet, ambiance sécurisante, accessibilité à tous ?

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

EN BREF

En accord avec les acteurs locaux, une concertation sera mise en place avec le public lors de la définition des aménagements paysagers et les cheminements piétons. Cette concertation fera suite au travail engagé par Plaine Commune en février 2019. La faisabilité de la traversée la rue de la Révolte à plat et/ou par une passerelle PMR est d'ores et déjà démontrée par les études réalisées.

La volonté du maître d'ouvrage est de ne présenter au choix des habitants que des solutions viables et de qualité. Les scénarios envisagés sont au nombre de trois :

- *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 feux ;*
- *Un scénario alternatif à faire émerger lors de la concertation avec les habitants.*

L'ensemble des scénarios envisagés permettront 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, la longueur du trajet et le temps de trajet ont été examinés :

	type	longueur liaison Rue de l'industrie à Rue poiré-Anatole France	Temps de trajet
Existant		300m	5mn
Solution 1	création passerelle	307m	5mn
Solution 2	sans passerelle	309m	5mn
Solution 3	alternatif : passage par Bvd Anatole France	417m	7mn

Figure 144: Comparatif de 3 scénarios pour le cheminement piéton

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 –



394

NORD : Rue de la Révolte

PROJET

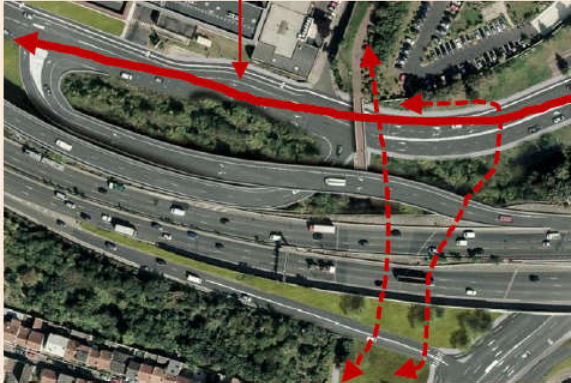




Séparation des flux créative

Passages piétons et cyclistes protégés et larges, ambiance végétale, coulée verte

Trottoir nord insuffisant : prévoir un élargissement + aménagement qualitatif



Permettre une traversée Est-Ouest type coulée verte entre village olympique et sites sportifs

Traversée Nord-Sud : Plusieurs hypothèses sont évoquées, voir ci-après les détails.

Ambiances :

- Sécurité des traversées
- Lumière
- Monumental
- Végétal
- Artistique, décoré, coloré

Usages

- Traversées et passages des piétons et vélos sécurisées
- Liaison piétonne type coulée verte Est-Ouest entre village olympique et stade/piscine
- Espace Street Art

Plaine Commune - Concertation échangeur Pleyel - Février 2019 - R.

9

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 –

Cas particulier : la traversée Nord-Sud



Figure 63: Réflexions sur la traversée Nord-Sud de l'A86 issues de la concertation menée par Plaine Commune

Commentaires de la commission d'enquête

Un cheminement piéton (en remplacement de l'actuelle passerelle passant sous l'A86) dont le principe est acté dans le dossier d'enquête, est précisé. La commission apprécie la présentation des trois scénarios envisagés ainsi qu'un tableau comparatif avec l'existant (longueur et temps de trajets). Elle engage le maître d'ouvrage et les acteurs du territoire à poursuivre les échanges pour parvenir à une solution fonctionnelle, sécurisée et bien insérée dans son environnement.

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 –

396

Synthèse du thème 4 – La sécurité

Saint-Denis et Plaine Commune ont préconisé, dans une contribution, des mesures pour réduire la place de la voiture dans le secteur de Pleyel, ce qui en éloignant la circulation des piétons et cyclistes permettrait d'améliorer la sécurité. La DIRIF a fait faire des études de trafic qui ont montré leur faisabilité et elle s'engage à les mettre en œuvre. **La commission note avec intérêt les modifications apportées au projet à l'issue de l'enquête publique. Ces modifications qui sont détaillées et illustrées par des plans, sont des réponses aux questions de la sécurité et à celles des pollutions atmosphériques et sonores.**

Ces différentes pistes ont été validées par l'ensemble des acteurs qui se sont engagés collectivement à, non seulement, à faire évoluer points dans le projet, mais aussi à apporter des compléments à l'échelle du quartier Pleyel, permettant d'avoir des améliorations partagées par l'ensemble des secteurs.

Le boulevard Anatole France est ainsi réduit d'une voie devant l'école et en sortie du carrefour Pleyel et l'axe de la voie est décalée vers l'est. Le bord de voie est à minima situé à 11 m du front de l'école (3,6 mètres de trottoirs minimum, 3 mètres de piste cyclable, 5 mètres de végétation).

La réduction des largeurs de voies et la mise en œuvre de carrefours à feux participeront à la diminution des vitesses pratiquées. A l'exception des traversées piétonnes à l'est et à l'ouest de la rue du Docteur Poiré, l'ensemble des traversées piétonnes sera situé sur des carrefours à feu. Pour les voies larges, des zones refuges en milieu de chaussées (comme devant le passage de la Harpe) seront intégrées afin de permettre une traversée en deux temps.

La plupart des trottoirs seront très nettement élargis grâce au projet et feront plus de 2 mètres de large. La largeur des trottoirs sera ponctuellement adaptée dans certaines emprises contraintes mais resteront supérieurs à 1m80. Rappelons qu'entre les trottoirs et les voies se trouve une piste cyclable de 1,50m à 3m de large (unidirectionnelle ou bidirectionnelle).

Dans la rue Ampère, impactée par le projet, la circulation prévisible (-125 véhicules/h le matin et +30/h le soir) ne laisse pas supposé un risque accru d'accident.

Un cheminement piéton (en remplacement de l'actuelle passerelle passant sous l'A86) dont le principe est acté dans le dossier d'enquête, est précisé. La DIRIF indique que la faisabilité de la traversée la rue de la Révolte à plat et/ou par une passerelle PMR est d'ores et déjà démontrée par les études réalisées.

Elle présente les trois scénarios envisagés, en ajoutant la longueur et le temps de trajet pour chacun. A savoir :

- 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 feux ;
- Un scénario alternatif à faire émerger lors de la concertation avec les habitants (passage par bvd Anatole France)

Le maître d'ouvrage donne un résumé des réflexions issues du travail conduit avec les habitants par Plaine Commune en février 2019 (également fourni en annexe de manière plus complète). Une concertation sera mise en place avec le public lors de la définition des aménagements paysagers et les cheminements piétons.

Quant à la sécurité des cycliste, elle devrait être améliorée, car le projet prend en compte le développement des modes actifs inscrits au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et schéma directeur des itinéraires cyclables). Il permet en outre d'assurer la continuité Nord-Sud aujourd'hui impossible. Toutes les voies reconfigurées dans le cadre du projet, soit Anatole France, Révolte et Libération, seront équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle (large de 3 mètres) ou de deux pistes cyclables (deux fois 1,5 mètres) .

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 itinéraires cycles sur les mouvements Est-Ouest et Nord-Sud seront assurés et sécurisés grâce à une séparation de la chaussée voiture, les pistes cyclables permettant de mieux sécuriser que de simples bandes cyclables. De plus, dans la mesure du possible, quand l'emprise de la voie le permet, les pistes cyclables seront éloignées du bord de la chaussée routière par une bordure et une bande végétale. Enfin, la réalisation de la traversée Nord-Sud pourrait s'effectuer autrement que le long du boulevard Anatole France, en ouvrant la possibilité aux cyclistes d'emprunter le cheminement piéton traversant et dont les caractéristiques seront arrêtées en ateliers. Si cette option était retenue, cela ajouterait alors un itinéraire cyclable sécurisé dans le secteur.

Dans un complément de réponse, le Département de Seine-Saint-Denis indique que dans le secteur Pleyel, l'ensemble des axes dont il a la compétence est en étude pour répondre à l'objectif stratégique d'un territoire 100% cyclable en 2024. Compte tenu des spécificités du trafic et des enjeux de cyclabilité sur ces axes, des aménagements matérialisés de type pistes cyclables et/ou couloirs bus/vélos seront privilégiés. Dans le périmètre élargi du secteur Pleyel, les principales voies départementales sont d'ores et déjà en cours d'études (quais de Seine, av. Victor Hugo et boulevard Anatole France, rue du Landy etc.) ou travaux (boulevard A. France, sous MOA de l'EPT).

Thème 5 : L'analyse socio-économique et l'utilité du projet

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Le thème « analyse socio-économique et utilité du projet » apparaît dans seulement 19% des contributions.

L'Ae a examiné le projet et a posé des questions pour vérifier que l'ensemble des postes budgétaires étaient bien prévus dans ce budget.

Le MO a expliqué que l'écart entre le dossier déposé initialement et le dossier actuel était dû à l'actualisation de l'opération.

Il faut noter que le montant total n'atteint pas les 100M€ HT donc que le dossier n'a pas à être soumis au contrôle du Secrétariat Général pour l'Investissement.

A l'analyse des contributions il apparaît que certaines posent la question de savoir comment s'effectue le financement de ce projet.

En principe, ce projet rentrant dans le cadre des JOP 2024, le financement est assuré à 100% par SOLIDEO.

Trois contributions trouvent que ce projet détériore la qualité de vie des habitants du quartier ;

Une contribution pense que ce projet n'est favorable qu'aux promoteurs et aux investisseurs immobiliers ;

Une contribution critique l'aménagement du territoire de la Seine-Saint-Denis qui aurait été trop guidé par le développement des plateformes logistiques en rapport avec le e-commerce ; ce projet serait la suite logique de cet état de fait ;

Une contribution est favorable à l'échangeur Pleyel mais pense que la fermeture des bretelles de la Porte de Paris n'est pas suffisamment bien étudiée ;

Deux contributions pensent qu'il serait préférable de développer des modes actifs doux (pistes cyclables, aménagement de la promenade le long du canal Saint-Denis) plutôt que de développer les voies dédiées à l'automobile ;

Une contribution aurait préféré un raccordement autoroutier A1-A86 au-dessus du canal ;

Enfin, Monsieur Ouidir (n°55) et le collectif « Pleyel à venir » (n°63, 64 et 83) développent leur projet alternatif et proposent un questionnaire au maître d'ouvrage. Dans leurs contributions, ils se plaignent de ne jamais avoir eu de retour sur les propositions qu'ils ont faites lors de la concertation préalable.

Questions :

1. *Devant les demandes émises par Plaine Co et la ville au sujet de la notion de réalisation pilote de ce projet, le MO peut-il, anticiper et vérifier que toutes les contraintes qu'il aura à assumer tant du point de vue des dispositions anti-pollution pour l'air que des protections acoustiques, il pourra faire face financièrement.*
2. *Comment se décompose le financement de l'ensemble du projet entre les différents acteurs ? La Métropole du Grand Paris et la Région Ile de France participeront-elles au financement de ce projet ?*

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)

3. *Face à la préoccupation de certains intervenants, le MO peut-il expliciter les modes actifs doux qui sont prévus au projet ?*
4. *L'examen de certains points sensibles pour lesquels le scénario avec le projet est dégradé par rapport à celui au fil de l'eau, (groupe scolaire Anatole France, stade de France etc ...) a généré une question qui est apparue dans plusieurs thèmes : comment démontrer que ce projet améliore la vie des habitants alors que certains chiffres de l'étude d'impact semblent prouver le contraire ;*
5. *Le MO peut-il examiner les propositions du collectif et vérifier si les estimations qu'ils produisent sont vraisemblables ou pas.*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

Question :

1. *Devant les demandes émises par Plaine Co et la ville au sujet de la notion de réalisation pilote de ce projet, le MO peut-il, anticiper et vérifier que toutes les contraintes qu'il aura à assumer tant du point de vue des dispositions anti-pollution pour l'air que des protections acoustiques, il pourra faire face financièrement.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Les demandes de Plaine Commune et de la ville de Saint Denis concernant les mesures de réduction des nuisances ont été anticipées. Les protections acoustiques et les mesures innovantes visant à améliorer la qualité de l'air sont intégrées dans le budget de l'opération.

La maîtrise d'ouvrage a toujours soutenu et intégré dans son projet la recherche de solutions et d'optimisations permettant de diminuer les impacts sanitaires du projet. L'enveloppe contrainte du projet ne met en pas cause cet engagement concernant des enjeux identifiés de longue date. L'application de mesures anti-pollution et les protections acoustiques ont été dès le début intégré au coût global de l'opération.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que la réponse du maître d'ouvrage est positive, il rappelle qu'il a bien intégré dans son budget le coût de toutes les contraintes qu'il aura à assumer qu'elles soient pour les dispositifs anti-pollution de l'air ou pour les protections acoustiques. Cette précision est importante pour la suite du projet et des engagements pris, allant être formalisés dans le cadre d'un protocole d'accord.

Question :

2. *Comment se décompose le financement de l'ensemble du projet entre les différents acteurs ? La Métropole du Grand Paris et la Région Ile de France participeront-elles au financement de ce projet ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Le financement de l'opération est assuré à 100% par la SOLIDEO.

Compléments apportés par la SOLIDEO

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

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que dans la réponse du maître d'ouvrage SOLIDEO, qui finance à 100% les dépenses du projet, a précisé que son financement provenait pour 74,5% de l'État et pour 25,5% de la Région Île de France.

Question :

3. *Face à la préoccupation de certains intervenants, le MO peut-il expliciter les modes actifs doux qui sont prévus au projet ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

La situation actuelle du secteur Pleyel est dissuasive pour les modes doux et le projet permettra le développement des modes actifs inscrit au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, dans le Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables...). Le projet permettra d'assurer la continuité Nord-Sud aujourd'hui impossible.

Le projet a été co-construit avec les acteurs du territoire. Ainsi, les modes actifs prévues dans l'opération s'inscrivent dans des schémas directeurs plus globaux, portés par ces mêmes acteurs.

Les pistes cyclables dans le secteur Pleyel dans le futur 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. La réalisation de la traversée Nord-Sud pourrait de plus s'effectuer autrement que le long du boulevard Anatole France, en ouvrant la possibilité aux cyclistes d'emprunter le cheminement piéton traversant dont les caractéristiques seront arrêtées en ateliers.

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.

Les trottoirs et itinéraires piétons intégrés au projet sont représentés en bleu et vert sur la carte ci-dessous. La largeur des trottoirs sera partout maximisée selon les possibilités offertes par l'emprise du domaine public routier. À l'exception des traversées piétonnes à l'Est et à l'Ouest de la rue du Docteur Poirée, l'ensemble des traversées piétonnes seront situées sur des carrefours à feu. A l'exception des traversées piétonnes à l'est et à l'ouest de la rue du Docteur Poirée, 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.



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

Concernant plus particulièrement le cheminement piéton traversant Nord-Sud l'A86 et la route de la Révolte, la volonté du maître 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 feux ;*
- Un scénario alternatif à faire émerger lors de la concertation avec les habitants.*

L'ensemble des scénarios envisagés permettront une traversée de l'axe de l'A86 et de la rue de la Révolte sécurisée et accessible à tous.

Commentaires de la commission d'enquête

Cette question relève davantage du thème précédent, mais s'entend toutefois dans la mesure où ces cheminements étaient peu détaillés dans le dossier. Le public s'est ainsi légitimement interrogé sur sa prise en compte effective dans le projet d'aménagement - et donc son financement, dans un souci de cohérence et de continuité d'itinéraires qui fait actuellement cruellement défaut.

La commission note que les possibilités d'amélioration des modes actifs doux induites par la réalisation du projet représentent des points positifs pour un territoire en retard dans l'offre de ces déplacements pour les raisons suivantes :

- Les modes actifs pourront s'inscrire dans les plans des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, plan Local de Déplacement de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables ...). La continuité de la liaison Nord-Sud pourra être assurée.
- Les améliorations qui ont été décidées pour l'élargissement des trottoirs, l'implantation des écrans végétaux, les pistes cyclables présentes le long de toutes les voies reconfigurées dans le cadre du projet, permettront de sécuriser et de favoriser le développement de ce type de déplacements.

Question :

4. *L'examen de certains points sensibles pour lesquels le scénario avec le projet est dégradé par rapport à celui au fil de l'eau, (groupe scolaire Anatole France, stade de France etc ...) a généré une question qui est apparue dans plusieurs thèmes : comment démontrer que ce projet améliore la vie des habitants alors que certains chiffres de l'étude d'impact semblent prouver le contraire ;*

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

Par son avis du 16 janvier 2019, l'Autorité Environnementale a recommandé au maître d'ouvrage d'actualiser l'étude d'impact sur la qualité de l'air, jugeant le modèle utilisé obsolète. Le maître d'ouvrage a mis à jour l'étude Qualité de l'air selon les derniers modèles en vigueur.

Ces études montrent une amélioration significative de la qualité de l'air globale sur le périmètre d'étude et des impacts sanitaires qui diminuent avec le projet / fil de l'eau et à l'état actuel.

La maîtrise d'ouvrage s'interroge sur les chiffres de l'étude d'impact qui peuvent amener à ce constat.

La réalisation du projet permettra de retirer 10 000 véhicules par jour d'un réseau local surchargé pour les reporter sur le réseau magistral destiné à accueillir ces trafics.

Comme indiqué dans la pièce H du dossier d'enquête publique, le projet va induire, dans le périmètre d'étude, une diminution de l'ordre de -10 % des consommations de carburant par rapport au scénario fil de l'eau. En conséquence, le projet induira une amélioration en ce qui concerne les émissions atmosphériques du transport routier.

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

Les impacts en termes de qualité de l'air ne seront pas uniformes sur l'ensemble de zone d'étude et pour certains sites sensibles le projet sera moins bénéfique, freinant l'amélioration de la qualité de l'air due aux progrès des motorisations. Le maître d'ouvrage mettra en œuvre de nombreuses solutions afin de réduire ce possible frein.

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.

Sur la question du bruit, concernant le projet permet de diminuer le nombre de Pont Noir Bruit (PNB) dans le secteur d'étude tout en intégrant le traitement des PNB nouvellement créés et des bâtiments touchés par une augmentation significative du bruit.

Enfin, concernant le paysage et les modes doux, le réaménagement du secteur Pleyel qui intègre la mise en place d'itinéraires piétons et cycles dédiés et sécurisés permettra d'atténuer les coupures nord-sud et est-ouest que constituent aujourd'hui respectivement l'A86 et la rue Poulbot. De plus, l'espace libéré par l'abandon des bretelles existantes d'insertion sur l'A86 permettra la création d'espaces végétalisés dont les fonctionnalités seront à définir avec les riverains.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que les améliorations du projet qui ont été proposées lors de l'enquête publique vont dans la bonne direction et permettent de penser que le projet devrait permettre une amélioration de la situation par rapport à ce qu'elle aurait été sans la réalisation de ce projet. La liste des développements produits par le maître d'ouvrage et retenus par la commission est produite ci-dessous :

- beaucoup de personnes ont raisonné sur les chiffres de la première étude d'impact sans tenir compte de la mise à jour effectuée à la demande de l'Ae qui produisait des résultats moins défavorables pour les quelques sites sensibles les plus touchés. (dont le groupe scolaire Anatole France). Cette mise à jour n'a pas été suffisamment bien indiquée dans les documents ;
- le maître d'ouvrage a rappelé que dans la pièce H du dossier (réponse à l'Ae), dans le périmètre de l'étude, le projet permet de retirer 10 000 véhicules par jour du réseau local pour les reporter sur le réseau magistral équipé pour accueillir ces trafics ce qui génère une diminution de 10% des consommations de carburant par rapport au scénario fil de l'eau ;
- même si cette diminution n'est pas uniforme sur l'ensemble de la zone d'étude, le projet permet en général une légère diminution de la diffusion des polluants routiers qui sont considérés, quels que soient les horizons considérés. Il faut noter l'importance des dispositions qui seront prises pour mesurer et contrôler les taux de pollution plus particulièrement sur ces sites sensibles ;
- les impacts en termes de qualité de l'air ne seront pas uniformes sur l'ensemble de la zone d'étude et pour certains sites sensibles le projet sera moins bénéfique, freinant l'amélioration de la qualité de l'air due aux progrès des motorisations. Le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre de nombreuses solutions afin de réduire ce possible frein ;
- les études ont mis en avant le fait que 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 ;
- pour ce qui concerne le bruit, le projet permet de diminuer le nombre de point noirs bruit (PNB) ;
- concernant le paysage et les modes doux, le réaménagement du secteur Pleyel qui intègre la mise en place d'itinéraires piétons et cycles dédiés et sécurisés permettra d'atténuer les coupures nord-sud et est-ouest que constituent aujourd'hui respectivement l'A86 et la rue Poulbot. De plus, l'espace libéré par l'abandon des bretelles existantes d'insertion sur l'A86 permettra la création d'espaces végétalisés dont les fonctionnalités seront à définir avec les riverains.
- enfin, des évolutions concrètes du projet ont été actées à l'issue de l'enquête publique : 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.

- Pour finir, la mise en place de mesures, suivi et actions sur le quartier Pleyel, futur site pilote en matière de qualité de l'air et de réduction du bruit : le projet apporte globalement des améliorations sur l'ensemble du secteur concerné par le système d'échangeurs, même si certains sites, parmi l'ensemble des sites sensibles du quartier Pleyel, pourraient connaître une situation de moindre amélioration avec le projet .

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

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

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

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

Il articulera ainsi dans le temps :

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

Un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupera l'ensemble des signataires et pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUIPARIF et pourra associer – notamment - des représentants des habitants, le conseil de développement, des associations concernées par le projet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis. La commission d'enquête tient à souligner le travail de réflexion collégiale engagé pour agir de manière construite et concrète sur ce territoire et invite les acteurs à formaliser rapidement et à mettre en œuvre ce protocole d'accord. La formalisation du protocole et l'installation du comité de suivi pourra être piloté par l'État, en la personne du préfet de département.

Ces deux derniers points constituent des recommandations accompagnant l'avis de la commission d'enquête sur le dossier.

Question :

5. *Le MO peut-il examiner les propositions du collectif et vérifier si les estimations qu'ils produisent sont vraisemblables ou pas.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Les coûts présentés dans les propositions du collectif Pleyel A Venir sont globalement sous-estimés.

Toutes les propositions du collectif ne font pas l'objet d'une estimation. Nous tâcherons ici d'évaluer la vraisemblance des estimations proposées.

Point 4 de la proposition : Prolongement de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy en une voie montant et une voie descendante + une voie transports en commun.

Les coûts affichés sont :

- *3 à 5 millions d'euros avec suppression de 2 voies de stockage SNCF et reconfiguration des aiguillages pour 80 m de chaussée : étant donné la complexité de ces travaux, notamment en termes d'exploitation, l'estimation est crédible.*
- *40 millions d'euros pour le déplacement du poste d'aiguillage P. Plaine Commune a plutôt évoqué un coût de 50 M€.*

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)

Point 6 de la proposition : Reconfigurer la sortie 8a avec des sens de circulation précis dans tout le quartier Pleyel

Les coûts affichés sont :

- *1,5 M€ correspondant à 7,5 km de voiries reconfigurée pour 200 000 € du km.*

Le niveau de configuration peut être très variable mais la proposition semble nettement sous-évaluée. En effet, les coûts affichés par les Conseils Départementaux avec lesquels la maîtrise d'ouvrage travaille tournent autour de 1,2 M€ du km.

En guise de comparaison, notons que Plaine Commune investit 1 145 000 € pour réaliser une piste cyclable qui relie le quartier Pleyel au centre-ville de Saint-Denis.

Point 11 de la proposition : couvrir l'A86 en photovoltaïque (coût estimé de 400 à 600 M€), enfouir l'A1 (800 à 1000 M€).

Bien qu'astronomique, ces coûts sont très dépendants de la longueur enfouie et des contraintes techniques (réseau de transport en commun...).

Pour une couverture classique, il faut compter environ 200 000 € le mètre couvert. C'est un ratio très grossier mais qui permet de définir un ordre d'idée des coûts.

Commentaires de la commission d'enquête

A la demande de la commission, le maître d'ouvrage a étudié dans un tableau comparatif les avantages et les inconvénients des propositions du collectif Pleyel à Venir par rapport à la solution proposée et a examiné les estimations qui ont été produites par les collectifs pour ces mêmes propositions.

Le collectif admet ne pas avoir le niveau de compétences nécessaires pour pouvoir précisément estimer le coût de son scénario et la commission d'enquête le conçoit. En dehors de ces aspects économiques, l'analyse multicritères réalisées dans le thème 1, à partir d'éléments discriminants identifiés pour l'ensemble des propositions alternatives déposées, permet en revanche d'identifier les éléments s'avérant rédhibitoires, ne permettant pas de retenir un scénario (géométrie de voies - notamment des bretelles d'accès à l'A86 ou profil de rues existantes ne pouvant supporter des circulations importantes, etc.).

La commission constate que les propositions du collectif contiennent des éléments rédhibitoires qui empêchent leur faisabilité. En ce qui concerne les coûts, ils sont, en général, plutôt sous-évalués.

Fait à Paris, le 15 octobre 2019

La commission d'enquête

Présidente,
Marie-Claire EUSTACHE

Membre titulaire,
Sylvaine FREZEL

Membre titulaire
Alain CLERC



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 –

408

EXAMEN DES OBSERVATIONS : ENQUÊTE DE CLASSEMENT DE VOIES DANS LE RESEAU AUTOROUTIER A SAINT-DENIS

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

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

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

Par ailleurs, le département, dans sa contribution, signale des erreurs dans cette pièce du dossier, concernant **la domanialité actuelle et future des voiries** :

- **Des erreurs de classement des voies** dans la pièce G « Classement des voiries » du dossier d'enquête publique : la domanialité des voies actuelles dont la répartition est présentée à la page 5 ne correspond pas à la connaissance que le Département a du classement des voies sur le secteur. Concernant le patrimoine départemental actuel, celui-ci identifie les anomalies suivantes :
 - Le boulevard Anatole France, entre le carrefour Pleyel et la limite nord de la rue du Docteur Poiré n'est pas classée comme rue départementale. En effet, cet axe a fait l'objet d'un classement dans le domaine public communal acté par la délibération du conseil municipal du 30 juin 1994,
 - La rue Poulbot n'a jamais fait l'objet d'une procédure de classement dans le domaine public départemental. La section concernée s'étend entre la RD 410, boulevard Finot, et les deux extrémités suivantes :
 - à l'ouest, le début des bretelles d'entrée sur l'autoroute A86 extérieur,
 - à l'est, le débouché de la bretelle de sortie n°8b de l'autoroute A86
- **Une intégration possible à terme de la rue de la Révolte dans le domaine public départemental.** Concernant le classement des voies à l'horizon 2024 tel que présenté à la page 7 du document, le Département confirme qu'il est prêt à étudier avec la DiRIF et Plaine Commune les modalités d'un classement dans le domaine public départemental de la rue de la Révolte. En effet, le projet de complétion de l'échangeur Pleyel modifie fortement les fonctions de cette voirie. A l'horizon 2024, elle permettra de relier deux voiries départementales : la RD14, boulevard de la Libération, et la RD941, boulevard Anatole France, et sera en lien direct avec les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A86 extérieur. Aussi, ces éléments donnent à la rue de la Révolte l'ensemble des caractéristiques d'une rue départementale.

Question : La commission voudrait être éclairée sur ces différents points.

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 –

409

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

EN BREF

Le Conseil Départemental prendra en gestion la route de la Révolte et le boulevard Anatole France, entre le carrefour Pleyel et la limite nord de la rue du Docteur Poiré.

Plaine Commune prendra en gestion la rue Poulbot et le barreau de liaison avec le boulevard Anatole France.

L’Etat gèrera les bretelles d’accès et de sortie de l’A86.

La domanialité emporte la gestion (entretien et exploitation) de la voirie concernée, sauf convention contraire entre deux gestionnaires.

La rue Poulbot n'a jamais fait l'objet d'une procédure de classement dans le domaine public départemental.

Par ailleurs, le boulevard Anatole France, entre le carrefour Pleyel et la limite nord de la rue du Docteur Poiré n'est pas classée comme route départementale. En effet, cet axe a fait l'objet d'un classement dans le domaine public communal acté par la délibération du conseil municipal du 30 juin 1994.

Avec le projet, le réseau local sera hiérarchisé différemment. La réalisation du projet sera l’occasion de régulariser les domanialités.

Ainsi, le Conseil Départemental prendra en domanialité et en gestion :

- *La route de la Révolte,*
- *Le boulevard Anatole France, entre le carrefour Pleyel et la limite nord de la rue du Docteur Poiré.*

Plaine Commune prendra en gestion :

- *La rue Poulbot et le barreau de liaison avec le boulevard Anatole France*

Complément de réponse apportée par Plaine Commune :

Plaine Commune prévoit bien l’intégration de la rue Poulbot et du raccordement sur le boulevard Anatole France dans son domaine, dans des conditions à préciser par une convention avec la maîtrise d’ouvrage du projet.

Il a été acté lors du Comité de Pilotage de janvier 2019 présidé par le Préfet du Département de la Seine-Saint-Denis en présence des acteurs locaux, que des conventions devaient être établies postérieurement à l’enquête publique et préalablement avant le début des travaux.

La carte ci-dessous illustre les éléments communiqués par le Département concernant l’erreur de classement de la rue Poulbot et du boulevard Anatole France. La zone identifiée correspond aux portions de voiries identifiées à tort comme relevant actuellement de la gestion départementale et relevant de la gestion territoriale.

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)