

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	
82			28/06/19		x				x							<p>Mouna DARRAS (suite) .../... Un bel exemple de ces problèmes démocratiques est par exemple la tenue des réunions publiques. Pour l'enquête publique, la Dirif n'a organisé qu'une seule réunion publique. Sur un projet aussi structurant, avec un coût de près de 100 millions d'euros, je crois que c'est un peu faible. Malheureusement cette réunion s'est montrée très symbolique du déroulé du projet et du mépris, conscient ou non, vis-à-vis des citoyens. Sans même parler de la mise en scène (la Dirif sur scène avec son pupitre, les citoyens relégués aux places de spectateurs), le format d'interaction est particulièrement révélateur : plusieurs questions des habitants sont prises les unes à la suite des autres. Puis la Dirif répond à toutes les questions d'un seul coup. Forcément, certaines questions sont oubliées et les réponses ne sont pas apportées...</p> <p>Il serait pourtant vraiment apprécié des citoyens, directement concernés par les projets, de leur répondre directement, par souci d'exhaustivité, et sans que leur question soit reformulée, car il ne vous aura pas échappé qu'ils s'expriment correctement, et cela, sans être des professionnels de la parole publique. C'est une question de démocratie, même si j'ai bien compris que la démocratie n'était pas conviée dans ce projet, depuis le début et les premières concertations que je qualifierai de façade.</p> <p>J'espère de tout coeur que nos propositions seront prises en compte dans l'enquête publique et permettront à tous les acteurs concernés de comprendre qu'il est urgent de suspendre le processus et de se remettre autour de la table pour reconstruire ensemble le lien de confiance et un projet qui sera bénéfique à tous.</p> <p>Hicham OUERDHIRI Objet: Avis négatif concernant le projet d'échangeurs de Pleyl</p> <p>Ailleurs on enterre les voies ; à Saint-Denis, on prévoit un échangeurs à côté de deux écoles ! Ce projet est une aberration ! Les athlètes des JO 2024 apprécieront la qualité de l'air... Toutefois, eux s'étoufferont pendant 2 semaines, les habitants de ce quartier devront supporter l'air pollué et le bruit au quotidien ! A l'heure du réchauffement climatique, il est affligeant de continuer à penser l'urbanisme uniquement en fonction de la circulation automobile... On ne comprend pas encore l'urgence de changer nos modes de déplacement...</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							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	
84	x	28/06/19				x		x	x							<p>Collectif Pleyel À Venir (plus une pièce jointe sous forme de deux pétitions signatures numériques et papier)</p> <p>Objet : dépôt de pétition pour la suspension de l'enquête publique</p> <p>Bonjour,</p> <p>En ce dernier jour d'enquête publique, nous venons, par la présente, vous réitérer notre demande de suspension de l'enquête publique en cours, afin de reprendre le travail de la variante B optimisée pour qu'elle remplisse les objectifs du projet et qu'elle prenne en considération les alertes, refus et propositions des citoyen.ne.s qui travaillent autour de la question de complétude du diffuseur et de la fermeture des portes de Paris.</p> <p>Ces deux pétitions (papiers et en lignes) vous démontrent la détermination et l'ampleur de la mobilisation pour un sujet aussi technique et incompréhensible que celui que vous avez porté au travers de cette étude d'impact.</p> <p>Nous vous demandons de les transmettre à la commission d'enquête et de noter que, si nous sommes et restons une force de proposition positive, nous n'hésiterons pas à utiliser tous les recours à notre disposition afin que le projet atteigne des critères de qualité de l'air et d'insertion environnementale qui soient compatibles avec la santé humaine et une qualité de projet qui permette l'accompagnement du projet de ville résiliente.</p> <p>Nous souhaitons qu'un projet de reconfiguration des bretelles A1 et A86 voit le jour mais pas celui que vous portez actuellement car il présente trop d'impact sur notre santé.</p> <p>Des décennies d'exploitation des autoroutes au mépris de nos vies ne peut perdurer mais ne peut surtout pas servir de justification à un projet tel qu'il est présenté.</p> <p>Collectif Pleyel à venir</p>
85		28/06/19						x	x							<p>Cécile MENARD</p> <p>Objet : NON, les propositions présentées par Plaine Commune et la Mairie de Saint Denis ne suffiront pas du tout !</p> <p>Mesdames et Monsieur les commissaires enquêteurs,</p> <p>L'avis rendu par Plaine Commune et la municipalité de Saint Denis fait état de concertation avec les habitants.</p> <p>Ils proposent notamment - pour solutionner les problèmes soulevés au niveau des pollutions - un élargissement des trottoirs et une voie de moins aux abords de l'école maternelle, une isolation phonique depuis l'intérieur du groupe scolaire.</p> <p>Toutes ces solutions ne sont que de petits patchs qui ne changeront rien aux problématiques de fond: sécurité routière, bruit augmenté et pollution atmosphérique. Cette dernière sera même probablement encore pire avec cette solution puisque le flux de véhicules sera encore plus contraint dans des voies réduites. Les voitures stagnent en bouchons vont dégrader des masses de pollution aux heures de pointe.</p> <p>La solution réside dans les propositions citoyennes comme celles présentées par la FCP (contribution de madame TOUBHANS), de PLEYEL À VENIR etc... Il faut éloigner le boulevard du groupe scolaire.</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	
86			28/06/19										X			<p>Michel DELAMAR Objet : Concertation ?? En fin de compte, la concertation organisée fin 2017, au cours de laquelle un certain nombre de contre-propositions intelligentes ont été proposées à toutes les autorités présentes : municipalité, Plaine Commune, Département, Dirif , n'a servi qu'à nous écouter poliment, car de ces propositions il n'a été tenu aucun compte...</p> <p>Mais qui sommes-nous pour être traités comme des quantités négligeables ? De dangereux agitateurs ? Ou des citoyens responsables ?</p> <p>De même que Paris vise à fermer le périphérique pour renvoyer son trafic vers la banlieue profonde (sur l'A86) ce projet vise essentiellement de manière purement technocratique et inadéquate à mon avis (?) une question de répartition de trafic sans se poser la question du développement de transports alternatifs : par exemple ferroutage, réutilisation des voies navigables pour diminuer le trafic excessif des poids lourds. C'est de la responsabilité de l'Etat ? Hé bien, que les décideurs locaux saisissent l'Etat de ces questions avant de faire dessiner par les technos, sans y réfléchir, des bretelles qui vont renvoyer des milliers de véhicules (dont de nombreux poids lourds) vers des quartiers d'habitation.</p> <p>Quant à la qualité de vie et de la santé des banlieusards que nous sommes, nous avons entendu parler au cours de la concertation assez peu des questions de pollution mais de la création de quelques petits bouts de parcs et de quelques arbres supplémentaires par ci, par là. C'est trop ! (et d'ailleurs, est-ce financé ??)</p> <p>Ah, si nous étions des bobos parisiens...</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	
87	X	X		X				<p>Enquête classement ds le réseau national</p> <p>Collectif Pleyl A Venir Objet : dépôt des pétitions pour la suspension de l'enquête publique A86 Voici le mail transmis à la DIRIF qui accompagne notre envoi dématérialisé des pétitions.</p> <p>Nous ne mettrons pas ces pétitions à disposition dans cette contribution afin de respecter l'anonymat et le respect de la vie privée des signataires.</p> <p>La pétition en ligne compte 600 signataires et la version papier en compte plus de 300 signataires.</p> <p>"Bonjour,</p> <p>En ce dernier jour d'enquête publique, nous venons, par la présente, vous réitérer notre demande de suspension de l'enquête publique en cours, afin de reprendre le travail de la variante B optimisée pour qu'elle remplisse les objectifs du projet et qu'elle prenne en considération les alertes, refus et propositions des citoyen.ne.s qui travaillent autour de la question de complétude du diffuseur et de la fermeture des portes de Paris.</p> <p>Ces deux pétitions (papers et en lignes) vous démontrent la détermination et l'ampleur de la mobilisation pour un sujet aussi technique et incompréhensible que celui que vous avez porté au travers de cette étude d'impact.</p> <p>Nous vous demandons de les transmettre à la commission d'enquête et de noter que, si nous sommes et restons une force de proposition positive, nous n'hésiterons pas à utiliser tous les recours à notre disposition afin que le projet atteigne des critères de qualité de l'air et d'insertion environnementale qui soient compatibles avec la santé humaine et une qualité de projet qui permette l'accompagnement du projet de ville résiliente.</p> <p>Nous souhaitons qu'un projet de reconfiguration des bretelles A1 et A86 voit le jour mais pas celui que vous portez actuellement car il présente trop d'impact sur notre santé.</p> <p>Des décennies d'exploitation des autoroutes au mépris de nos vies ne peut perdurer mais ne peut surtout pas servir de justification à un projet tel qu'il est présenté."</p> <p>Collectif Pleyl à venir</p>
88		X						<p>Pierre FOURNOND</p> <p>Je refuse la construction d'un échangeur autoroutier à Pleyl car il occasionnera un accroissement de la pollution aux abords de l'école Maternelle et Élémentaire Anatole France.</p>
89		X						<p>Mamby KOUJIBALY Objet : projet un trop ? Nous sommes à une période où il est indispensable de préserver notre planète, les initiatives de la ratp qui ouvrent le passe navigo à toutes les zones, le projet de mettre en place de nouvelles lignes de métro (grand paris), la création de nouvelles zones verte de piste cyclable vont dans ce sens.</p> <p>ce n'est pas une bonne chose de encourager les citoyens à prendre leur voiture en créant une nouvelle sortie d'autoroute vers chez nous. Cela va à l'encontre des études qui incites l'être humain à moins polluer et de protéger les espaces verts.</p>

PROCES VERBAL DE FIN D'ENQUETE

Procès Verbal de fin d'enquête

L'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et le classement des voies dans le système autoroutier était initialement prévue du 6 mai au 14 juin 2019.

Elle a été prorogée de 14 jours et s'est achevée le 28 juin 2019, pour une durée globale de 54 jours.

La commission d'enquête a réceptionné les registres le 28 juin 2019, après clôture de l'enquête.

Le dossier d'enquête était tenu à disposition du public dans la mairie de Saint-Denis, siège de l'enquête, aux jours et horaires habituels, assorti d'un registre d'enquête pour y déposer toute remarque ou observation. Des courriers pouvaient également y être envoyés, adressés à la présidente de la commission d'enquête et ouverts et annexés sans délai au registre d'enquête.

Le dossier était également consultable sur un poste informatique en mairie de Saint-Denis.

Le dossier était en effet mis en ligne sur un site Internet dédié à l'enquête et le public pouvait y déposer ses observations du lundi 6 mai 2019 à 8h30 au vendredi 28 juin 2019 à 17h00. La déposition d'observation en ligne était possible, à la fois sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié, et via l'adresse électronique dédiée à l'enquête. Une version imprimée de l'ensemble des observations transmises par voie électronique a été imprimée et mise à disposition du public en mairie de Saint-Denis.

La commission a reçu le public lors de 11 permanences (9+2 réalisée pendant la période de prolongation), conformément à l'arrêté préfectoral initial et à celui de prolongation.

Une réunion publique, prévue à l'arrêté préfectoral, a été organisée le mercredi 15 mai 2019, à la Bourse du travail à Saint-Denis. Sa tenue, en début d'enquête, a permis de présenter le projet à la population. Elle a mobilisé environ 80 personnes. C'était la première réunion publique d'information depuis la fin de la concertation préalable et elle était très attendue par le public. Elle a permis l'expression des craintes soulevées par le projet, en termes de trafic supplémentaire généré, de qualité de l'air et d'impact sur la santé des habitants ; et la demande unanime de temps d'échanges complémentaires. Plusieurs voix, des collectifs mais également des élus, ont sollicité une prolongation d'enquête pour pouvoir renouer les échanges avec le maître d'ouvrage.

La commission d'enquête a alors examiné ces différents points et estimé nécessaire la prolongation de l'enquête publique pour favoriser les échanges, permettre l'examen le plus complet possible des différentes interrogations soulevées, et apporter des réponses en matière d'évitement, de réduction, et compensation des impacts générés.

L'enquête a été prorogée de 14 jours, jusqu'au vendredi 28 juin 2019 inclus.

Globalement, les questions posées lors de la réunion publique rejoignent les observations issues des dépouillements des observations recueillies oralement lors des permanences et sur les registres papier et dématérialisé, et présentées dans les thèmes ci-après.

L'affluence a été très faible lors des permanences en mairie. La déposition d'observations dans les registres papier a été mesurée et a correspondu aux jours des permanences de la commission d'enquête.

En revanche, le dépôt d'observation par voie dématérialisée a été plus important, et tout particulièrement dans les derniers jours de l'enquête. Plusieurs dépositions concernent des réflexions et des propositions portées par des collectifs.

Un total de 95 observations, documents et courriers ont été déposés dans les registres papier et portés par voie dématérialisée. Les courriers ont été ouverts et versés dans les registres au fur et à mesure de leur réception.

6 observations, documents et courriers ont été déposés au registre papier disponible à la mairie Saint-Denis, siège de l'enquête. Les courriers et documents ont été ouverts et mis à disposition du public dans le registre.

85 observations ont été déposées sur le registre électronique en ligne.

4 observations ont été déposées sur l'adresse électronique en ligne.

23 observations proviennent d'associations (représentant 9 associations et collectifs différents, soit 26% des observations totales), et 3 observations ont été déposées par des institutionnels (Conseil départemental, Plaine Commune/Ville de Saint-Denis et une contribution des élus du groupe « Rêve Insoumis » de la municipalité de Saint-Denis). Les collectivités territoriales se déclarent toutes favorables au projet présenté.

5 propositions alternatives ont été présentées (6 en comptant la proposition de la complétude du barreau de la Courneuve).

Deux pétitions ont été déposées :

- la première, par la FCPE du groupe scolaire, s'exprimant contre le projet et regroupant 454 signataires par voie numérique et 169 sur papier ;
- et la seconde, déposée par le collectif Pleyel à venir, comptait 600 signataires et sa version papier en comptait plus de 300. Elle demandait une suspension de l'enquête pour reprendre la concertation avec la population pour aboutir à un projet partagé qui ne pénalise pas le quartier de l'échangeur Pleyel.

A l'exception d'une observation déposée par un habitant de la cité Meissonnier sur le registre papier, et des contributions du Conseil départemental et celle conjointe de Plaine Commune/Ville de Saint-Denis, les autres se déclaraient, soit ouvertement opposées (pour environ 30%), soit très critiques vis-à-vis de des impacts du projet, et en tout premier lieu en matière de pollution.

Enfin une déposition déposée sur l'adresse courriel, mais arrivée plusieurs heures après la clôture de l'enquête, n'a pu être intégrée.

En résumé, cette participation du public doit être entendue dans sa globalité : l'engagement est fort mais se veut constructif, avec une demande très appuyée de concertation et de reconnaissance de son expertise d'usage.

Et si le nombre total de dépositions reste mesuré, il rassemble en réalité plusieurs propositions très construites, mobilisant un grand nombre de personnes.

Ainsi, l'expression de l'opposition au projet en l'état ne s'est pas nécessairement traduite au niveau du nombre de dépositions sur les registres, qui aurait pu être bien plus élevé au regard des 1 523 signataires des 2 pétitions déposées.

Et le besoin d'une écoute et d'une compréhension mutuelle se traduit, non seulement par les propositions alternatives présentées, mais également par la signature de la pétitions du collectif Pleyel à venir, mobilisant 900 personnes et appelant à la mise au point d'un projet partagé, avec des solutions concrètes permettant d'améliorer la situation au niveau de l'échangeur Pleyel.

Tous les éléments déposés par le public ont fait l'objet d'un dépouillement exhaustif joint en annexe à ce procès verbal, permettant ainsi de dégager des thématiques récurrentes, au nombre de 5 pour l'enquête portant sur la déclaration de projet et présentant de manière intégrale les observations/questions portant sur l'enquête classement de voiries dans le réseau national.

- Enquête préalable à la Déclaration de projet:
 - Thème 1 : Le programme du projet : le périmètre retenu, les aménagements proposés, les déplacements et la desserte du territoire
 - Thème 2 : Les effets permanents du projet: pollution, acoustique, environnement et paysage ...;
 - Thème 3: Les impacts temporaires liés aux travaux : calendrier, phasage, coordination, mesures d'accompagnement, information des riverains...
 - Thème 4: La sécurité : des habitations et équipements riverains, des piétons, cycles
 - Thème 5 : Analyse socio-économique du projet
- Enquête classement dans le réseau national.

Ce découpage thématique permet de développer des réponses plus complètes, sans redondances inutiles. Des sous-thèmes permettent d'aborder les différents points soulevés. Les questions particulières sont traitées à l'intérieur de ces thématiques.

Les propositions alternatives sont présentées dans leur intégralité et doivent être étudiées de la manière la plus complète possible pour permettre à la commission de se prononcer sur leur pertinence en toute connaissance de cause.

Les questions posées dans ce procès verbal regroupent, à la fois celles exprimées par le public, tant à l'oral qu'à l'écrit, pendant l'enquête publique (sur les registres papiers et électronique, sur l'adresse électronique, lors des permanences, de la réunion publique) et celles de la commission d'enquête, qui relaie parfois certains avis émis par des services consultés.

Remarque : les questions posées par le public peuvent trouver une réponse dans le dossier d'enquête . Il convient pour autant d'y répondre, dans un soucis d'exhaustivité et de pédagogie. Certains thèmes se recoupent également

et des questions peuvent être posées dans différents chapitres. Dans ce cas, la réponse devra être présentée dans son intégralité aux divers endroits où la questions est posée, dans un souci de fluidité de lecture.

Enfin, certaines questions peuvent concerner d'autres acteurs du territoire que la Dirif, maître d'ouvrage : ainsi, Plaine Commune/ la ville de Saint-Denis ou le Conseil départemental pourront être amené à compléter.

Nous vous remercions de nous donner votre avis technique détaillé sur ces différents thèmes, émanant, selon les cas, soit de la Dirif, maître d'ouvrage, soit de la Mairie de Saint-Denis, de Plaine Commune ou du Conseil départemental, voire de la Solideo pour les aspects relevant des Jeux Olympiques, de la Métropole du Grand Paris

Nous vous remercions par avance d'être le plus exhaustif possible et de répondre à l'ensemble des points détaillés ci-après. Ceci pour une parfaite compréhension du projet et de ses évolutions potentielles, et pour permettre à la commission d'enquête de formuler ses conclusions et avis sur les différents objets de l'enquête unique.

Les observations déposées, et questions formulées appellent plusieurs points de vigilance :

- **Le territoire concerné, en pleine mutation, concentre un nombre très important de projets dont la formalisation et le calendrier de réalisation s'accroissent avec l'ouverture prochaine des Jeux Olympiques. Ces projets auront des impacts significatifs en matière de circulation et de pollution dont l'impact est mal maîtrisé, sur un quartier qui cumule déjà des problèmes importants, à la fois en matière de circulation et de pollutions ;**
- **Il apparaît ainsi essentiel de s'assurer de l'actualité des données en matière de trafic généré par tous les projets, et le corollaire en matière de pollution . Les modèles respectifs devront pouvoir être actualisés afin d'apporter des éléments objectifs aux décideurs pour prendre des mesures adaptées en matière de réduction des impacts et de suivi des actions prises ;**
- **Et d'en tirer les conséquences, en matière de programmation d'opérations allant s'insérer dans un territoire très fragilisé.**

Thème 1 : Le programme du projet

- *Genèse et périmètre du projet*

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

Pour comprendre le projet et ses enjeux, il apparaît important de le resituer dans sa genèse afin d'en comprendre les contours et son périmètre dans un espace fortement marqué par les grandes infrastructures de transport, routières et ferroviaires, certes essentielles au fonctionnement métropolitain mais segmentant et contraignant fortement le territoire dionysien, tant dans ses déplacements quotidiens que dans son fonctionnement et son développement urbain.

Le périmètre du projet est interrogé, à la fois par les collectifs citoyens, mais également par l'Autorité environnementale, jugé trop restreint et fractionné pour pouvoir garantir une véritable cohérence d'ensemble des aménagements prévus sur le site : intégrer pleinement le barreau de la Courneuve, l'ensemble du Bd A France entre Porte de Paris et le carrefour Pleyel .

Les collectifs souhaitent que l'ensemble des projets de ce secteur en pleine mutation soient intégrés à ce périmètre et tout particulièrement que tous les projets liés de près ou de loin aux JOP de 2024, soient supervisés par un organisme dans lequel ils siègeraient.

Par ailleurs, le projet présenté par la Dirif, essentiellement routier, ne présente pas d'aménagements de voies ou d'espaces publics, ces derniers devant se faire en concertation avec les acteurs du territoire, Plaine Commune/la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental. En raison du degré d'avancement variable de ces projets, ils ne sont pas intégrés au dossier d'enquête, et il est ainsi difficile pour le public de pouvoir apprécier pleinement l'évolution des différents flux, tant routiers, en transport en commun ou pour les modes actifs, cycles et piétons et les aménagements, notamment paysagers, envisagés.

Enfin, la concertation préalable, saluée par l'ensemble des acteurs du territoire, reste inachevée pour les collectifs citoyens s'étant mobilisés, car la poursuite des échanges ne s'est pas faite, comme le maître d'ouvrage s'y était engagé.

Questions :

1. *Dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014/2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, le projet semble agréger en réalité 2 projets identifiés distinctement et liés à un 3^e, plus large, d'insertion urbaine des autoroute :*
 - a. *B.8 : Suppression des bretelles de la Porte de Paris*
 - b. *B.9. Modernisation et complément du diffuseur Pleyel et notamment la mise en oeuvre du projet urbain « Tête de Réseau, en intégrant également la requalification de l'avenue Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante*
 - a. *Et le 3^e, identifié en corollaire des 2 précédents ; B.10. Élaboration d'un programme d'insertion urbaine des autoroutes.*

Pouvez-vous présenter la genèse du projet actuel et les raisons de ces évolutions, par rapport aux projets fléchés au niveau du CDT, et notamment au niveau des périmètres d'actions et de la maîtrise d'ouvrage, ces projets étant portés par des co-maîtrise d'ouvrage et non une maîtrise d'ouvrage unique.
2. *Concertation préalable :*

Pouvez-vous présenter les différentes variantes étudiées lors de la concertation préalable et celle qui a finalement été retenue puis développée à son issue ?
3. *Périmètre du projet*
 - a. ***le boulevard Anatole France** : l'Ae, mais également le Conseil départemental, relèvent la pertinence à intégrer complètement le réaménagement du Bd entre Porte de Paris et l'échangeur Pleyel, afin d'assurer une réelle cohérence du traitement des circulations des différents modes (non seulement véhicules, mais piétonnes, cyclables, des TC. et non au niveau des raccordements, comme l'indique la Dirif dans le périmètre de son projet de son mémoire en réponse à l'Ae (carte présentée p18). Ce point apparaît effectivement important à la*

commission, cet axe étant essentiel dans la reconfiguration du système d'échangeur et la répartition des flux futurs. ? Le Conseil départemental attire l'attention de la DiRIF sur l'enjeu que représente la partie nord du boulevard Anatole France (RD 941), trait d'union entre les deux secteurs Pleyel et Porte de Paris. Cet axe est exclu des deux périmètres (Porte de Paris et échangeur Pleyel) alors que ces projets auront nécessairement des impacts et appelleront un réaménagement de l'axe à l'horizon de mise en service des nouvelles bretelles. **Il serait souhaitable que des modalités de financement possibles** soient étudiées pour permettre de réaliser un aménagement apaisé et de qualité sur ce secteur et puissent être formalisées par l'élaboration d'une convention. Pouvez-vous préciser davantage ce que vous allez faire et quelles évolutions seraient envisageables

- b. **le barreau de la Courneuve.** Ce barreau fait l'objet de nombreuses questions, relayées dans différents thèmes, à la fois au niveau pollution ou bruit. Merci d'apporter des réponses aux points présentés dans l'obs 55 (M Ouidir, et obs 71 Mme Toubhans, FCPE) : « Une possibilité peut-être envisagée pour résorber une bonne partie du trafic qui congestionne les quartiers dont les axes routiers servent à la liaison des deux autoroutes A1 et A86. Il s'agit du barreau de liaison à la Courneuve reliant justement ces deux autoroutes et qui n'assure aujourd'hui malheureusement que 2 des 8 liaisons que doit assurer un système d'échangeur bidirectionnel et complet. Il y a actuellement 1 entrée et 1 sortie qui ont été préparées mais jamais terminées sur ce barreau de liaison. Leur tracé ainsi que leurs trajectoires sont visibles.

Si l'achèvement de ces deux bretelles déjà préparées est réalisé, le barreau de liaison atteindra les 4 liaisons. À terme les 4 autres liaisons devront être réalisées avec un élargissement du barreau de liaison afin d'atteindre un système d'échangeurs complet. Pour ne pas créer un autre barreau de liaison en parallèle pour créer ces 4 autres liaisons, il faudra des bretelles qui enjambent les actuelles sur un troisième niveau ou bien faire en sorte que leur tracé soit un peu plus long pour enjambrer 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.

Il y a à titre d'exemple seulement 7 km entre la porte de la Chapelle (périphérique Parisien) et le barreau de liaison à la Courneuve. Le temps de parcours est très court pour y accéder au regard de l'encombrement que les automobilistes rencontrent sur les axes de circulation urbains (principaux ou périphériques). Comme les bretelles d'entrée sortie de l'A1 à Porte de Paris - qui ramène et sorts son flux de véhicules sur l'A86 à Pleyel - seront à terme supprimées, celle-ci sera un peu plus fluide qu'aujourd'hui jusqu'au barreau de liaison de la Courneuve.

Il est très important d'étudier toutes les possibilités qui s'offrent à nous pour ne pas 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. » Merci d'apporter des réponses aux points présentés sur la fonctionnalité du barreau et ses perspectives d'évolution. Le boulevard Anatole France ne sera pas apaisé avec la suppression des bretelles de l'A1 à Porte de Paris malgré ce qu'on tente de nous faire croire depuis ces derniers mois. Et cela tant que les bretelles de l'A1 à la Plaine Saint-Denis au niveau du Stade de France seront reliées à celles de l'A86 par la rue Jules Saulnier et le Bd Anatole France.

Selon la MGP la liaison automobile avec le réseau autoroutier francilien sera améliorée par le diffuseur autoroutier Pleyel qui permettra un accès à l'A86 intérieure et extérieure dès 2024. Est-ce que ce projet prend en considération les 700 enfants qui fréquentent le groupe scolaire Pleyel – Anatole France et les milliers d'habitants du quartier Pleyel ? La réponse est évidemment négative au vue de la concentration de la circulation au Carrefour Pleyel se trouvant juste en dessous du groupe scolaire et de la déconnexion de la seule voie périphérique qui achemine aujourd'hui 100% des véhicules sur l'A86 et l'A1 en direction de

l'ILLE ou de PARIS. En réponse au rapport de Respire, Patrick Ollier, le Président de la Métropole du Grand Paris, déclarait pourtant, le 27 mars : « Accepter plus longtemps encore que la pollution de l'air nuise à la santé de nos concitoyens, et en premier lieu de nos enfants, serait faire preuve d'irresponsabilité »

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Au niveau de la Porte de Paris*

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

Questions posées par la commission d'enquête

Questions :

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Au niveau de l'échangeur Pleyel*

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

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

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

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

Questions :

1. Collectif Pleyel à venir (obs n°83) : Merci de répondre à l'ensemble des questions ci-après posées par ce collectif ci-dessous :
 - a. *« Des mouvements entre A1 et A86 uniquement possibles via Saint-Denis et non directement sur le réseau magistral : Concernant la disparition de 1633 véhicules par heure de pointe sur la me Saulnier entre le fil de l'eau et le projet, nous noterons notre scepticisme sur la vraisemblance de ce chiffre. En effet, le parcours de ces véhicules qui a actuellement majoritairement pour objectif la liaison entre l'A1 et l'A86 (entre 80 et 90% aux heures de pointe, d'après notre expertise d'usager) ne nous semble pas pouvoir diminuer par la réalisation du projet pour quatre raisons.
La première est qu'aucun mouvement A1 -> A86 n'est possible entre l'entrée de l'A1 via le boulevard périphérique et l'entrée ouest A86. En cela, même avec des aménagements de*

voiries locales« décourageants», l'automobiliste engagé sur ce parcours n'a pas d'autre itinéraire disponible.

La seconde raison est que le développement de l'offre de transport en commun n'incitera pas (d'ici à 2030) les «banlieusards» qui effectuent ce trajet, à renoncer à leur voiture (car le temps de trajet en transports en commun restera supérieur au temps de trajet en voiture pour ces mouvements).

Le troisième motif est que la création d'une nouvelle bretelle A86 sur Pleyel va offrir un nouvel appel d'air pour sortir de l'A1 au Stade de France afin de récupérer l'A86 à Pleyel via la me Saulnier. Cet afflux est d'autant plus inévitable que le mouvement « A1-A86 Est» créé est impossible via le réseau magistral.

La dernière raison est que, dans le projet actuel, la me Saulnier n'est pas reconfigurée et reste en 2 fois 2 voies. Le trafic avec projet sur cette me Saulnier nous semble donc nécessairement augmenté avec la réalisation du projet. Et si ce n'est pas le cas, cela devrait s'expliquer par une augmentation de la saturation de cette rue, donc des concentrations des pollutions en ville.

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

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

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

- b. Les cartes de trafic HPM et HPS « actuels » et « fil de l'eau » sont obsolètes (elles datent de juin 2017) et présentent des erreurs dans le fonctionnement du réseau local :

Comme par exemple la rue du Dr Finot notée en sens unique sur les cartes « actuelles», les voiries en double sens sur Saint-Ouen dans le prolongement de la rue Ampère. De même, des erreurs impactantes existent sur les modèles HPM et HPS de la variante B optimisée comme l'utilisation de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy alors que rien n'est possible à ce niveau d'avancement des autres projets d'aménagement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Annexe C02 page 46 :

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

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

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

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

2. Associer les citoyens aux projets sur leur territoire, en particulier ceux liés aux JO (obs 40, 63) : obs 63 : « le déploiement d'une cellule multipartite (Ville, Plaine Commune, DIRIF, Département, MGP et SOLIDEO) autour de l'expertise d'usage des riverains, pour retravailler, coordonner et mettre en compatibilité les projets du secteur de toute urgence : le FUP (franchissement urbain pleyel), les lumières de Pleyel, la ZAC Pleyel et la complétude du diffuseur A86 pour amener les circulations routières le long des voies ferrées. Pour nous, les recommandations de la Ville de Saint-Denis, de Plaine Commune et du Département sont insuffisantes pour mettre en sécurité le quartier Pleyel et ses habitants.e.s. Elles nous semblent démontrer une mauvaise appréhension de l'ampleur des enjeux environnementaux et sanitaires que ce projet de complétude soulève. » Quelles suites peuvent être données à cette requête ?

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

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

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

- a. Pour le boulevard Anatole France et par rapport au projet présenté dans le dossier d'enquête publique :
 - o Une réduction d'au moins une voie devant l'école et à la sortie du carrefour Pleyel ;
 - o La réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation générale;
 - o Le décalage de l'axe du boulevard Anatole France vers l'Est afin de permettre un aménagement d'un trottoir d'une largeur maximale, paysagé et protégé de la circulation le long de l'école Anatole France, permettant un éloignement d'au moins 10 mètres entre la façade de l'école et la première file de circulation.
 - b. Pour le boulevard de la libération et par rapport au projet présenté dans le dossier d'enquête publique :
 - o Une réduction d'une voie sur le boulevard de la Libération au nord et au sud de l'autoroute A86 hors de l'approche des carrefours ;
 - o Une compression du carrefour boulevard de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements;
 - o La réduction de la longueur de la voie de stockage sur le boulevard de la Libération, au Nord de l'échangeur, pour maintenir le profil actuel (1 voie dans chaque sens) dès le droit des premières habitations situées au niveau du 30 boulevard de la Libération.
 - c. Il est également demandé la diminution d'une voie aux carrefours entre la rue de la Révolte et les boulevards Anatole France et Libération par rapport au projet présenté dans l'enquête publique.
 - d. L'ensemble de ces mesures doit se traduire par des cheminements piétons significativement plus confortables et sécurisés, de part et d'autre de l'infrastructure et pour sa traversée nord-sud.
 - e. Pour améliorer la sécurité routière, Plaine Commune et la Ville demandent que la pose de radars de vitesse et de feux soit intégrée au projet, avec un déploiement dans les plus brefs délais afin de maîtriser la situation actuelle qui n'est pas satisfaisante. »
4. Le Conseil départemental a envoyé un courrier en date du 6 juin 2019, reçu le 13 juin 2019 et annexé au registre papier et rappelle les préconisations, présentées comme pistes de travail dans le cadre du dossier d'enquête qu'il conviendrait, selon lui, d'acter dans la suite du projet.

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

Les points présentés concernent :

- a. une réduction d'emprise routière au carrefour boulevard de la Libération/rue de la Révolte au nord de l'autoroute A86.
- b. une réduction de capacité sur le boulevard de la Libération (RD14) au nord et au sud de l'autoroute A86.
- c. une réduction de capacité sur Anatole France (RD941), en particulier entre le carrefour Pleyel et le barreau d'entrée d'A86/Poulbot.

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

- *Les propositions alternatives:*

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

Plusieurs observations déposées pendant l'enquête portent sur des projets alternatifs. Nous demandons à la maîtrise d'ouvrage de chacune les étudier et d'en présenter les résultats en reprenant l'analyse multicritère utilisée pour les variantes étudiées lors de la concertation.

Questions :

1. *M Ouidir, (obs 44). Une proposition est présentée et détaillée, faisant suite au constat de la situation actuelle et à ce que le projet présenté à l'enquête induirait.* Nous souhaitons que cette proposition soit étudiée et les résultats présentés, en explicitant les effets, puis synthétisé en reprenant les critères utilisés lors des études de variantes lors la concertation préalable (effets sur le milieu naturel, le paysage, le milieu socio-éco, le trafic, l'environnement sonore et)
2. *M Ouidir obs 53 : idem.* Merci d'étudier cette proposition et fournir des réponses les plus complètes possibles.
3. *M Ouidir obs 54 : idem.* Merci d'étudier cette proposition et fournir des réponses les plus complètes possibles.
4. *Projet alternatif 2024 (obs 48 et 64) : Projet présenté par le Comité de Vigilance JOP2024, en association avec une vingtaine de collectifs d'un projet alternatif de circulation et repris et développé dans la déposition du Collectif Pleyel à venir.* Les documents présentés, très détaillés, appellent des réponses précises que nous vous remercions de produire après étude des différents points exposés.
5. *Obs 68 d'A Simon : Proposition permettant d'éloigner un maximum de véhicules du centre de la place Pleyel tout en assurant une fluidité maximale.*
Merci d'étudier cette proposition et de répondre aux différents points présentés.

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 2 : Les effets permanents du projet sur l'environnement

Les principaux enjeux environnementaux du dossier, comme le souligne l'Autorité environnementale, portent sur :

- « *L'insertion paysagère des aménagements routiers ;*
- *le bruit, la qualité de l'air et la santé pour les riverains ;*
- *la qualité de circulation pour les usagers des voies concernées ;*
- *la qualité des eaux en phase travaux.*

Cette enquête publique a fait ressortir très nettement la problématique de la pollution de l'air liée au trafic automobile, constat partagé par l'ensemble des contributeurs, que ce soit le public au sens large, les collectifs et associations et les collectivités locales.

L'amélioration de la qualité de l'air apparaît comme un véritable enjeu de ce territoire très contraint, et toutes les actions doivent être conjuguées pour y parvenir. Ainsi, le Tribunal Administratif de Montreuil a dernièrement mis en avant la carence de l'État quant aux mesures prises pour remédier aux dépassements des seuils de concentration de gaz polluants fixés à l'article R 221-1 du code de l'environnement (Union des associations d'environnement de Seine-Saint-Denis, obn°66).

Parmi les différents thèmes abordés lors de l'enquête publique, celui des impacts permanents est celui qui a le plus retenu l'attention des personnes qui se sont exprimées.

Dans 75 % des contributions ce thème a été abordé.

Les questions les plus nombreuses ont concerné :

- *La dégradation de la qualité de l'air avec le projet par rapport au 'fil de l'eau' (sans projet).*
- *La dégradation des niveaux sonores pour le quartier Pleyel avec le projet par rapport au 'fil de l'eau'.*
- *De très nombreux intervenants ont manifesté une grande inquiétude pour les 700 enfants du groupe scolaire Anatole France situé au centre du triangle délimité par l'autoroute A86 et les deux boulevards Anatole France et de la Libération (dont les gabarits augmentent avec le projet).*

Les effets permanents du projet sur l'environnement concernent également les impacts liés au bruit, à son intégration paysagère,

- *Qualité de l'air et santé publique*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

La diffusion des polluants générés par le trafic automobile a été largement exposée.

Afin de diminuer la diffusion de ces polluants, dans leurs contributions, la ville de Saint-Denis, Plaine commune et le département demandent quasiment les mêmes réductions d'emprise routière.

Plaine commune et la ville de Saint-Denis veulent faire du réaménagement de Pleyel un site pilote, et demandent 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 ;

Dans son avis l'Autorité environnementale recommandait « à l'ensemble des acteurs concernés (maître d'ouvrage, collectivités, État) de mettre en place des mesures de réduction des risques sanitaires, notamment au sein des établissements sensibles ».

Les données de modélisation sur la qualité de l'air et l'évaluation des impacts sanitaires mises à jour par le maître d'ouvrage à la demande de l'Autorité environnementale établissent:

- une amélioration favorable à la santé des Dionysiens à l'échelle du périmètre de projet compte-tenu de l'amélioration du parc automobile et de la réduction du trafic routier entre Porte de Paris et Pleyel qui concourent à la baisse de 10% des consommations de carburant supplémentaire par rapport au fil de l'eau ;

- une légère baisse de l'indice d'excès de risque individuel calculé dans le cadre de l'Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires par rapport au fil de l'eau, qui représente la probabilité de pathologies imputables au trafic routier, et reste néanmoins significatif sur le secteur ;
- une légère hausse des concentrations de polluants aux abords de sites sensibles par rapport au fil de l'eau, cependant faible au regard des concentrations actuelles et des incertitudes de calcul;
- la baisse du nombre de bâtiments exposés à un bruit dépassant les seuils « points noirs du bruit», qui passe de 21 actuellement à 18 dans la situation avec projet.

Plaine Commune et la ville de Saint-Denis considèrent que ces résultats se basent sur des hypothèses de circulation automobile maximalistes qui gagneraient à être enrichies de certaines évolutions :

- la zone à faibles émissions mobilités métropolitaine (ZFE) et les réflexions en cours sur le contournement des poids lourds en transit en dehors de la zone dense métropolitaine ;
- la baisse de la vitesse maximale sur les axes autoroutiers (A85, A1 et boulevard périphérique notamment) ;
- le développement de l'auto-partage et les politiques volontaristes sur les mobilités durables.

Pour améliorer la sécurité routière, Plaine Commune et la Ville demandent par ailleurs que la pose de radars de vitesse et de feux soit intégrée au projet, avec un déploiement dans les plus brefs délais afin de maîtriser la situation actuelle qui n'est pas satisfaisante.

Enfin, ils demandent que **Pleyel soit désigné comme site pilote** au travers d'un protocole d'actions et de mesures, conduit par l'Etat et suivi par la collectivité locale et les acteurs du quartier :

- Concernant le bruit : l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment ;
- Concernant la qualité de l'air : un protocole d'action et de suivi public mobilisant des solutions techniques innovantes doit être proposé à court terme, afin de mesurer l'évolution de la qualité de l'air des sites sensibles par rapport à la trajectoire actuelle de réduction des pollutions, dès maintenant et sur une période de 20 ans.

Dans deux longues et très denses contributions (contributions 39 & 40) Monsieur Hamid Ouidir reprend les principaux enjeux soulignés par l'Ae. Il note aussi que le quartier Pleyel va accueillir beaucoup de population : Afin de mesurer avec le maximum de rigueur, les effets sur la pollution locale il préconise d'installer une station Airparif qui pourrait permettre de mieux connaître l'état de la pollution.

Le collectif « Pleyel à venir » (contributions 19, 20, 21 et 22) a analysé dans le détail les documents sur les problèmes de détermination du développement des polluants avec la réalisation du projet d'échangeurs.

Il est indiqué que le « Risque Individuel Global » augmenterait avec le projet pour aller jusqu'à 2 personnes sur 100 000 soit 2 fois le chiffre de l'OMS qui est de 1 pour 100 000.

Si on reprend le questionnaire établi par le collectif Pleyel à Venir (pièce jointe à la contribution n°83), on peut ressortir certaines questions portant sur la qualité de l'air : Q1, Q2, Q3, Q12, Q13, Q14, Q15, Q17, Q18, Q20, Q21, de ce document.

La population s'est également mobilisée à la lecture du dossier d'enquête. Ainsi, dans l'analyse du volet socio-économique du dossier, il est indiqué que l'augmentation du « risque individuel d'apparition de cancer double avec le projet par rapport au 'fil de l'eau' (obs 19 du registre électronique).

Cette problématique est reprise dans le questionnaire du collectif Pleyel à Venir dans la pièce jointe de la contribution n°84 (questions 23 & 24)

Questions :

1. *Il apparaît nécessaire à la commission d'enquête que le maître d'ouvrage puisse représenter de manière accessible et pédagogique l'actualisation de données de modélisation sur la qualité de l'air et l'évaluation des impacts sanitaires mises à jour et fournie dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae*
2. *Pour ce qui concerne l'avis de l'Ae sur les sites sensibles : Le MO peut-il détailler les mesures qu'il envisage de prendre pour réduire ces risques sanitaires en particulier à proximité du groupe scolaire Anatole France) ?*

3. *Pour ce qui concerne la demande de relevés, station Airparif : Quelle réponse le MO envisage-t-il de donner à cette demande ?*
4. *Pour améliorer la sécurité routière, Plaine Commune et la Ville demandent par ailleurs que la pose de radars de vitesse et de feux soit intégrée au projet, avec un déploiement dans les plus brefs délais afin de maîtriser la situation actuelle qui n'est pas satisfaisante. Quelle réponse le MO envisage-t-il de donner à cette demande ?*
5. *Pour ce qui concerne le « questionnaire » du collectif Pleyel à Venir : Merci au Maître d'ouvrage de bien vouloir répondre à chacune des questions suivantes de ce document (pièce jointe à la contribution n°83) :*

Q1 : Nous demandons donc au Maître d'ouvrage de pouvoir détailler dans un document synthétique : le périmètre exact et complet de la bande d'étude ainsi que le nombre d véhicules et populations considérée aux différents horizons (actuel, fil de l'eau 2030, variante B optimisée 2030 et projet alternatif horizon 2030). Car il est contre intuitif d'observer une augmentation du nombre de véhicule et des distances de trajet entre le projet et le fil de l'eau, ainsi qu'un doublement des populations exposées tout en présentant un gain sur les émissions de polluants.

Q2 : Nous souhaitons donc obtenir des explications sur les raisons d'une telle projection de diminution des trafics sur la rue Jules Saulnier.

Q3 : Nous souhaitons également savoir pourquoi la DIRIF a récemment installé un panneau de signalisation « des événements et temps de parcours du réseau magistral » sur la voirie locale (voir photo ci-dessous), rue Jules Saulnier, si cette dernière n'a pas vocation à servir de barreau entre l'A1 et l'A86 ?

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

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

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

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

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

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

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

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

Q21 : Nous demandons au Maître d'ouvrage de communiquer les chiffres corrigés des IPP pour les différents composants à l'horizon projet 2030 avec la mise à jour du chiffre de population de

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

6. Pouvez-vous apporter des éléments de réponse à cette observation ? Obs 19 : « En réponse à la dirif et à tous les élus qui répandent cette fausse vérité que "ne rien faire serait pire" : annexe B, page 47, extrait de l'analyse socio-économique de l'enquête publique : "En revanche, le projet a un effet négatif sur la qualité de l'air. Les émissions de polluants génèrent un excès de risque individuel d'apparition de cancer de 2 pour 100 000 avec le projet, ce qui équivaut à la probabilité d'apparition de 2 cas de cancers supplémentaires liés au projet, parmi une population de 100 000 personnes exposées." Question pour la commission d'enquête : Pourriez-vous nous faire expliquer par le maître d'ouvrage, en des simples mais précis et vérifiables, comment le projet peut d'un côté "améliorer la qualité de l'air au global" comme soutenu par l'équipe dirif pendant la réunion publique et d'un autre côté avoir "un effet négatif sur la qualité de l'air" ? »
7. Pouvez-vous apporter des éléments de réponse à cette observation ? Obs 20 : « L'étude socio-économique de cette enquête publique se conclut en ces termes (annexe D page 81) : " L'observation des simulations montrent que le dimensionnement tel que défini dans la variante B est juste suffisant et qu'il n'est pas envisageable de diminuer le nombre de voies dédiées à la circulation générale à l'intérieur du triangle Libération/Anatole France/Révolte. " Pourquoi le Département conditionne publiquement la réalisation du projet d'échangeur à la réduction des voies sur sa maîtrise d'ouvrage alors que la dirif explique clairement que des remontées de files de 300 mètres sont envisagées sur le bd Anatole France et qu'on ne peut donc pas réduire ces voies ? Sur quels éléments scientifiques s'appuie Plaine Commune pour garantir aux populations locales (riverains, enfants et travailleurs) que sa réduction des voiries, à partir de la place Pleyel, apaisera les circulations alors que l'enquête publique semble dire le contraire ? Peut-elle partager précisément la méthodologie employée et la date de réalisation de ces études in situ qui confirmeraient un éventuel bénéfice avéré, basé sur des données pertinentes ? La dirif peut-elle explicitement répondre à ces questions :
 - a. va-t-elle répondre favorablement à la prescription du département sur une réduction du nombre de voies sur Bd Anatole France entre le carrefour Pleyel et la rue du Docteur Poiré, oui ou non ?
 - b. Si oui, quel sera l'impact sur la qualité de l'air et sur l'exposition au bruit pour le groupe scolaire et les riverains par rapport au projet actuel ? Par rapport fil de l'eau ? - Quels seront les impacts sur le fonctionnement de la bretelle 8b ? -
 - c. Si non, peut-elle décrire précisément la mise en œuvre des "solutions innovantes" dont elle parle ? Peut-elle donner des éléments scientifiques objectifs des effets de ces mesures sur la qualité de l'air et sur l'excès de risque individuel (ERI) pour les enfants du groupe scolaire ? pour les logements étudiants et pour les riverains ? (par rapport au projet actuel et par rapport au fil de l'eau) Je souhaite obtenir ces réponses avant la fin de l'enquête publique car ce sont des éléments inhérents à la notion de "toute connaissance de cause" à laquelle la dirif fait abusivement référence dans son courrier du 6 mai 2019. »
1. Il est demandé au MO d'étudier la demande exprimée par Plaine commune et la Ville de Saint-Denis «Plaine Commune et la Ville
 - a. soutiennent la limitation de la vitesse sur l'A86 à 70 km/h et l'évolution de son usage favorisant des modes de déplacements plus partagés par l'adoption par exemple de voies réservées
 - b. demande nt la prise en compte de la perspective de création d'une zone à faible émission mobilités métropolitaine (Z FE);
 - c. demandent la mise en cohérence de l'ensemble des mesures impactant le réseau magistral en région parisienne, et notamment le boulevard périphérique dont l'évolution ne doit pas se traduire par un report de circulation sur l'A86. »
 - d. Enfin, ils demandent que **Pleyel soit désigné comme site pilote** au travers d'un protocole d'actions et de mesures, conduit par l'Etat et suivi par la collectivité locale et les acteurs du quartier :
 - o Concernant le bruit : l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment ;
 - o Concernant la qualité de l'air : un protocole d'action et de suivi public mobilisant des solutions techniques innovantes doit être proposé à court terme, a fin de mesurer l'évolution

de la qualité de l'air des sites sensibles par rapport à la trajectoire actuelle de réduction des pollutions, dès maintenant et sur une période de 20 ans.

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Les impacts relatifs au bruit*

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les problèmes de pollution sonores sont relevés par certaines contributions qui demandent une réfection de la surface de roulement de cette autoroute, cela est d'autant plus vrai pour la partie située proche du barreau de La Courneuve. (n°13).

L'Ae a interrogé le MO au sujet des 21 points noirs bruits (PNB) existants pour savoir s'il était prévu de traiter les 18 PNB qui resteront après la réalisation du projet.

Le collectif Pleyel à Venir a effectué des relevés qui sont indiqués dans sa contribution « questionnaire ».

Par ailleurs, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis, dans le cadre de leur demande que Pleyel soit désigné comme site pilote demandent que l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment .

Questions :

1. *Il est demandé au MO de répondre aux questions Q39, Q40 et Q41 du questionnaire du collectif.*
2. *Il est demandé au MO d'étudier le changement du revêtement de l'autoroute A86 pour les traversées de centre-ville, y compris le barreau de La Courneuve.*
3. *Quelles suites pouvez-vous donner à la demande de Plaine Commune et la ville de Saint-Denis que l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment ?*

- *L'insertion environnementale*

Cet aspect n'a pas fait l'objet d'observations du public, ce dernier s'étant plutôt concentré à faire évoluer les impacts pollution et trafic qu'il juge prioritaires.

La commission d'enquête souhaite toutefois pouvoir disposer d'éléments complémentaires aux intentions exprimées dans le dossier d'enquête pour réaliser un travail partagé avec les collectivités concernées. Elle demande donc à ce qu'une réponse (plusieurs voix soit faite pour pouvoir aboutir à ces avancées plus concrètes et opérationnelles à la bonne insertion environnementale.

Par ailleurs, le collectif Pleyel à Venir (pièce jointe à la contribution n°83), a posé une question relative à cette insertion (question Q10).

Questions :

1. *Contribution de Plaine Commune et la ville de Saint-Denis : Merci d'indiquer les mesures collectives avec des éléments allant au-delà d'un engagement de principe à travailler ensemble :*
2. *Le traitement des sous face de l'infrastructure et un travail paysagé incluant des propositions pour réduire les nuisances liées à la circulation routière, y compris la mise à l'étude de la protection phonique des cheminements piétons ;*
- d. *Ouvrir la possibilité d'usages collectifs des délaissés de voirie propriété de l'Etat, pour les habitants du quartier.*
- e. *l'aménagement des espaces publics attenants à l'échangeur Pleyel (route de la Révolte, sur-largeur le long du boulevard Anatole France jusqu'à la place Pleyel, traversées Nord/sud et sous-face de l'infrastructure le long du boulevard de la Libération et du boulevard d'Anatole France)*
3. *Question Q10 du Collectif Pleyel à venir (obs 83) : « Sur quel élément se base cette affirmation que le projet va améliorer la situation? D'après notre lecture de l'étude d'impact, la pollution des sols n'est pas assez documentée pour affirmer que la phase travaux ne présente pas de risque pour les milieux naturels. De même, rien n'est défini ni même chiffré sur les engagements pris par la DIRIF pour réparer et paysager les espaces qu'elle va impacter, les mobilités douces qu'elle doit créer. Le projet nous semble plutôt morceler les espaces de pleine terre créés les rendant inutiles pour les habitants et dangereux pour la faune. Les axes en mobilité douce longent des voiries allant jusqu'à 6 voies et plus de 40000 véhicules par jour. Le tracé proposé pour la piste cyclable nord/sud traverse même une bretelle autoroutière (la 8b).*

Merci de répondre à la question ci-dessus

Thème 3 : Les impacts temporaires liés aux travaux

Les impacts temporaires liés au chantier ont fait l'objet de peu d'observations de la part du public, lesquelles se sont surtout attachées aux conséquences définitives du projet sur les conditions de vie des riverains.

Plusieurs contributions ont demandé l'installation de mesure de la pollution avant, pendant et après la phase chantier (observations 3, 38, 39). Une observation (obs 10) s'inquiète des rats que les travaux ne manqueront pas de faire sortir de leur nid et demande les mesures prises contre cette nuisance. L'annonce de la fermeture effective des bretelles de la Porte de Paris avant les JOP a suscité un certain scepticisme parmi les intervenants à la réunion publique, des informations différentes ayant auparavant circulé.

En revanche, l'Autorité environnementale ou encore Plaine Commune et la ville de Saint-Denis ont souligné l'importance d'une très bonne coordination et nécessité d'information en raison de l'impact de chantiers simultanés sur le territoire et donc des incidences en matière de circulation et de pollution de l'air et sonore.

Une nécessaire rigueur dans l'organisation, la limitation des nuisances, l'information, la prévention et la résolution des problèmes sera nécessaire et devra faire l'objet d'une attention toute particulière.

Les questions posées par la commission portent d'une part sur le calendrier des travaux (dates, durée, exécution par phases), sur l'organisation générale mise en œuvre pour limiter les nuisances pour le quartier, et enfin les impacts en matière de circulation des véhicules et des piétons et de stationnement.

- *Calendrier de réalisation*

Question posée par la commission d'enquête

La date de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et même sa réalité, ainsi que la destruction des infrastructures ont fait l'objet de remarques (obs 14, 15 notamment)

Question : Pouvez-vous redonner le calendrier de réalisation de l'opération, par phase avec les secteurs impactés ?

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le chantier*

Observations recueillies sur le thème pendant l'enquête et questions posées par la commission d'enquête

Pendant la durée des travaux, l'impact du chantier sera important et concernera non seulement les habitants, les entreprises, les usagers des équipements publics (école, crèche...) mais aussi les véhicules qui empruntent ces trajets. Il concerne aussi la coordination avec les autres chantiers du secteur.

Le collectif Pleyel A Venir a posé plusieurs questions concernant l'espace derrière la rue du Docteur Poiré dans la pj de son observation 83

Questions :

1. Le collectif Pleyel A venir (question 26 de son observation) demande la description précise du déroulé des travaux que la DiRIF avait envisagé pour démonter la bretelle 8b (l'emprise exacte du chantier sur le talus, la localisation de la base chantier, la durée et les horaires de travaux, les mesures pour maîtriser les poussières de chantier, les études de pollution des sols) pour connaître les risques d'exposition des populations en phase travaux .
2. Pleyel Avenir (question 27 de son observation) indique que la concertation avait conclu à une « sanctuarisation » justifiée de l'espace entre les habitations de **la rue du Docteur Poiré et la bretelle**

8b. La DiRIF a pris des engagements lors de la concertation qui n'apparaissent pas en détail dans l'étude d'impact. Peut-elle clairement redéfinir ses intentions en phase travaux, d'une part et à l'horizon 2023 pour cette zone UVM ?

A rebours des engagements pris pendant la concertation, le PLUI prévoit que cet espace classé UVM puisse accueillir des équipements sportifs des bases chantiers sur le PLUI, alors que le reste des talus autoroutiers a été classé en « zone N ».

3. Pleyel A Venir (question 28 de son observation 83 en pj) : est-il prévu une base chantier en arrière des habitations de la rue du Docteur Poiré ?
4. Pour la complète information du public, l'Autorité environnementale recommande de préciser l'objet de l'étude spécifique de coordination des différents chantiers, les conditions à réunir pour qu'elle soit menée et son articulation avec les actions de la SOLIDEO.
Elle recommande aussi de préciser les modalités d'acheminement des matériaux et des déchets liés au projet, la localisation des bases vie, bases travaux et site de stockage de matériaux, ou, a minima, de présenter dans l'étude d'impact les critères environnementaux qui seront pris en compte pour le choix de ces sites. Elle recommande en outre de reprendre le bilan énergétique du projet en conséquence
 - a. Pouvez-vous présenter votre étude spécifique de coordination des différents chantier, en réponse aux questionnements de l'Ae ?
 - b. Pouvez-vous présenter les différentes modalités que vous allez mettre en œuvre pour limiter les impacts liés aux travaux de l'échangeur Pleyel et plus tard ceux de la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris : gestion des déblais pollués, charte chantier vert, référent chantier, informations vers la population, mise en place d'une commission d'indemnisation, plan de circulation, cheminement sécurisé pour les vélos et piétons, accessibilité aux équipements publics, commerces et logements, etc.
 - c. Pouvez-vous indiquer les mesures prévues pour assurer une nécessaire coordination avec d'autres chantiers en cours et à venir dans le secteur.

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le stationnement*

Questions posées par la commission d'enquête

Questions :

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Thème 4 : La sécurité

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

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

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

- *La sécurité des piétons*

Observations orales recueillies pendant l'enquête et question posée par la commission d'enquête

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

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

Pour rappel :

- réduction d'au moins une voie devant l'école et à la sortie du carrefour Pleyel, réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation générale, décalage de l'axe du boulevard Anatole France vers l'Est afin de permettre un aménagement d'un trottoir d'une largeur maximale, paysagé et protégé de la circulation le long de l'école Anatole France, permettant un éloignement d'au moins 10 mètres entre la façade de l'école et la première file de circulation.
- réduction d'une voie sur le boulevard de la Libération au nord et au sud de l'autoroute A86 hors de l'approche des carrefours, compression du carrefour boulevard de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements, réduction de la longueur de la voie de stockage sur le boulevard de la Libération, au Nord de l'échangeur, pour maintenir le profil actuel (1 voie dans chaque sens) dès le droit des premières habitations situées au niveau du 30 boulevard de la Libération.
- diminution d'une voie aux carrefours entre la rue de la Révolte et les boulevards Anatole France et Libération par rapport au projet présenté dans l'enquête publique.

Question :

1. *Que pense la DiRIF de ces demandes des collectivités concernant les réductions de la place accordée à la voiture ?*
2. *Les incivilités et le non-respect du code de la route actuels par les conducteurs d'engins à moteur sont dénoncés par plusieurs habitants (vitesse excessive, feux rouges grillés...). Quelles mesures, compatibles avec les exigences autoroutières de sécurité, peuvent-elles être prises pour assurer aux piétons des trajets sécurisés ? Pendant les travaux et ensuite ? Des limitation de vitesse avec des radars ? Des feux à chaque passage protégé, avec une traversée en une ou deux fois (comme le dispositif devant le passage La Harpe) ? Autres ?*
3. *La largeur des trottoirs est-elle suffisante dans les secteurs où les voies augmentent ?*

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *La sécurité des cyclistes*

Observations recueillies pendant l'enquête et question posée par la commission d'enquête

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

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

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

Questions :

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

- *Le cheminement piétons*

Observations recueillies pendant l'enquête

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

Questions :

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

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

Observations recueillies pendant l'enquête

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Questions :

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

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

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

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

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Enquête de classement de voies dans le réseau autoroutier à Saint-Denis

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête et questions posées par la commission

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

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

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

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

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

Réponse et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

Procès verbal établi en deux exemplaires originaux, dont un remis en mains propres le 16 juillet 2019 à la maîtrise d'ouvrage