

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

1	2	3	4	5	6	7
Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents : environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable
Institutionnels						Enquête classement ds le réseau national
Association						Résumé de l'observation/courrier/pétition
Contre le projet						
Pour le projet						
Date						
Pétition						
Observation portée sur le registre électronique						
Observation portée sur le registre électronique						
						<p>Monsieur Hamid OUIDIR (suite contribution n° 44) .../... - la disparition de l'échangeur A1-A86, aurait dû avoir comme première conséquence le démantèlement de la bretelle doublon 8b. Le maintien de cette dernière est dû au fait que le futur barreau de liaison entre les Bds de la Libération et Anatole France sera congestionné par deux bretelles d'entrée et de sortie de l'A86. La première bretelle est l'entrée Ouest de l'A86 par la Route de la Révolte. La seconde bretelle est une sortie Est de l'A86 qui vient injecter du trafic sur la Route de la Révolte. Le fait de déplacer cette dernière, permettra de décongestionner la Route de la Révolte. Celle-ci deviendra entièrement disponible pour les véhicules qui sortiront de la bretelle 8a pour aller au nord de Pleyel (Saint-Denis, Stade de France, Plaine Saunier...etc.). De plus cela permettra de remettre l'entrée de la bretelle d'entrée Ouest de l'A86 à côté de la route de la Révolte et non à partir de celle-ci. Ce qui contribue dans le projet de la DIRIF à engorger encore plus cette rue qui est censée être libérée et élargie pour constituer la troisième voie périphérique au quartier Pleyel et créer un vrai barreau de liaison entre le Bd de la Libération et le Bd Anatole France. - pour décongestionner le centre du quartier Pleyel, il faut créer un sens unique de circulation sur le Bd Anatole France et le Bd de la Libération et supprimer toute circulation du côté maternelle du groupe scolaire Pleyel - Anatole France par le Bd Anatole France actuel. Il va s'en dire que nous souhaitons que les transports en commun soient maintenus en double sens sur les grands axes de circulation du quartier Pleyel. Pour parvenir à cet objectif, il est impératif de penser à une circulation en double sens sur les deux axes périphériques latéraux du quartier Pleyel que sont la rue Ampère et la rue Francisque Poulbot. On éloigne ainsi les sources de pollution des cites sensibles et du centre du quartier. Afin d'équilibrer la circulation sur ces deux axes, il est impératif qu'ils aient chacun 4 voies (2x2 voies) en double sens. Si ses 2 axes sont en sens unique pour faire un sens giratoire virtuel qui fait le tour du quartier dans son ensemble, cela créera une congestion de l'un et de l'autre. L'afflux de véhicules charrié par les 4 futures bretelles de l'A86 à Pleyel et celles qui viendront des quatre coins de ce dernier (Quais de Seine, Plaine Saint-Denis, sud et nord du quartier Pleyel) rendra la situation très difficile si on spécialisait la rue Poulbot en montée et la rue Ampère en descente d'autant plus que la rue Marcel Cachin et le Bd Finot sont sous dimensionnées pour capter tous le flux qui serait injecté sur la rue Ampère et la rue Saint-Denis. - Il est important de connecter la rue Francisque Poulbot à la rue du Landy pour le fonctionnement de la ZAC Pleyel et la connexion de cette dernière avec le reste du quartier Pleyel et de l'A86. - Il est encore plus important de reconnecter la rue Francisque Poulbot au Bd Ormano et à la rue du Dr. FINOT représentant le schéma de circulation actuel. On améliore beaucoup cette situation de circulation en transformant la rue Francisque Poulbot en double sens. - lorsque le Franchissement Urbain Pleyel sera réalisé et le Bd Finot ouvert sur les rue Saint-Denis et Ampère, il est impératif de modifier les sens de circulation de la rue Marcel Cachin, Bd Finot et rue Pierre Nicolau pour ne pas congestionner l'axe de circulation horizontal : Pierre Nicolau/Bd Finot/rue du Dr. FINOT/ le Franchissement Urbain Pleyel. - la bretelle de sortie Est à l'A86 qui descend sur Camille Moke doit pouvoir acheminer une partie des véhicules sur la rue du Générale Wilson. Pour se faire il est impératif de revoir le sens de circulation des rues connectées à la rue Camille Moke : rue Jean-Philippe Rameau et Zone d'Activités Landy Fret. - nous devons tout faire pour avoir trois axes à 4 voies et en double sens en périphérie du quartier Pleyel : Route de la Révolte/ rue Francisque Poulbot/ Rue Ampère. Cela décongestionnera le centre du quartier. - Il ne faut pas connecter le FUP côté Plaine Saint-Denis à la rue Camille Moke par une rue longeant les voies ferrées. Cela augmenterait le flux de transit sur Pleyel.</p>

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

1	2	3	4	5	6	7	Résumé de l'observation/courrier/pétition
Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	
43	12/06/19						<p>Monsieur Hamid OUIDIR (suite contribution n° 44) .../... - Il faut mettre la rue Saint-Denis (à Saint-Ouen) dans le prolongement de la rue Ampère en double sens jusqu'à la rue du Landy, ensuite en sens unique remontant de la rue Albert Dahienne. La rue du Landy deviendrait un sens unique entre la rue Saint-Denis et le Quai de Seine.</p> <p>- Il faut coller au maximum les bretelles d'entrée Ouest à l'A86, puisque l'entrée des véhicules dans le quartier Pleyl ne se fera plus par le Bd Anatole France lorsque ces derniers viennent du nord. Cela permettra d'élargir la Route de la Révolte afin qu'elle prenne toute sa place dans le dispositif de décongestionnement du quartier Pleyl tout entier.</p> <p>- La passerelle peut être détruite pour que son emprise au sol soit moins gênante pour redessiner l'entrée Ouest venant de la rue Francisque Poulbot pour une courbe plus courte et plus proche de l'A86. Ceci dans la seule optique d'élargir la Route de la Révolte sans que celle-ci n'enjambe le tronçon de rue Francisque Poulbot menant vers la bretelle d'entrée Ouest de l'A86. Cette passerelle pourrait être rebâtie à moindre frais dans l'objectif de rejoindre directement le pont-Anatole France au dessus des voies ferrées avec une vraie voie verte qui enjambrera les bretelles d'entrée Ouest de l'A86 et la Route de la Révolte dont le niveau pourrait commencer à descendre juste avant le pont franchissant les voies ferrées. Cela permettra de connecter la future passerelle à ce pont sans trop le surélever. Une bifurcation doit être créée pour rejoindre la rue piétonne qui débouche sur la rue de l'Industrie à partir de cette future passerelle. Voilà un axe de réflexion sur la voie verte que nous souhaitons se concrétiser. Il ne faut pas travailler sur le cheminement actuel de cette passerelle qui est très contraignant. Il faut penser d'ores et déjà à une reconfiguration de cette dernière en pensant son esthétique, sa finesse et sa robustesse. Le Génie Civil peut apporter cette solution à des coûts très abordables dont une partie serait financé par la suppression de la bretelle 8b.</p> <p>Monsieur Hamid OUIDIR (suite contribution n° 44) .../... - Il faudra pouvoir connecter directement sur la rue Jules Saulnier le flux sortant de la bretelle "Est" de l'A86 allant au Stade de France. Cela décongestionnera l'entrée de Camille Moke sur le Bd Anatole France. - le Bd Anatole France dans le prolongement de la rue Francisque Poulbot direction Ouest peut commencer à tourner un peu plus loin que son cheminement actuel sous l'A86 afin d'éloigner au mieux du groupe scolaire les deux voies de la rue Francisque Poulbot provenant de Porte de Paris. Ceci permettra de construire un jardin public plus grand à côté du groupe scolaire Pleyl - Anatole France de son côté maternelle. - Il faut penser dès aujourd'hui à la pertinence de placer une bretelle d'entrée "Est", accolée à celle qui prolonge la rue Francisque Poulbot. Cela permettra aux véhicules venants du nord du quartier Pleyl d'accéder à la direction Est de l'A86 sans le traverser. Ce qui est le cas aujourd'hui. - Il faudra interdire catégoriquement tout trafic de transit des poids lourds par le quartier Pleyl!! C'est une décision qui peut être prise dès à présent. Ce projet alternatif parmi tant d'autres, améliorera l'existant même avec deux bretelles supplémentaires. Nous aurons certes un flux supplémentaire de véhicules mais qui sera dilué via plusieurs axes de circulations qui n'existent pas ou qui sont insuffisants pour le faire actuellement.</p>

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

	1	2	3	4	5	6	7
	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable
	Institutionnels						Enquête classement ds le réseau national
	Association						Résumé de l'observation/courrier/pétition
	Contre le projet						
	Pour le projet						
	Date						
	Pétition						
	l'adresse électronique						
	Observation portée sur le registre électronique						
	Observation portée sur le registre électronique						
45	12/06/19	x			x (?)		
<p>Antoine Pantin</p> <p>Objet : Un projet dangereux pour nos enfants et pour le développement du quartier Pleyel - Développons une stratégie de développement durable pour notre quartier Bonjour,</p> <p>Je suis un nouvel habitant du quartier Pleyel depuis quelques mois maintenant, un quartier en devenir avec des perspectives positives suite à l'accueil des JO 2024. Des projets ambitieux qui peuvent aussi créer le futur quartier à l'abandon de l'après JO si des décisions trop rapides avec une vision à court terme sont prises. Le quartier Pleyel est un quartier familial qui compte une école de 700 personnes, une crèche mais peu d'accès à la culture (médiathèque, école de musique, d'arts etc.), ni centre de santé, maison de quartier, commerce de proximité etc. Quid de ce développement ? Une vie de quartier à créer, des liens sociaux et une économie de quartier au ralenti.</p> <p>Quid de ce projet farineux qui va augmenter les nuisances sonores, trafic routier et mécaniquement la pollution de l'air pour nos 700 enfants ? Quelles sont les solutions apportées en matière d'ingénierie pour baisser les futures augmentations sonores ? Nouvelle surface qui absorbe le bruit des voitures ? Un mur sur l'A86 pour diminuer les nuisances sonores ?</p> <p>Quid des voitures à l'arrêt qui polluent encore plus qu'à vitesse sur autoroute ? Alors qu'une crèche et une école est située à moins de 10 mètres de cette route qui engendrera, si le projet est effectué comme tel, plus de 2 fois plus de trafic et donc des pics de pollution deux fois plus élevés, alors qu'ils sont déjà supérieurs aux préconisations de l'OMS</p> <p>TOTAL ne correspond pas aux critères éthiques et écologiques pour prétendre devenir un sponsor des JO, mais nous préoccupons nous de l'augmentation des gazes à effet de serre de ce nouveau projet pour les habitants ? Nous avons été le leader de la COP21 en 2015, continuons dans ce que nous voulons pour nos enfants.</p> <p>Pour cela prenons des virages forts en matière de développement urbain et notamment dans le développement des circulations neutres : trottinette, vélos, scooters etc. Une stratégie de développement durable et urbain pour montrer l'exemple à nos futures générations</p> <p>Ce que je souhaite pour le développement du quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un quartier plus animé : médiathèque, centre de santé, maison de quartier, commerces de proximité, école de musique etc. - Développement urbain pour l'augmentation des circulations neutres : piétonisation des espaces, espace pour les vélos, trottinettes etc. - Moins de voitures pour une meilleure qualité de l'air et pour protéger nos enfants des accidents <p>Ø Le quartier Pleyel est déjà menacé par des risques élevés de cancer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plus d'espaces verts pour absorber les pollutions actuelles et améliorer le cadre de vie des habitants <p>Anne Hidalgo souhaite que ce projet des JO soit exemplaire sur le plan environnemental, alors svp prenons en compte les stratégies de développement durable d'une société :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'économie : favoriser une économie locale et accessible (favoriser les produits locaux, les commerces de proximité, le circuit court etc.) - Social : créer du lien social (groupement scolaire, associations musicales, sportives, artistiques etc. - Ecologie : minimiser un maximum l'impact écologique, diminuer le flux de voitures, favoriser les circulations neutres, augmenter les espaces verts <p>Nous croyons forts dans vos décisions qui seront je l'espère positives et dans l'intérêt général du développement durable souhaité par la COP 21 et par les habitants du quartier Pleyel.</p> <p>Merci d'avance pour votre prise en compte et pour cette bouffée d'oxygène que vous nous offrirez.</p>							

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition
46			14/06/19			x			x		x					<p>Sylvie Ritmanic : (collectif Cahier citoyen : "La métropole c'est nous")</p> <p>Objet : Projet à revoir pour prendre en considération la qualité de vie des habitants, dont les 700 enfants de l'école du quartier</p> <p>- Il faut prendre en compte les avis des habitants. Les réponses données à leurs questions lors de la réunion publique ne sont pas satisfaisantes. Ceux ci ont obtenu la prolongation de l'enquête publique, suite à la réunion publique du 15 mai. Ce temps supplémentaire doit permettre d'étudier les arguments et propositions alternatives des citoyens et associations locales, d'en faire un retour et en débattre lors d'une réunion publique supplémentaire en juin.</p> <p>- Ce projet de réaménagement d'échangeurs autoroutiers n'est pas un détail. Il s'agit d'autoroutes en milieu très urbanisé, et qui le sera encore plus à l'avenir. Ces autoroutes ont déjà fracturé la ville pendant 50 ans, c'est à dire abimé la capacité à vivre , à vivre ensemble, à assumer les différentes fonctions de la ville et les différents temps de la vie. Il est donc normal que soit fait un gros travail d'écoute de la réalité vécue, et d'analyse pour parvenir à des solutions qui réparent non seulement le tissu urbain mais les conditions de vie.</p> <p>- Le quartier alerte sur la situation inacceptable qui va être faite aux enfants du groupe scolaire, qui sera enserré entre des voies à grande circulation, 4 le long de l'école, 5 à traverser en allant à pied à l'école; c'est dangereux, polluant; néfaste pour la santé et ... injuste par le peu de considération que cela présente pour les enfants et plus généralement les habitants actuels.</p> <p>- Les études du dossier d'enquête sont évasifs sur des points essentiels. C'est dans l'absence de détails que se cache le diable en l'occurrence: la concentration maximale de polluants est "globalement" plus élevée avec le projet (que pour un scénario sans projet) mais plus faible qu'à l'heure actuelle; au niveau des sites sensibles les niveaux sont "relativement " faibles à l'exception du dioxyde d'azote (le plus dangereux). Il est possible de "dédouler" que les éab. sensibles ne "devraient pas être impactés" "significativement" par la hausse du trafic... Derrière ces adverbies généralisant dans l'imprécision, se cache le fait que le principal "point sensible" se trouve être... l'école et ses 700 enfants pour lesquels il est ainsi admis que la concentration des polluants dans l'air respiré sera plus important! On ne peut se contenter de certitudes aussi peu étayées!</p> <p>- Il a été répondu que l'utilisation de la rue Poulbot ne pouvait être retenue en raison de contraintes d'aménagements à venir. Ne faut-il pas plutôt regarder à 2 fois les projets en question? et les faire évoluer de manière à ne pas être contradictoires avec un projet de desserte habitable?</p> <p>- Parmi les objectifs du projet les 2 seuls qui concernent les habitants sont de meilleures conditions de sécurité et la bonne insertion environnementale. On ne peut pas dire que le projet y satisfasse. Au fil des documents , et rappelé par les élus, il y aurait la volonté d'apaiser les conditions de vie dans ce quartier Pleyl. Avec 40 000 véhicules / jour sur le bd anatole France?</p> <p>- Le quartier va être bouleversé par des projets d'aménagement dont celui des accès autoroutiers n'est qu'une partie. Il serait incompréhensible que ces projets ne comportent aucun objectif d'amélioration notable de la qualité de vie des habitants, ni d'objectifs ambitieux écologiques qui en sont en même temps constitutifs.</p> <p>- Les ambitions principales, telles qu'énoncées dans l'ensemble des documents , concernent en 1er lieu l'attractivité économique du quartier. Un quartier dont on vante le caractère "métropolitain". Personne ne sait ce que cela veut dire, si ce n'est sans doute que les habitants doivent accepter d'être considérés seulement en second lieu. Les choses ne doivent pas être en concurrence ni contradictoires: il est indispensable que les aménagements nouveaux, équipements comme espaces publics et dessertes routières, aient pour but aussi d'améliorer la qualité de vie des habitants;</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
47			15/06/19						x (?)				x			<p>Sylvie Ritmanic (suite)</p> <p>- Nous revendiquons une ville "habitable" au quotidien de ce qui fait la vraie vie des quartiers et des fonctions, comme dans les temps forts événementiels autour des équipements "extra-ordinaires", et comme carrefour avec des gens qui viennent travailler ou seulement de passage grâce aux transports "métropolitains".</p> <p>- La prolongation de l'enquête publique doit impérativement servir à croiser (vraiment) le point de vue des habitants avec celui des experts, à regarder (vraiment) le projet des échangeurs autoroutiers sur Pleyl/Porte de Paris aussi du point de vue de la vie, de "l'habitabilité" du quartier, avec l'objectif d'une amélioration de la qualité de vie des habitants et de la qualité de l'environnement dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Pour cette raison il faut prendre en compte le projet alternatif des associations du quartier, et modifier le projet présenté à l'enquête publique de manière à protéger les enfants du groupe scolaire.</p> <p>Sylvie Ritmanic, habitante du Centre ville de Saint Denis; collectif du Cahier citoyen "La métropole c'est nous"</p>
48			18/06/19	x		x			x			x				<p>Natali Silvestri</p> <p>Objet : Soutien au projet alternatif des habitants</p> <p>Le projet de la dirif est dangereux pour la population. Ce projet n'hésite à sacrifier des centaines d'enfants sur plusieurs générations et tout ça pour satisfaire les élus et les promoteurs immobiliers.</p> <p>Plaine Co, la mairie de Saint Denis, la mairie de Paris, l'État personne n'écoutez les habitants qui alertent depuis le début et qui ont travaillé consciencieusement, prenant en compte tous les paramètres, toutes les contraintes pour rendre un projet conforme aux attentes des pouvoirs publics et aux besoins des habitants, notamment leur santé et leur qualité de vie. Il semblerait que pour un petit bout de terrain, la zac Saulnier pour ne pas la nommer. Plaine Commune et la mairie de Saint Denis soient prêts à sacrifier durablement la population de Pleyl.</p> <p>Lors des différents comités de suivi, nous avons appris qu'il y avait 19,4 équipements sportifs pour 10 000 habitants, dans le reste des départements il y a en 49/10 000. Je me demandais pourquoi un tel écart, sachant que derrière la Seine Saint Denis il y a Mayotte et la Guyanne, eh bien aujourd'hui j'ai la réponse : la population ne fait pas parti des équations d'aménagements des territoires !!</p> <p>Cécile Gintrac. (Cette contribution comporte une pièce jointe proposant une organisation schématique de l'espace oermettant de repenser les circulations.)</p> <p>Objet : Pour un meilleur projet de circulation globale</p> <p>Depuis plusieurs mois, le Comité de Vigilance JOP2024 a travaillé avec une vingtaine de collectifs à un projet alternatif de circulation (cf pièce jointe)</p> <p>Ce projet préconise de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - placer les voies routières au plus loin des habitations et écoles et à proximité des voies ferrées et, pour ce faire, de conserver la rue Poullbot ; - d'utiliser le foncier de la ZAC Plaine Saulnier pour une sortie de l'A86 ; - d'utiliser l'espace libéré pour des voies vertes et espaces verts en protégeant ainsi le groupe scolaire Anatole France - de faire de la place Pleyl une vraie place et un véritable espace public. <p>La desserte du Village olympique ne doit pas se faire au détriment des habitant.e.s actuels du quartier Pleyl.</p> <p>En l'état le projet de réaménagement proposé par la DIRIF n'est pas à la hauteur et crée de nouvelles difficultés. Il est regrettable de dépenser 95 millions pour ne pas améliorer nettement la qualité de vie de l'ensemble des Dionysien.nes</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
49			22/06/19	X					X							Courleux Alice Objet : Un avenir durable Réfléchir à comment augmenter les flux de voitures dans un quartier résidentiel va à l'encontre des enjeux de santé et climatiques. Soyez ambitieux, proposer comment réduire les déplacements en voiture à la faveur de déplacements doux (piéton, vélo) et des transports en commun (P+R, réseau de bus). Le quartier Pleyl doit devenir un village (rues piétonnes, commerces de proximité, équipements sportifs et culturels, service public) et non et zone de transit autoroutier.
50			23/06/19	X	X				X		X					Collon Aline Organisme : Collectif Cahier CitoyenCe projet consiste à favoriser la circulation autoroutière de personnes qui traverseront le territoire sans s'arrêter. Il n'est pas conçu pour les habitants du quartier Pleyl qui n'en subiront que les inconvénients (pollution sonore, environnementale, dangerosité pour les enfants du groupe scolaire, etc). Ne serait-il pas plus judicieux (et plus économique sûrement) d'étudier un vrai projet de vie pour ce quartier en développant des voies de circulation douce, surtout au moment où la politique métropolitaine cherche à limiter le nombre de véhicules circulant avec les vignettes Crit'Air... Les projets alternatifs proposés par la FCPÉ Pleyl - Anatole France, et le Comité de Vigilance JOP 2024, devraient être pris en considération.
51			23/06/19	X	X				X							Gadreau Maxime Organisme : Paris en selle-Plaine commune association Paris en selle-plaine commune n'émet pas un accord favorable au projet proposé par la Dirif. En effet, ce projet ne tient pas compte de : - la population locale qui souhaiterait voir diminuer le nombre de voies automobiles dans le secteur Pleyl ; - le projet alternatif de "Pleyl Avenir", qui se veut très ambitieux et beaucoup moins onéreux ; - de la pollution que va engendrer un tel projet avec l'arrivée d'une circulation massive Boulevard Anatole France, juste à côté d'une école primaire et de milliers d'habitants. - de l'impact sonore et visuel d'un tel projet. En ce qui concerne le vélo, 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.
52			24/06/19			X			X							Marianna Kontos Objet : Pour un projet durable, respectueux de l'environnement et des habitants.e.s Le projet de complétude de l'échangeur autoroutier sur l'A86, porté par la DJRIF, soulève de sérieuses inquiétudes quant à ses effets sur la qualité de vie, la santé des habitant.e.s, salarié.e.s, enfants scolarisés du quartier Pleyl, notamment en ce qui concerne la pollution de l'air Associations de parents d'élèves, collectifs d'habitants travaillent depuis des mois à des solutions alternatives d'aménagement. Pour un projet durable, respectueux de l'environnement et des habitants, un travail en commun est nécessaire. La ville doit se faire avec ses habitants et non sans, voire contre eux. Marianna Kontos, membre du Comité de vigilance JOP Paris 2024 à Saint-Denis

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition			
								1	2	3	4	5	6	7				
53			25/06/19			x											<p>Enquête classement ds le réseau national</p> <p>Non exploitable</p> <p>Divers</p> <p>et utilité éco du projet</p> <p>Analyse socio-économique</p> <p>Sécurité</p> <p>nuisances, informations...</p> <p>travaux : phasage, durée, impacts temporaires : les bruits, qualité de l'air...</p> <p>Les impacts permanents : environnement et paysage, desserte du territoire</p> <p>Les déplacements et la desserte du territoire</p> <p>Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire</p> <p>Association</p> <p>Institutionnels</p>	<p>Hamid OUIDIR Parent d'élève élu dans le Conseil Local FCPE du groupe scolaire Pleyel - Anatole France. Cette contribution comporte 4 pièces jointes : lettres de la Présidence de la République, du Ministère de l'éducation nationale et propositions de réaménagement des voiries locales)</p> <p>La concentration de cinq bretelles d'entrée sortie A86 dans le quartier Pleyel à proximité du groupe scolaire Pleyel – Anatole France est intolérable et générera des concentrations de polluants aux abords de ce dernier. Elle générera de la pollution sonore et augmentera le risque d'accident. Ce projet aggravera la situation par rapport à la situation actuelle qui est déjà préoccupante.</p> <p>Pour nous rassurer, vous nous dites que les motorisations actuelles et futures seront moins polluantes. Vous nous confirmez aussi que des modèles montrent une diminution du volume global de pollution atmosphérique lié aux émissions de ces véhicules. Cependant, il est admis aujourd'hui que la concentration d'une catégorie de polluants dangereux rejetés par des véhicules même avec de nouvelles motorisations est à prévoir.</p> <p>Le rejet de CO2 par nos véhicules est le critère utilisé actuellement pour déterminer si un véhicule est polluant ou non. Pourtant, même les véhicules dégageant peu de CO2 sont source de pollution. Certaines particules nocives pour notre santé passent le barrage du filtre à particules. Sans oublier les particules fines émises hors échappement (abrasion des pneus, garniture des freins, etc.).</p> <p>On associe généralement la pollution d'un moteur à son niveau d'émissions en CO2. Logique, puisqu'il s'agit de la seule donnée de rejet systématiquement communiquée par les constructeurs et de celle prise en compte pour le calcul des bonus et/ou malus écologiques. Pourtant, le CO2 n'est pas un polluant considéré au sens d'élément nocif pour la santé publique, susceptible de favoriser l'apparition de cancers ou d'autres pathologies respiratoires et cardiovasculaires.</p> <p>Evidemment, une atmosphère saturée en CO2 devient irrespirable et le dioxyde de carbone est classé dans les gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique. C'est à ce titre que les autorités le prennent comme critère de classement pour mesurer l'impact environnemental des véhicules. Toutefois, un faible impact environnemental n'est pas nécessairement synonyme de préservation de la santé publique, où les particules fines (on estime que 10 % des particules émises par les moteurs parviennent à échapper au barrage des filtres à particules) et les oxydes d'azote (les Nox) sont classés dans les polluants cancérigènes.</p> <p>Le paradoxe est que les motorisations qui rejettent le moins de CO2, favorisées par l'Etat (bonus-malus écologique), sont celles qui génèrent le plus de polluants toxiques, et réciproquement! Bref, il semble difficile de prendre soin à la fois de l'avenir de la planète et de la santé publique...</p> <p>Dans le monde des particules fines, qui polluent l'atmosphère, toutes ne sont pas responsables des mêmes maux. Les spécialistes les classent selon leur taille. Il y a en premier lieu les PM10, soit celles qui mesurent 10 microns. Considérées comme grosses, elles sont reconnues pour leur impact sur la santé pulmonaire de ceux qui résident dans des zones très polluées. Mais elles ne seraient pas forcément les plus dangereuses.</p> <p>Les motorisations récentes rejettent toujours des particules de plus en plus fines, celles qui sont inférieures à 2,5 microns (les PM2,5). Nous n'avons aucune donnée sur leur finesse par rapport aux nouvelles motorisations, ni le recule nécessaire selon leur concentration ou leur propagation pour connaître leur degré de nuisance sur le corps humain et surtout sur les plus fragiles d'entre eux (les enfants et les personnes âgées). De faibles quantités de ces nouveaux polluants très fins seraient potentiellement suffisantes pour créer des troubles sévères. Les particules de moins de 2,5 microns attirent l'attention des autorités sanitaires depuis quelques temps, car leur champ d'action serait bien plus large, et donc plus dangereux. D'après une étude américaine, ces particules auraient en effet la capacité de s'infiltrer dans tous les organes du corps humain. En voyageant grâce au sang, elles pourraient être responsables de nombreux cancers et maladies, jusqu'à la maladie de Parkinson, l'autisme ou même le diabète.</p> <p>Rajouté à ces pollutions liées aux particules fines et très fines, il y a la pollution sonore et l'augmentation du facteur accident aux abords du groupe</p>

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

	1	2	3	4	5	6	7
Observation portée sur le registre électronique							
Observation portée sur l'adresse électronique							
Pétition							
Date							
Pour le projet							
Contre le projet							
Association							
Institutionnels							
Le programme du projet: les aménagements et la desserte du territoire							
Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...							
Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...							
Sécurité							
Analyse socio-économique et utilité éco du projet							
Divers							
Non exploitable							
Enquête classement ds le réseau national							
Résumé de l'observation/courrier/pétition	<p>Monsieur Hamid OUIDIR (suite contribution n° 53) Ainsi, il est très urgent d'éloigner les sources de pollution automobiles des lieux sensibles tels que les écoles. Voilà une recommandation de l'OMS dans son rapport publié au mois d'octobre 2018. Voici un résumé des points essentiels que nous avons soumis dans notre contribution lors des réunions publiques et qui doivent être portés, dont l'intérêt premier est l'éloignement de la circulation du groupe scolaire Pleyel – Anatole France :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- connexion de la rue Francisque Poulbot à la rue du Landy, et reconnexion de cette dernière au Bd Ormano et à la rue du Dr. FINOT pour écarter la circulation du groupe scolaire du côté maternelle. 2- suppression de la bretelle double 8b qui injecte du trafic sur ce côté. 3- désengorgement du futur barreau de liaison entre le Bd de la Libération et le Bd Anatole France: l'injection du trafic sortant de la future bretelle venant de l'Est de l'A86 et celle qui y prend sont départ, encombrera la Route de la Révolte au point que les véhicules venant de la bretelle 8a auront du mal à rejoindre le Bd Anatole France pour aller en direction de la Porte de Paris. 4- suppression du tronçon du Bd Anatole France avec la voie de bus du côté maternelle du groupe scolaire et création d'un jardin public protégeant les classes maternelles du bruit et de la pollution générée par les véhicules récents ou anciens. 5- reconfiguration du Bd de la Libération en sens unique (sud -nord) pour les véhicules et en double sens pour les transports en commun afin de réduire la nuisance de ce boulevard du côté élémentaire du groupe scolaire. 6- création d'un jardin public de plus d'un hectare du côté de groupe scolaire où sont accueillis les tout petits enfants, à savoir la partie maternelle aux abords de laquelle la Dirif projette de faire passer un tronçon de boulevard à 6 voies. <p>Beaucoup de courriers ont été envoyés parmi lesquels celui destiné au Président de la République. Le Chef de cabinet de ce dernier et celui du cabinet de M. Blanquer ont répondu qu'ils ont pris connaissance du dossier. Le Ministre de la transition écologique M. de Rugy a reçu ce dossier et n'a toujours pas répondu à nos sollicitations. Au plus haut sommet de l'état, le problème du quartier Pleyel dans le cadre de la préparation des JOP de 2024 est connu. Une solution n'est encore pas trouvée pour protéger les enfants du groupe scolaire Pleyel - Anatole France ainsi que les milliers d'habitants de ce quartier.</p>						

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les							Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition
								1	2	3	4	5	6	7		
								Les impacts permanents : desserte du territoire les déplacements et la aménagement proposés	Les impacts permanents : environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable		
54			26/06/19			x		x	x							<p>Monsieur Ouidir. Plus 4 pièces jointes (plans des propositions)</p> <p>Objet : Pourquoi on continue à parler d'échangeur Pleyel alors qu'il s'agit d'un diffuseur dans un cadre qui sort du périmètre proche du groupe scolaire Pleyel-Anatole France et qui influera sur la circulation entrante et sortante dans le quartier Pleyel à proximité de ce dernier ; la rue Jules Saulnier doit être apaisée car les bretelles d'accès/sortie au niveau de l'A1 Stade de France communiquent indirectement avec celles de l'A86 par cette rue et le Bd Anatole France.</p> <p>Pire encore, lorsque les nouvelles bretelles en direction de l'Est de l'A86 à Pleyel seront réalisées, un nouveau flux de véhicules transitera par la rue Jules Saulnier et le boulevard Anatole France pour relier les nouvelles bretelles de l'A86 à Pleyel avec les bretelles d'entrée et sortie de l'A1 à Stade de France.</p> <p>Les sociétés qui fabriquent ou entretiennent les autoroutes utilisent le terme Diffuseur pour désigner les liens entre une autoroute et un autre type de route. Étant donné que le projet de la DIRIF actuel ne supprime pas complètement la liaison entre l'A1 et l'A86, on continu à utiliser ce terme d'échangeur. Le projet de la DIRIF supprime seulement les bretelles de l'A1 à Porte de Paris mais ne fait rien concernant celles au niveau du Stade de France.</p> <p>Beaucoup de véhicules traversent le quartier Pleyel ou rentrent/sortent des bretelles de l'A86 qui s'y trouvent pour aller ou venir de Paris ou du périphérique parisien par ces deux bretelles au niveau du Stade de France.</p> <p>Il est important de réfléchir au moyen de déconnecter cette liaison qui se fait essentiellement par la rue Jules Saulnier ou supprimer l'accès ou la sortie de l'A1 à proximité du Stade de France.</p> <p>S'il n'est pas admis de déconnecter physiquement la rue Jules Saulnier du Bd Anatole France nous pourrions demander à la mettre en double sens pour les transports en commun uniquement et les véhicules prioritaires. Nous pourrions aussi imaginer une reconfiguration de cette rue en sens unique sur le côté qui achemine le moins de véhicules entre les deux autoroutes en attendant de supprimer les deux bretelles de l'A1 à Stade de France. Nous pourrions aussi réfléchir à leur fermeture sauf les jours de grands événements se déroulant dans le Stade de France pour désengorger la circulation le jour de grande affluence. Des arrêtés préfectoraux peuvent être pris pour réglementer la fermeture de ces deux bretelles et leur réouverture exceptionnelles.</p> <p>Des solutions peuvent être envisagées pour garder les voiries actuelles. Il faut cependant reconfigurer leurs destinations. Ainsi et pour continuer à connecter le site du Stade de France à l'A1 avec le périphérique Parisien, par ces deux bretelles il faut supprimer la circulation les reliant à celles de l'A86 à Pleyel. Nous pourrions garder la rue Jules Saulnier en double sens en interdisant de tourner à gauche sous l'A1 pour les véhicules sortant de cette autoroute. De la même manière les véhicules provenant de la rue Jules Saulnier ne pourront plus tourner à droite pour rejoindre directement l'A1 en direction de Paris. La voie de stockage sur la rue Ambroise Croizat qui mène au boulevard Anatole France doit être supprimée. Idem pour l'accès à la rue Ambroise Croizat qui doit être interdite à partir de ce même boulevard. Il faut aussi mettre un panneau d'interdiction de tourner à gauche au carrefour Porte de Paris pour les voitures provenant de cette bretelle et se rendant vers le Bd Anatole France. Lorsque le véhicule qui emprunte ce Bd arrive à Porte de Paris, il doit avoir un panneau lui interdisant de tourner directement à droite pour accéder à la bretelle d'entrée de l'A1 après le pont du Général Wilson. Par contre, tous les véhicules venant du nord Porte de Paris ou de ses environs ainsi que ceux venant du quartier Pleyel ou de ses environs pourront continuer à se rendre au site du stade de France. Les premiers par l'avenue du Général Wilson et le second par le futur FUP (Franchissement Urbain Pleyel). Cette solution de reconfiguration des circulations est réalisable sans grand frais. Elle permettra de créer une vraie liaison Anatole France apaisée entre Porte de Paris, Saulnier et Pleyel.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition
							1	2	3	4	5	6	7	
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national
55			26/06/19			x	x	x		x	x			<p>Monsieur OUIDIR (plus 6 pièces jointes sous forme de plans qui sont commentés dans son texte)</p> <p>Objet : Des solutions existent au-delà des quartiers congestionnés par le trafic induit entre l'A1 et l'A86. Une possibilité peut-être envisagée pour résorber une bonne partie du trafic qui congestionne les quartiers dont les axes routiers servent à la liaison des deux autoroutes A1 et A86. Il s'agit du barreau de liaison à la Courneuve reliant justement ces deux autoroutes et qui n'assure aujourd'hui malheureusement que 2 des 8 liaisons que doit assurer un système d'échangeur bidirectionnel et complet. Il y a actuellement 1 entrée et 1 sortie qui ont été préparées mais jamais terminées sur ce barreau de liaison. Leur tracé ainsi que leurs trajectoires sont visibles.</p> <p>Si l'achèvement de ces deux bretelles déjà préparées est réalisé, le barreau de liaison atteindra les 4 liaisons. À terme les 4 autres liaisons devront être réalisées avec un élargissement du barreau de liaison afin d'atteindre un système d'échangeurs complet. Pour ne pas créer un autre barreau de liaison en parallèle pour créer ces 4 autres liaisons, il faudra des bretelles qui enjambent les actuelles sur un troisième niveau ou bien faire en sorte que leur tracé soit un peu plus long pour enjamber les autres bretelles existantes aux endroits où elles sont les moins hautes. Un grand soin devra être porté à l'édification de murs anti-bruits aux abords des habitations et l'implantation d'espaces verts très denses autour de ce système d'échangeur afin d'absorber la pollution de l'air qui en résultera. Cet échangeur finalisé permettra de relier complètement l'A1 et l'A86. Ainsi, les véhicules se trouvant sur l'une des deux autoroutes sur une distance de 7 km de périmètre auront le choix d'emprunter ce barreau de liaison complété et amélioré pour aller sur l'autre autoroute sans devoir quitter l'une ou l'autre pour encombrer les réseaux routiers urbains dans ce périmètre. Je pense à la Plaine Saint-Denis, Pleyel, Lamaze, Courneuve.</p> <p>Il y a à titre d'exemple seulement 7 km entre la porte de la Chapelle (périphérique Parisien) et le barreau de liaison à la Courneuve. Le temps de parcours est très court pour y accéder au regard de l'encombrement que les automobilistes rencontrent sur les axes de circulation urbains (principaux ou périphériques). Comme les bretelles d'entrée sortie de l'A1 à Porte de Paris - qui ramène et sorts son flux de véhicules sur l'A86 à Pleyel - seront à terme supprimées, celle-ci sera un peu plus fluide qu'aujourd'hui jusqu'au barreau de liaison de la Courneuve.</p> <p>Il est très important d'étudier toutes les possibilités qui s'offrent à nous pour ne pas réitérer les erreurs commises par le passé lorsque le tracé de l'A86 a été défini ainsi que ses systèmes d'échangeurs avec l'A1 sur Saint-Denis (Pleyel, Porte de Paris, Saulnier, Plaine Saint-Denis-Stade de France). On aurait dû déjà penser à créer un vrai échangeur complet ou deux demi-échangeurs, évitant aux riverains de supporter en plus de la pollution générée par les véhicules circulant sur les deux autoroutes A1 et A86, la pollution induite par les véhicules qui congestionnent des axes urbains pour aller d'une autoroute à l'autre.</p> <p>Le boulevard Anatole France ne sera pas apaisé avec la suppression des bretelles de l'A1 à Porte de Paris malgré ce qu'on tente de nous faire croire depuis ces derniers mois. Et cela tant que les bretelles de l'A1 à la Plaine Saint-Denis au niveau du Stade de France seront reliées à celles de l'A86 par la rue Jules Saulnier et le Bd Anatole France.</p> <p>Selon la MGP la liaison automobile avec le réseau autoroutier francilien sera améliorée par le diffuseur autoroutier Pleyel qui permettra un accès à l'A86 intérieure et extérieure dès 2024. Est-ce que ce projet prend en considération les 700 enfants qui fréquentent le groupe scolaire Pleyel – Anatole France et les milliers d'habitants du quartier Pleyel ? La réponse est évidemment négative au vu de la concentration de la circulation au Carrefour Pleyel se trouvant juste en dessous du groupe scolaire et de la déconnexion de la seule voie périphérique qui acheminait aujourd'hui 100% des véhicules sur l'A86 et l'A1 en direction de l'ILLE ou de PARIS. En réponse au rapport de Respire, Patrick Ollier, le Président de la Métropole du Grand Paris, déclarait pourtant, le 27 mars : « Accepter plus longtemps encore que la pollution de l'air nuise à la santé de nos concitoyens, et en premier lieu de nos enfants, serait faire preuve d'irresponsabilité »</p>

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les							Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition		
								1	2	3	4	5	6	7				
56			26/06/19			x												<p>Hamir OUIDIR</p> <p>Objet : Les enfants ne peuvent pas se défendre. Ils comptent sur les adultes qui les entourent pour le faire.</p> <p>Les enfants du groupe scolaire Pleyl – Anatole France n'ont malheureusement pas eu leur mot à dire sur les projets qu'on veut réaliser aux abords de leur école. C'est à nous, adultes de prendre nos responsabilités pour les protéger.</p> <p>J'ai choisi de faire ma dernière contribution à cette enquête publique en partageant avec vous des mots qu'ils ont prononcés avec force et détermination lors de la kermesse organisée par l'école élémentaire dans le groupe scolaire Pleyl – Anatole France le 22 juin 2019. Je ne savais pas que les enfants avaient préparés avec leurs enseignants des choses liées aux problématiques actuelles que vit leur école. Je ne connaissais pas non plus ces paroles avant que je les aient écoulées de la bouche des enfants... des paroles qui raisonnent encore dans ma tête.</p> <p>Voici la transcription du texte qu'a chanté en chœur les enfants de l'école élémentaire Anatole France, que vous pouvez écouter, si vous le souhaitez, en modifiant simplement l'extension .jpg en .mp3 du fichier que j'ai joint avec cet avis :</p> <p>Le pire, c'est pas la méchanceté des hommes Mais l'silence des autres qui font tous semblant d'hésiter Et quand les enfants me demandent, "pourquoi la mer est-elle salée?" Je suis obligé de répondre que les poissons ont trop pleuré Eh eh eh eh Mais dis-moi c'qu'on a fait Eh eh eh eh Mais dis-moi c'qu'on a fait J'suis posé sur mon divan, j'regarde la télévision Explique-moi ce qu'il se passe, c'est comme si j'avais dix ans Assombrie est ma vision, pourtant l'soleil est présent Les gens qui font la morale avec une veste en vision Ou p't-être simplement qu'on a perdu la raison La vie, un terrain glissant, mais dans quel monde nous vivons? Stop et, en effet, le mal est fait Mais stop, stop, stop car, en effet, le mal est fait Le pire, c'est pas la méchanceté des hommes Mais l'silence des autres qui font tous semblant d'hésiter Et quand les enfants me demandent, "pourquoi la mer est-elle salée?" Je suis obligé de répondre que les poissons ont trop pleuré Eh eh eh eh Mais dis-moi c'qu'on a fait</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
57			26/06/19						x							<p>Monsieur Hamid OUIDIR (suite contribution 56) .../... Mais dis-moi c'qu'on a fait Eh eh eh eh Mais dis-moi c'qu'on a fait Eh eh eh eh Mais dis-moi c'qu'on a fait Eh eh eh eh Mais dis-moi c'qu'on a fait "Auteur : Gandhi Djuna</p> <p>Madame Sandie Keignaert Ce projet sera sûrement vecteur de pollutions sur le quartier et c'est ce pourquoi je ne peux l'accepter en l'état. Le plan de circulation va créer me semble-t-il, des itinéraires de voitures dans des quartiers résidentiels non prévus à cet effet dont la rue Sorin et la rue Renouillère qui sont déjà des axes fortement fréquentés. L'apporte mon soutien au projet alternatif citoyen pour que les infrastructures autoroutières et axes routiers structurants soient repoussés à plus de 150 mètres des lieux de vie et que plus de parcs urbains protègent le quartier. Je ne comprends pas les chiffres des pollutions et me perds entre les émissions et les concentrations, les bénéfices du projet et les risques pour les habitants. J'ai l'impression d'une grande confusion et d'un manque de coordination entre les différents projets du quartier. L'étude d'impact conclut à une amélioration des pollutions mais le projet parle à de nombreuses reprises d'augmentation des pollutions pour les habitants, bref ce projet fait montre d'une grande opacité ce qui n'est pas pour rassurer les habitants. Mais ce qui m'interroge le plus, c'est l'exposition permanente des groupes scolaires du quartier aux pollutions que ce projet risque d'augmenter. Si les pollutions vont diminuer avec l'évolution des motorisations, de nombreux polluants seront plus élevés avec le projet que sans le projet en 2024, certains polluants auront même des concentrations plus élevées en 2024 avec le projet qu'aujourd'hui. Je ne souscris pas à ce projet en l'état et demande une nouvelle concertation avec les habitants. Bien à vous, Sandie Keignaert</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition
58			26/06/19					x (?)	x							<p>Leatitia Frenod depuis l'engagement des travaux pour la future gare Pleyel et avec la rue Pleyel qui n'est plus qu'en sens unique Nord/Sud, nous vivons déjà une augmentation très importante du trafic sur le bid Ornano en direction du carrefour Pleyel. Le matin et en fin d'après midi tout est saturé: des files de voitures ininterrompues sont à l'arrêt, aux bord des fenêtres des habitant du bid. Cela n'existait pas il y a encore un an environ. Cela a considérablement dégradé l'air ambiant, sans parler des nuisances sonores toute la journée. Pour certains qui vivent en bordure du boulevard c'est invivable!</p> <p>Vous prévoyez la "Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France", nous craignons un appel d'air sur les rue Sorin et Renouillères qui pourraient être utilisées pour aller d'Ornano à Anatole France.</p> <p>Ces deux rues reliant les deux boulevards.</p> <p>Il semble que votre projet vise à améliorer le trafic autoroutier uniquement et ne prend pas en compte les habitants du quartier, la vie dans ce quartier. Pleyel comme point névralgique de tout, va nécessairement amener plus de circulation. Pourtant la mairie nous avait vendu des mobilités douces...</p>
59			26/06/19					x	x							<p>Marine BELENUX Objet : l'avis d'une professeure des école à Anatole France</p> <p>En tant que professeure à l'école Anatole France, je trouve inadmissible qu'un tel projet voit le jour.</p> <p>Il est déjà anormal de permettre la construction d'immeubles d'habitations aussi proches d'une autoroute. Et il me semble choquant qu'une école soit dans le même cas. Que dire lorsque les pouvoirs publics décident d'ajouter encore des aménagements autoroutiers à moins de 100 mètres de notre école ?</p> <p>L'étude d'impact de la DIRIF indique une amélioration globale de la pollution atmosphérique avec le projet. Cependant, cette amélioration ne repose que sur des meilleures performances futures des véhicules automobiles (et serait donc visible sans ces travaux).</p> <p>L'étude note bien une baisse moyenne des émissions par rapport à une situation sans projet. Mais elle indique aussi que ces pollutions seront plus nocives pour les habitants. En effet, les chiffres sont accablants : tous les "Indices de Pollution Population" montrent que la situation sera pire avec le projet.</p> <p>Dans le groupe scolaire Pleyel (dont fait partie Anatole France), 700 élèves de Saint-Denis respireront un air plus pollué pendant leurs années de scolarisation. Années au cours desquelles ils joueront dans la cour, se dépenseront, se fatigueront, sans imaginer qu'en le faisant, ils aggravent leurs risques d'avoir des cancers des dizaines d'années après. Comment comprendre que les pouvoirs publics, au premier rang d'entre eux la ville, décident ainsi de sacrifier des générations entières d'habitants sur l'autel du déplacement automobile ?</p> <p>De plus, l'aménagement d'espaces verts proposé semble relever d'une mascarade. Qui oserait soutenir avoir envie de se reposer dans un espace ceinturé par une bretelle d'autoroute et une 2*2 voie ? Sans parler du fait que les coûts de ces aménagements ne sont pas compris dans le projet.</p> <p>L'apprends chaque année à mes élèves les bienfaits des déplacements collectifs et des déplacements actifs, j'aborde les points des programmes ayant trait au développement durable ("mieux habiter", "écoquartier", "nature en ville", ...). Quelle farce!</p> <p>En 2019, le confort des automobilistes passe-t-il encore devant la santé de nos concitoyens ?</p> <p>Dépenser 100 millions d'euros pour un tel projet me semble digne du XXème siècle.</p>
60			26/06/19						x							<p>Raphaël On observe que les gens sont incapables de réduire leurs déplacements donc il ny aura pas de réduction du trafic sans l'arrêt des constructions et des infrastructures au même endroit. Il faut arrêter cette course à la construction.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
61			26/06/19					x	x	x						<p>Jérôme Objet : Protéger les enfants du quartiers Pourquoi ne pas améliorer la sortie au niveau du stade de France, plutôt que de modifier considérablement le Carrefour Pleyel qui un réel lieu de quartier et de vie, avec une école en plein centre de ce quartier, et de ne pas mettre en danger les enfants tant sur le leur déplacement que sur leur santé. Etant parent d'élève je constate que de nombreux enfants viennent et rentrent seul à leur domicile, augmenter la circulation, augmentera obligatoirement le nombre d'accident. Pour rappel il y a déjà eu des accidents mortels au niveau du Carrefour Pleyel.</p>
62			27/06/19					x	x	x						<p>Clémentine Huin L'aménagement du système d'échangeur de Pleyel et de Porte de Paris sur la commune de Saint Denis, tel qu'il est pensé aujourd'hui est une aberration en terme écologique : La suppression de la bretelle de sortie de Porte de Paris occasionne la création de bretelles supplémentaires au niveau de l'échangeur Pleyel. Cela suppose la création de 4 voies supplémentaires du côté du boulevard Anatole France et de 2 voies supplémentaires du côté du boulevard de la Libération. Le trafic autoroutier et les embouteillages que cela engendrera forcément vont augmenter considérablement le niveau de pollution aux gaz et particules fines ainsi que le niveau sonore. Or il se trouve que ce quartier excentré de Saint-Denis n'en est pas moins habité et fréquenté, notamment par plus de 700 enfants du groupe scolaire situé entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France! Pour me rendre à mon travail, le matin vers 7h45, j'emprunte le boulevard Anatole France pour aller à la station Carrefour Pleyel et je peux vous dire que, déjà à cette heure là, le trafic sur ce boulevard est très dense. Je ne vois pas comment, avec la création de voies supplémentaires à partir de l'échangeur Pleyel, la circulation s'en trouvera apaisée, d'autant plus qu'avec la création du franchissement urbain entre la gare RER et celle du grand Paris, le boulevard Orano va se retrouver congestionné. Cela aura pour conséquence d'augmenter encore le trafic au niveau de carrefour Pleyel et de créer des itinéraires bis qui amèneront les automobilistes à circuler dans des quartiers résidentiels (cf rue Sorin et rue des Renouillères). Il est impératif que les infrastructures autoroutières et les axes routiers structurants soient repoussés à plus de 150 mètres des lieux d'habitations afin de préserver la santé des habitants et que des voies de circulations en mobilités douces soient développées au détriment des voies de circulations pour les automobiles. Pour les mêmes raisons, il faut également augmenter le nombre de parcs urbains dans le quartier. Des solutions alternatives à l'aménagement du secteur Pleyel existent, portées par différents collectifs citoyens, dont Pleyel Avenir. Pour une question de santé publique, il est nécessaire et vital de prendre en considération ce qu'ils proposent.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition			
								1	2	3	4	5	6	7				
63			27/06/19					x	x	x	x							<p>Collectif Pleyl A Venir (plus 1 pièce jointe qui développe la "philosophie" du collectif sur sa façon d'aborder le dossier et les propositions qu'ils font)</p> <p>Objet : demande de reprise du travail avec les parties prenantes citoyennes pour rendre la variante B optimisée acceptable</p> <p>Pour commencer, nous souhaitons partager un document (en pièce jointe) qui présente les enjeux de notre participation citoyenne et les comportements institutionnels que nous appelons de nos vœux à notre égard.</p> <p>Pour réussir ce projet, il est indispensable que nous puissions partager : les constats et la méthodologie afin de dégager ensemble les solutions soutenables.</p> <p>A ce jour, nous ne partageons qu'une partie du constat, celui qu'il est nécessaire d'agir. Notre méthodologie de prise de décision collective n'est absolument pas partagée, les décisions sont pyramidales et donc très éloignées de nos réalités.</p> <p>Nous avons jusqu'ici été réduits qu'à un rôle de spectateurs de dépenses inutiles et procédures technologiques et politiques qui mettent en péril la bonne marche du projet par une fuite en avant.</p> <p>Durant cette enquête publique, nous avons profité de la reprise partielle du dialogue avec nos élu.e.s pour écouter nos partenaires institutionnels, analyser les documents fournis et questionner les projets autant qu'il nous en a été permis.</p> <p>Nous avons été frappé par le peu de maîtrise des chiffres et le refus de se positionner sur une analyse claire de la part des élu.e.s et des services techniques de Plaine Co et de la ville de Saint-Denis. Nous avons également regretté l'absence du Département et de la DIRIF auprès des habitants. Il y a des divergences majeures dans la lecture de l'étude d'impact et rien n'a été mis en place pour permettre une pédagogie et un diagnostic partagé.</p> <p>Nous avons également été marqués par la quasi unanimité à l'encontre du projet tel qu'il est présenté s'opposant à la forte adhésion aux propositions citoyennes.</p> <p>L'imminence de la conclusion de cette phase d'enquête publique nous oblige à confirmer nos demandes initiales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - suspension ou report de l'enquête publique pour permettre une reprise du travail autour de la variante B optimisée et mise en place de réunions pédagogiques de diagnostic partagé autour des analyses portées par le maître d'ouvrage. - réalisation d'études complémentaires in situ (bruit, pollution : sous-sol, eau et air) avant de conclure sur l'opportunité réelle du projet pour le quartier Pleyl. - le déploiement d'une cellule multipartite (Ville, Plaine Commune, DIRIF, Département, MGP et SOLIDEO) autour de l'expertise d'usage des riverains, pour retravailler, coordonner et mettre en compatibilité les projets du secteur de toute urgence : le FUP (franchissement urbain pleyl), les lumières de Pleyl, la ZAC Pleyl et la complétude du diffuseur A86 pour amener les circulations routières le long des voies ferrées. <p>Pour nous, les recommandations de la Ville de Saint-Denis, de Plaine Commune et du Département sont insuffisantes pour mettre en sécurité le quartier Pleyl et ses habitants.e.s. Elles nous semblent démontrer une mauvaise appréhension de l'ampleur des enjeux environnementaux et sanitaires que ce projet de complétude soulève.</p> <p>Ce projet ne trouvera d'issue que par la modification d'autres projets d'aménagements du secteur. Ces projets n'ont pas encore été soumis à l'enquête publique, nous souhaiterions qu'une dérogation soit donnée à la commission d'enquête pour qu'elle puisse étendre son champs d'action afin de questionner et d'émettre un avis sur ces projets, notamment sur la ZAC Pleyl, qui ne sera pas soumise à enquête publique et qui a fait l'objet d'une forte opposition citoyenne.</p> <p>Une pétition sera versée à l'enquête publique par mail pour confirmer la volonté massive qu'un travail global soit pris en compte et qu'il soit mis un terme au découpage des projets.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
64			27/06/19					x	x	x	x					<p>Collectif Pleyl À Venir (suite de l'analyse de la pièce jointe)</p> <p>Les principes développés par le collectif:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ils se veulent "constructifs" - Ils souhaitent écartier les voies des zones actuellement fortement urbanisées (particulièrement le groupe scolaire Anatole France) la "feuille de route": privilégier l'existant, fléchier les dépenses en priorité vers des mesures écoresponsables, privilégier des solutions immédiates et modulables en lien avec les problématiques locales plutôt que d'énormes projets d'infrastructures répondant aux souhaits urbanistiques de promoteurs privés ou d'évènements internationaux qui dureront moins de deux mois et dont la prévision des impacts nous semble plus qu'hasardeuse." <p>Collectif Pleyl À Venir (plus 2 pièces jointes dont l'analyse est développée en fin de contribution)</p> <p>Objet: Projet alternatif citoyen</p> <p>Cette contribution vise à introduire le projet alternatif citoyen (première pièce jointe) et à partager un document plus précis (seconde pièce jointe) avec quelques schémas pour faciliter l'appropriation de nos propositions.</p> <p>En cas de besoin, nous restons, comme à notre habitude, joignable via pleylavenir@gmail.com pour répondre aux questions et participer aux études de faisabilité de nos propositions.</p> <p>Nous voulons rappeler que l'absence d'inclusion du collectif dans les phases d'études de nos variantes pendant la concertation préalable avait abouti à une analyse tronquée de nos propositions et l'absence de travail conjoint autour de celles-ci.</p> <p>D'après nous, c'est probablement ce qui a amené le maître d'ouvrage à se méprendre sur les conclusions de la phase de concertation initiale.</p> <p>Nous espérons que l'enquête publique permettra de ne pas renouveler ces erreurs qui aboutissent systématiquement à une perte de temps pour la réalisation du projet et des surcoûts par des études imprécises et donc inutiles.</p> <p>Nous vous souhaitons bonne lecture et espérons avoir rapidement un retour pour un travail en commun.</p> <p>Collectif Pleyl À Venir</p> <p>Analyse des 2 pièces jointes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Première pièce jointe: rappel de la méthode de travail et de construction du projet alternatif. - Deuxième pièce jointe: <ul style="list-style-type: none"> Les têtes de chapitre sont les suivantes: <ul style="list-style-type: none"> * 1 Reconfiguration de l'A86: réduction de vitesse, terre plein central etc ... * 2 Déconnexion entre rue Saulnier et le Bd Anatole France et demande de nouvelles cartes de traffic. * 3 Création d'une voirie le long des voies ferrées entre le Bd Anatole France et la rue Charles Christoffe. * 4 Prolongement de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy en une voie montante et une voie descendante + une voie transport en commun. * 5 Déconnexion de la partie du Bd Anatole France situé entre le carrefour Pleyl et l'A86 pour être connecté uniquement à la rue Poulbot. * 6 Reconfigurer la sortie 8a avec des sens de circulation précis dans tout le quartier Pleyl. * 7 Déplacement de la nouvelle sortie A86 extérieure de l'autre coté des voies ferrées * 8 Suppression de la sortie 8b * 9 Enterrer les entrées vers l'A86 * 10 Inclure l'implantation des voies vertes ainsi qu'un parc d'1,2 ha dans le projet de réaménagement du diffuseur Pleyl. * 11 Couvrir l'A86 en photovoltaïque et enjurer l'A1 et compléter et couvrir le barreau de La Courneuve.

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
65			27/06/19													<p>Séverine ROUSSEL La mairie de Paris veut faire des ses jeux olympiques les premiers jeux alignés sur la COP 21. A cette occasion, elle a divulgué les 20 mesures sensés améliorer la vie des Parisiens: un paris plus durable, plus juste, plus beau, plus civique et plus sportif. https://www.paris.fr/grandsformats/transformatons-olympiques-39 Dans les faits c'est St-Denis qui est au centre de ses jeux et qui connait les transformations urbaines sensées améliorer le quotidiens des dyoniens. Je précise que si la maîtrise d'ouvrage de cet échangeur "modernisé" est confiée à la Dirif c'est bien la Solideo présidée par la Maire de Paris qui le finance à hauteur de 95 millions. Lutter contre les coupures urbaines qui fracturent le territoire est l'une des priorités de la ville de St-Denis et de la Ministre des transports.</p>
66			27/06/19			x										<p>Francis REDON Président de Environnement 93 (1 pièce jointe) Vous trouverez ci-joint notre avis sur le projet proposé Francis Redon Président Environnement 93</p> <p><i>Analyse de la pièce jointe :</i> Monsieur REDON constate que pour certains sites sensibles (stade de France, groupe scolaire Anatole France ..., les polluants ont des concentrations supérieures avec projets par rapport au 'fil de l'eau'. Cette constatation reste la même avec le dernier modèle COPERT V demandé par l'Autorité environnementale. Il constate aussi qu'il n'a pas assez été tenu compte des propositions d'amélioration développées par les autres collectifs.</p>

Observation portée sur le registre électronique		Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition						
		1	2	3	4	5	6	7							
Observation portée sur le registre électronique	Adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national
67			27/06/19				X								<p>Beatrice NEHEMIE (ville de Saint-Denis et Plaine Commune)</p> <p>Contribution commune de 6 pages : la Ville et Plaine Commune soutiennent le projet issu de la concertation préalable soumis à enquête publique; la Ville et Plaine Commune portent des exigences d'amélioration du projet dans la présente lettre et demandent que celles-ci fassent l'objet d'un engagement formalisé des parties prenantes (Etat et collectifs téés).</p> <p>1/ LA RESORPTION DES COUPURES URBAINES ET DES POLLUTIONS EST UN OBJECTIF MAJEUR:</p> <p>Les restructurations des accès autoroutiers s'inscrivent dans cette démarche :</p> <ul style="list-style-type: none"> o en termes urbains : o lutte contre l'enclavement du quartier Pleyel: arrimer Pleyel au centre-ville et à la Plaine ; o requalification et apaisement des voiries et des espaces publics du quartier; o en termes d'environnement et de santé : o amélioration de la situation en termes de pollutions atmosphériques et sonores; o résorption des nuisances autoroutières aux abords de l'école Anatole France et des autres sites sensibles ; o en termes de démocratie locale : o poursuite des études dans le dialogue avec l'ensemble des habitants et des collectivités mobilisés. <p>Le financement du projet d'aménagement du système d'échangeurs Pleyel et Porte de Paris est assumé par la SOLIDEO à 100%, et garanti au titre de l'héritage des Jeux olympiques et paralympiques 2024. Il représente en ce la une opportunité historique pour faire aboutir une ambition portée par les acteurs locaux depuis deux décennies. La concertation préalable à l'enquête publique menée dès 2017 par le maître d'ouvrage avec les partenaires et la population a permis l'adoption d'une variante d'aménagement partagée, rendant ce calendrier réaliste.</p> <p>2/ LE PROJET DIRIF SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE CONTRIBUE A LA RESORPTION DES COUPURES URBAINES ET DES POLLUTIONS ET SOULEVE DES QUESTIONNEMENTS</p> <p>La prise en compte des conséquences environnementales et sanitaires des projets est incontournable pour répondre aux enjeux d'émissions de gaz à effet de serre, de qualité de l'air et d'environnement sonore.</p> <p>Plaine Commune et la ville de St-Denis considèrent que :</p> <ul style="list-style-type: none"> * les données de modélisation sur la qualité de l'air et l'évaluation des impacts sanitaires du projet (B optimisé) par le maître d'ouvrage mises à jour à la demande de l'Autorité environnementale établissent: <ul style="list-style-type: none"> o une amélioration favorable à la santé des Dionysiens à l'échelle du périmètre de projet compte-tenu de l' a mélioration du parc automobile et
68			28/06/19					X	X				X		<p>Adrien SIMON. (Plus 3 Pièces jointes)</p> <p>Objet : Proposition d'amélioration de la solution d'échangeur pleyel apportée par la DIRIF.</p> <p>Le but de ma proposition est d'éloigner un maximum de véhicules du centre de la place Pleyel tout en assurant une fluidité maximale.</p> <p>Idealement, il faut réduire le nombre de véhicules sur nos routes. Cependant, sachant qu'un véhicule dans des bouchons consomme (et pollue donc) 1.5 à 2x plus qu'un véhicule avançant, il est préférable de laisser rouler 1500 véhicules que de voir bouchonner 1000 véhicules. La fluidité est donc une solution à la pollution.</p> <p>Le projet de la dirif propose une solution intéressante pour les bretelles nord, mais il risque de surcharger l'entrée sur la place Pleyel au lieu de la contourner. De plus, il ne parait pas s'intégrer dans le projet d'ensemble comprenant la passerelle "Lumières Pleyel", le Village olympique avec modification des voies sur seine et la zone de la piscine Saulhier.</p> <p>Il est nécessaire que les différents acteurs et décideurs travaillent de concert pour éviter de proposer un patchwork de bonnes idées individuellement mais peu abouties et non intégrées dans leur ensemble.</p> <p>La future gare Pleyel devrait rapidement devenir un noeud important du transport en IDF : quid des parkings P+R ?</p> <p>Ci-joints : 3 plans expliquant la situation actuelle, la proposition de la dirif commentée ainsi que ma proposition de modification.</p>

Enquête publique unique portant sur la déclaration de projet du système d'échangeurs Pleyl et Porte de Paris à St Denis et classement dans le réseau national des bretelles autoroutières

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes								
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition
69			28/06/19			x							x			<p>Marianna KONTOS (un fichier pdf en pièce jointe)</p> <p>Objet : Liens entre les projets de la ZAC Pleyl, du FUP et de la complétude de l'échangeur A86 : avis critiques des habitant.e.s concernant la ZAC Pleyl et</p> <p>Dans le cadre de la mise à disposition de l'Etude d'Impact et de l'avis de l'autorité environnementale portant sur le projet de création de la ZAC Pleyl et du Franchissement Urbain Pleyl (FUP) à Saint-Denis, de nombreuses critiques ont été formulées concernant, la construction sur l'emprise de la rue Poulbot ayant comme conséquences la suppression de sa fonctionnalité actuelle et sa déconnexion du schéma de circulation automobile du quartier.</p> <p>Dans la cinquantaine d'avis déposés, de sérieuses craintes ont aussi été formulées quant à l'accroissement de la pollution, faisant le lien entre les projets de la ZAC Pleyl, du Franchissement Urbain Pleyl (FUP) et de la complétude de l'échangeur A86.</p> <p>Vous trouverez en pièces jointes, les avis des habitant.e.s (sous la forme de captures d'écran regroupées en un fichier PDF) émis entre le 15 avril et le 24 mai 2019.</p> <p>Marianna Kontos, membre du Comité de Vigilance JOP2024 à Saint-Denis</p> <p><i>Analyse de la pièce jointe :</i> <i>Les copies d'écran tirées de l'enquête publique sur la ZAC Pleyl sont peu exploitables.</i></p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	1	2	3	4	5	6	7	Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition
70			28/06/19				x									<p>Etienne PENISSAT (pour le groupe REVE-INSOUMIS)</p> <p>Objet : Contribution des élus du groupe REVE INSOUMIS de la municipalité de Saint-Denis</p> <p>Cette contribution des élus du groupe REVE-INSOUMIS de Saint-Denis porte sur le projet de la DIRIF mais il intègre également la question du franchissement des voies ferrées entre la Plaine et Pleyel. En effet, les deux projets s'articulent et posent des problèmes environnementaux et sanitaires graves pour les populations.</p> <p>Le projet de la Direction des routes d'Ile-de-France (DIRIF), sur laquelle porte cette enquête publique, prévoit la fermeture d'accès à l'A1 à Porte de Paris et l'ouverture de bretelles au niveau de l'échangeur à Pleyel pendant le chantier des JO (2020-2023). Le projet de la « ZAC Pleyel » porté par la Plaine Commune vise notamment à mettre en place le franchissement des voies ferrées entre la Plaine et Pleyel. Ces deux projets sont totalement liés car si l'échangeur va augmenter les circulations sur le quartier, c'est la construction du pont (telle qu'elle est pensée aujourd'hui) qui obligeront les voitures à passer au ras des lieux de vie plutôt qu'en périphérie du quartier.</p> <p>Or, ces deux projets posent des questions et des problèmes de première importance, en particulier parce qu'il n'est plus possible et acceptable de concevoir des projets urbains qui aggravent les pollutions et font courir des risques pour la santé des habitants. Pour bien comprendre la gravité du sujet, les études d'impacts parlent d'un risque cancérogène 20 fois supérieur à la limite définie par l'OMS aujourd'hui. Limite qui sera toujours 9 fois supérieure au seuil d'intervention pendant les JOP avec les 200 millions d'euros injectés dans ces deux projets.</p> <p>Le projet de la DIRIF concentrera les voies de circulation autour de l'Ecole Anatole France soit au minimum 25 000 voitures par jour. Ce sont ainsi 6 voies de circulations qui seront à proximité de l'Ecole. Seront aussi exposés les habitants du quartier et les usagers de la future gare (estimé à 250 000 voyageurs à terme). Ainsi, le projet de la DIRIF amènera plus de voitures sur le quartier qu'il ne peut le supporter. De plus, contrairement à ce qui était promis par le DIRIF, un échangeur entre l'A1 et l'A86 persistera à travers les rues de Saint-Denis via la rue Saulnier qui continuera à drainer un flux important de voitures cherchant à relier l'A86 et l'A1. Quant à la ZAC Pleyel, si elle permet le franchissement attendu entre la Plaine et Pleyel, la conception du projet actuel va amener plus de voitures vers le carrefour Pleyel, en supprimant la rue Francisque Poulbot qui permet actuellement de délester le carrefour Pleyel. Le passage des voitures ne sera plus éloigné des zones habitées.</p> <p>Cette réorganisation des circulations va en premier lieu aggraver les pollutions respiratoires. C'est ce qu'indique la Haute Autorité Environnementale, pourtant peu encline à noircir les projets urbains : « La nouvelle configuration des circulations engendrée par le projet entraîne une concentration plus importante des polluants au niveau de certains lieux de résidence (notamment l'école maternelle Pleyel et l'école élémentaire Anatole France) connaissant déjà la population locale ». (...) « Certains sites sensibles (notamment l'école maternelle Pleyel et l'école élémentaire Anatole France) connaîtront des dépassements de la valeur limite horaire ». De ce fait, ces projets seront néfastes pour la santé des enfants et des habitants. Là encore, la Haute Autorité Environnementale affirme « le projet augmente la probabilité du risque de cancer pour les riverains ». Mais aussi que « le projet de réaménagement de l'échangeur Pleyel [...] induit une modification significative du bruit [...] pour sept bâtiments [...] dont le groupe scolaire Anatole France ». Autrement dit, une augmentation des pollutions sonores. Au final, le rapport de la Haute Autorité Environnementale est clair .../...</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
																<p>.../...</p> <p>Etienne PENISSAT (la suite)</p> <p>En jargon administratif cela signifie que le projet urbain aggravera les pollutions et les risques sanitaires par rapport à une situation sans projet urbain, sur Pleyel. Mais pour la Haute autorité environnementale, ce projet n'augmentera pas les concentrations de polluants uniquement à Pleyel : elles impacteront aussi le quartier du Stade de France et Lamaze.</p> <p>Or, au-delà de l'inacceptable mise en danger de la santé des habitants, ceci va représenter un coût qui n'est pas présent dans le projet, ce qu'on appelle des coûts cachés. Il faudra en effet que les collectivités publiques dépensent plus pour prendre en charge les conséquences de ces projets sur la santé et les problèmes respiratoires des habitants ce qui pèsera sur les budgets publics.</p> <p>Est-il acceptable qu'un événement comme les JOP qui ne durera que deux semaines puisse accroître les pollutions, mettre en danger la santé des habitants et induire des coûts à long terme qui ne seront pas financés par les multinationales porteuses des JOP? Les élus du groupe REVE-INSOUMIS disent non. Surtout que d'autres solutions existent, qui ne sont pas nécessairement plus coûteuses. Les habitants du quartier Pleyel ont développé une expertise qui doit être entendue et prise en compte par la DIRIF et Plaine Commune.</p> <p>Pour ces raisons, notre groupe politique exige de la DIRIF qu'elle revienne sur son projet et revoit sa copie en s'appuyant sur les exigences et l'expertise des habitants. Ces derniers sont porteurs d'un projet alternatif plus écologique. Ils doivent être entendus et pris en compte, immédiatement.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
71	x	x	28/06/19	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	<p>Enquête classement ds le réseau national</p> <p>Non exploitable</p> <p>Divers</p> <p>et utilité éco du projet</p> <p>Analyse socio-économique</p> <p>Sécurité</p> <p>Impacts socio-économique</p> <p>Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...</p> <p>Impacts permanents : Les impacts permanents : bruit, qualité de l'air, environnement et paysage, dessertes du territoire</p> <p>Les déplacements et la desserte du territoire</p> <p>Les impacts permanents : bruit, qualité de l'air, environnement et paysage, impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...</p> <p>Sécurité</p> <p>Analyse socio-économique</p> <p>et utilité éco du projet</p> <p>Divers</p> <p>Non exploitable</p> <p>Enquête classement ds le réseau national</p> <p>Marie-Pierre TOUBHANS (Ecpo Pleyl - Anatole France) Plus deux pétitions contre le projet : l'une numérique avec 454 signatures et l'autre avec 169 signatures "papier" La Ecpo Pleyl - Anatole France s'est émue du projet proposé par la dirif. Elle a pris contact avec les autres organisations mobilisées sur l'aménagement de notre quartier. Elle a pris connaissance des différents rapports et contributions. Elle a participé aux différents temps d'échanges en apportant son expertise et son regard particulier eu égard à la présence d'une école regroupant près de 700 élèves et les conséquences du projet pour cette population particulière. Elle a également rencontré les commissaires enquêteurs afin de leur faire part de ses préoccupations et de ses propositions. Elle a souhaité informer et mobiliser les parents par une pétition papier et internet en pièce jointe qui a recueilli un grand nombre de signatures. Elle souhaite alerter et formuler les propositions suivantes : - la concentration des bretelles d'entrée et de sortie dans un seul quartier a proximité du groupe scolaire est intolérable et générera des concentrations de polluants aux abords de ce dernier. Elle générera de la pollution sonore et augmentera le risque d'accident. Ce projet aggravera la situation par rapport à la situation actuelle qui est déjà préoccupante. Toute évolution du quartier ne peut se faire que dans la perspective d'améliorer l'existant à tous les endroits du quartier en ayant conscience que nous n'avons pas le recul nécessaire pour parier sur l'amélioration de la situation via des éléments extérieurs (amélioration de véhicules, autopartage...), sans agir sur le projet lui-même. La circulation doit être écartée du groupe scolaire. Nous proposons : - la reconnexion de la rue Francisque Poulbot au Bd Anatole France et à la rue du Dr Finot pour écarter la circulation du groupe scolaire du côté maternelle - la suppression de la bretelle doublon 8b qui injecté du trafic sur ce côté maternelle - la suppression du tronçon du Bd Anatole France avec la voie de bus du côté maternelle du groupe scolaire et la création d'un jardin public - la reconfiguration du Bd de la Libération en sens unique, sud-nord, pour les véhicules et en double sens pour les transports en commun afin de réduire la nuisance de ce boulevard du côté de l'école élémentaire - a proximité afin d'agir sur la circulation dans le quartier Pleyl, la rue Jules Saulnier doit être apaisée car les bretelles d'accès et de sortie au niveau de l'A1 Stade de France communiquent indirectement avec celles de l'A86 par cette rue et le Bd A. France. Il est important de réfléchir au moyen de déconnecter cette liaison par la rue Jules Saulnier ou supprimer l'accès ou la sortie de l'A1 a proximité du Stade de France - Il y a 4 bretelles d'entrée/sortie sur l'A 86 juste au sud du Stade de France a une vingtaine de mètres de son croisement avec l'A1. Ces 4 bretelles permettent d'aller et de revenir de toutes les directions sur l'A86 a cet endroit. Il pourrait être envisagé dans un avenir proche ou a moyen terme de connecter ces deux bretelles a l'A1 a défaut de le faire pour les 4 bretelles - Le barreau de liaison a la Courmeuve reliant l'A1 et l'A86 n'assure que 2 des 8 liaisons que doit assurer un système d'échangeur complet. Il y a actuellement 1 entrée et 1 sortie qui ont été préparées mais jamais terminées. Leurs tracés ainsi que leurs trajectoires sont visibles. Si ces deux bretelles sont réalisées, le bateau de liaison atteindra les 4 liaisons sur les 8 pour en faire un système d'échangeur A1/A86 complet. Cela permettra aux Parisiens de rentrer sur l'A86 en direction de l'ouest et aux véhicules venant de l'ouest de l'A86 de rentrer sur l'A1.</p>

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition		
								1	2	3	4	5	6	7			
aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents : environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires : les travaux : phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national										
72			28/06/19		x			x									<p>Nicole PICQUART</p> <p>A la lecture des documents de l'enquête publique on s'aperçoit que la fermeture des bretelles de la A1 Porte de Paris « pour mettre fin au transit du Boulevard Anatole France » ne fait que déplacer un problème vers un autre : la création des nouvelles bretelles d'entrée et de sortie de la A86 à Pleyel. On sait que les deux autoroutes A1 et A86 sont hyper saturées et que de gros problèmes de pollution de l'air et de nuisances sonores existent pour ce qui est de toute la traversée de la ville de Saint-Denis.</p> <p>Recréer des bretelles à Pleyel va accroître dans cette zone toutes ces questions alors qu'une école maternelle va être prise en étau entre deux boulevards – Bd de la Libération et Bd Anatole France - qui vont être restructurés en 2x2 voies pour la circulation. Il s'agit là pour les 700 élèves de l'école maternelle des risques sanitaires accrus, tant au niveau de la qualité de l'air que des niveaux sonores, qui ne me semblent pas réellement mesurés dans le cadre de ce dossier.</p> <p>Et pourtant les habitants riverains, parents d'élèves et usagers de l'école ont alerté sur ces questions, ont travaillé à un projet alternatif, dont il n'a pas été tenu compte malgré des demandes répétées de discussion sur le sujet.</p> <p>Nous vivons dans une société où la démocratie est devenue une farce. Ces enquêtes publiques demandent pour les habitants un travail incroyable d'étude et de réflexion pour comprendre l'ensemble des enjeux posés et émettre des avis dont on se moque, puisque les conclusions finales seront sans doute, comme pour tous les autres dossiers, argumentées à l'inverse de ce qui aura été posé par la population !</p> <p>Nicole Picquart.</p>
73			28/06/19						x								<p>Valérie LESSERTISSEUR</p> <p>Objet : la logistique , plateforme commune de toutes les compromises , ordonnatrice de l'aménagement -</p> <p>L'aménagement du territoire est indexé depuis plus de dix ans par la mutation de la grande distribution , le développement du e-commerce et du m-commerce (m= smartphone) (développement relatif, certes chaque année le nombre de e-acheteurs augmente mais le montant du panier baisse , le e-commerce est en lui-même une spéculation, la dé-consumation est en cours)-</p> <p>Il y a eu la première étape, les années d'implantation des datacenters (Plaine Commune capitale des datacenters, jusqu'à créer un stress de fourmiture électrique le territoire), les élus productivistes sans proposition de vision, ont plongé dans la " nouvelle industrialisation " du territoire , un datacenter n'est pas une industrie, c'est un commerce de location d'espaces , une arme d'entrée des investisseurs mondialisés pour mettre la main sur les données et créer des hubs d'intérêts en croisant le e-marketing, le trading à haute fréquence, Les élus ont facilité leur accès au foncier, plusieurs hectares- Puis quelques autres petits hectares pour les hangars de stockage des marchandises - Nous sommes à la phase des " mobilités " , entendons bien non pas les mobilités d'usage des habitants , mais les mobilités des marchandises et pour cela le territoire est redessiné , rocades, échangeurs déviés, sorties créées, hangars placés au plus près des nouveaux axes etc..... la priorité politique est d'accompagner cette " mutation " , d'autres diront la survie de la grande distribution - Les enfants passeront après, leur avenir aussi - les camions d'abord!</p>
74			28/06/19								x						<p>Marie-Hélène BARUT</p> <p>Ce projet est incompréhensible : manque de précision sur les chiffres des pollutions Vous confondez les émissions et les concentrations, j'attends une réponse circonstanciée de votre part. Quels sont les bénéfices du projet et les risques pour les habitants ?</p>

Enquête Déclaration de projet : Thèmes

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les							Enquête classement ds le réseau national	Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7			
								les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable			
75			28/06/19						X								Marie-Hélène BARUT La zone qui s'étend de l'A86 à saint ouen est déjà très polluée du fait de l'intense circulation venant des bretelles ouest de l'A86 et de la partie nord du territoire. Le boulevard Anatole France dans sa partie sud est une voie de circulation relativement étroite et déjà insuffisante pour le trafic actuel. Que prévoit la Dirif pour lutter contre la concentration des pollutions de l'air et du bruit dans notre quartier quand s'y ajoutera le trafic en provenance et à destination de l'est ?
76			28/06/19										X				Marie-Hélène BARUT Notre quartier est déjà pollué du fait de la présence de l'A86 et de boulevards routiers. Pourquoi continuer à faire toujours plus de place à la voiture alors que partout où les responsables font preuve de bon sens c'est la tendance inverse qui prévaut ?
77			28/06/19					X	X								Michel DELAMAR Objet : trafic et pollution La Dirif a procédé à des estimations des variations de trafic en particulier sur le boulevard Anatole France et notamment dans sa partie sud. Il s'agit d'augmentations importantes du trafic dans un secteur dense d'habitations qui comporte un groupe scolaire. Cependant la Dirif s'est révélée incapable d'évaluer la vitesse d'écoulement des véhicules. Ce n'est pourtant pas très difficile si l'on connaît la dimension moyenne des véhicules et le nombre de voies de la route concernée. Il est à parier que ce trafic sera extrêmement stagnant puisque les voies ne peuvent pas être élargies (et peut être des files de circulation seront elles supprimées ?). Les embouteillages que nous connaissons déjà dans la partie sud du boulevard Anatole France aux heures de pointe seront donc très largement renforcés, de même que les émissions de gaz d'échappement divers : camions, automobiles, motos... Ce projet condamne le quartier très peuplé qui s'étend de la rue du docteur Poiré à la place Pleyel et jusqu'à la limite de St Ouen à vivre dans l'enfer du bruit et de la pollution renforcés. Et ceci dans un futur quartier olympique (les athlètes auront-ils des masques à gaz ?) où l'on nous parle de développer les mobilités douces (avec des camions de 15 tonnes en provenance de l'A86 ?). Triste visage de la technocratie...
78			28/06/19														Marie-Hélène BARUT Objet : mépris La population de saint Denis n'étant pas composée d'une majorité de "premiers de cordée " on peut lui faire subir tous les outrages. Création de bretelles d'autoroutes aggravant les problèmes de pollution actuels, aucune importance Bruit augmenté jour et nuit à cause de la circulation, aucune importance Ecole maternelle et primaire ceinturée de voies de circulation , aucune importance ... Sommes nous donc vraiment des gens sans importance ?
79			28/06/19														Michel DELAMAR Pojet alternatif Il existe un projet alternatif développé par des habitants du quartier, que les autorités ont pu largement étudier. Ce projet demande à juste titre que les infrastructures autoroutières soient repoussées à plus de 150 mètres des habitations (cas de la rue du Dr Poiré) et que des parcs urbains améliorent la vie de quartier : pourquoi la Dirif refuse-t-elle d'y travailler pour développer avec les habitants un projet plus respectueux de leurs conditions de vie ?

Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Enquête Déclaration de projet : Thèmes							Résumé de l'observation/courrier/pétition	
								1	2	3	4	5	6	7		
Observation portée sur le registre électronique	Observation portée sur l'adresse électronique	Pétition	Date	Pour le projet	Contre le projet	Association	Institutionnels	Le programme du projet: les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire	Les impacts permanents: environnement et paysage, bruit, qualité de l'air...	Impacts temporaires: les travaux: phasage, durée, nuisances, informations...	Sécurité	Analyse socio-économique et utilité éco du projet	Divers	Non exploitable	Enquête classement ds le réseau national	
80			28/06/19													<p>Gaëlle LEROUX</p> <p>Objet : Avis négatif sur le projet d'échangeurs de Pleyel</p> <p>Ce projet ne fait que déplacer un problème sans le résoudre. Pire, il risque d'accroître les pollutions respiratoires, sonores et visuelles pour les habitants de ce quartier. Il est inadmissible d'envisager un tel projet à proximité de deux écoles !</p> <p>Enfin, on fait ici la part belle à la voiture alors qu'il serait urgent de réfléchir à des circulations douces.</p>
81			28/06/19	x				x	x							<p>Mouna DARRAS</p> <p>Objet : Complétude de l'échangeur de l'A86</p> <p>Je vous écris pour vous dire ma vive opposition au projet d'aménagement de l'échangeur de l'A86 sur le quartier Pleyel. D'abord parce qu'il va ajouter des pollutions dans l'air d'un quartier déjà bien surchargé. Je ne suis pas dupe de la grande confusion, savamment entretenue par les pouvoirs publics dans l'exposition du projet, entre les émissions et les concentrations de polluants ainsi que sur les bénéfices et les risques du projet pour les habitants.</p> <p>L'étude d'impact montre une augmentation de la concentration des polluants dans notre quartier et, pour cette raison, le projet, dans sa forme actuelle, reste indéfendable. Il dégrade encore la qualité de vie des habitants du quartier Pleyel et il va à rebours des préoccupations climatiques que nous devons tous avoir en tête quand nous décidons d'aménagement à long terme. C'est à croire que les responsables politiques, quel que soit leur échelon (état, intercommunalité, commune, MGP) n'ont que la valorisation du foncier en tête. Je souhaite une autre gestion de ma ville et de mon quartier.</p> <p>Ensuite, parce que ce projet ne répond même pas aux objectifs de la Dirif. L'Etat souhaite, et je cite la Dirif lorsqu'elle définit ses objectifs dans ce projet, « offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les axes locaux » et « garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ».</p> <p>C'est garantir les meilleures conditions de sécurité que de mettre des boulevards avec deux voies d'un côté et trois voies de l'autre à côté d'un groupe scolaire de 700 élèves ? Le projet de PLUI de Plaine Commune interdit de construire une école à proximité d'une autoroute, mais apparemment construire des voies autoroutières à côté d'une école n'est pas problématique.</p> <p>C'est offrir aux usagers des conditions optimales de circulations sur les axes locaux que de créer des itinéraires bis pour voiture dans des quartiers résidentiels qui ne sont pas fait pour ça et qui ne pourront encaisser ces nouveaux flux ?</p> <p>Non, c'est tout simplement se servir de ces quartiers et de Saint-Denis comme une variable d'ajustement du trafic sur l'autoroute. Et c'est mettre les besoins des automobilistes en tête des préoccupations.</p> <p>C'est de mon point de vue une raison supplémentaire de refuser ce projet : il ne remplit pas son rôle en matière de développement des circulations en mobilités douces (vélos, piétons, trottinettes, parcours sportifs) et d'insertion urbaine, vers des voies de circulations moins larges. A l'heure du changement climatique, pourquoi persiste-t-on à prendre du retard sur ces infrastructures vitales ? Pourquoi continuer de faire toujours plus de place à la voiture dans nos quartiers ? Pourquoi fabriquer tant d'îlots de chaleur ? On continue avec des projets identiques à ceux qu'on imaginait dans les années 1960, une époque où l'on n'avait pas encore mesuré la catastrophe des pollutions automobiles et des aménagements bétonnés.</p> <p>Enfin, je suis très préoccupée par la façon dont le projet est conduit, depuis le début. Face à la Dirif, nous avons essayé de travailler avec des technocrates et des techniciens qui ont difficilement compris que leur expertise n'était pas la seule valable sur le territoire. Le manque de pédagogie, de transmission d'information et d'échange avec les habitants, c'est-à-dire les personnes concernées, a été la règle.</p> <p>Le collectif Pleyel à venir, dont je suis membre, a proposé des solutions aux problèmes que je viens d'énumérer. Elles permettent de réaliser le projet de la Dirif, tout en mettant à distance les pollutions qu'il engendre, dans un esprit constructif. Il n'a été que peu entendu, y compris des élus, dont le mandat est pourtant spécifiquement de porter la parole de leurs administrés. Eux aussi ont été victimes du manque d'information, de pédagogie et de temps à leur égard. Ils se sont parfois retrouvés à signer des projets sans les comprendre. Dans un Etat de droit démocratique, c'est inadmissible. Prendre le temps et déployer les moyens de faire en sorte que citoyens et élus comprennent les projets et leurs enjeux n'est pas un luxe, c'est une</p>